

A STAR ALLIANCE MEMBER 



รายงานประจำปี  
2556



 **ไทย**  
รักอุดรเท่าฟ้า



การบินไทย  
สายการบินชั้นนำ  
ที่คุณวางใจ  
ด้วยเสน่ห์ความเป็นไทย






## สารบัญ

สารจากประธานกรรมการบริษัทฯ	2	การกำกับดูแลกิจการ	74
สารจากฝ่ายบริหาร	4	ความรับผิดชอบต่อสังคม	95
นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ	8	การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง	101
ลักษณะการประกอบธุรกิจ	15	รายการระหว่างกัน	105
ปัจจัยความเสี่ยง	47	ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ	124
ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น	51	การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ	182
รายชื่อผู้ถือหุ้นใหญ่	56	คณะกรรมการบริษัทฯ	200
นโยบายการจ่ายเงินปันผล	57	ฝ่ายบริหาร	205
โครงสร้างการจัดการ	58	สำนักงานสาขา	210



## สารจาก ประธานกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ จะเร่งพัฒนาอย่างต่อเนื่อง  
เพื่อสร้างสรรค์ประโยชน์สูงสุดให้แก่  
ผู้เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน เพื่อให้บริษัทฯ  
เติบโตอย่างมั่นคงในฐานะของสายการบิน  
แห่งชาติของคนไทยทุกคน





ในระยะเวลา 5 ปีที่ผ่านมา ธุรกิจการขนส่งทางอากาศ มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วตามพัฒนาการทางเทคโนโลยี สมัยใหม่ ปัจจุบันผู้บริโภคมีทางเลือกมากขึ้น ทั้งทางเลือก ด้านผลิตภัณฑ์บริการ และทางเลือกด้านราคา รวมทั้ง สามารถเข้าถึงช่องทางการจัดจำหน่ายของสายการบินได้อย่าง รวดเร็ว สามารถเปรียบเทียบบริการและราคาที่สายการบิน เสนอได้ง่ายดายกว่าแต่ก่อน และสามารถตัดสินใจซื้อขาย ผ่านช่องทางเทคโนโลยีสมัยใหม่ได้อย่างรวดเร็วในทุกๆ พื้นที่ ของโลก

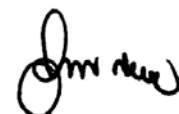
ทางเลือกของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นนี้ได้ส่งผลให้ โครงสร้างของธุรกิจการขนส่งทางอากาศเปลี่ยนแปลงไป ปัจจุบันมีสายการบินใหม่ๆ เกิดขึ้นมากมายที่พร้อมเสนอ บริการที่สอดคล้องกับความต้องการของผู้โดยสาร จากบริการ ประเภทที่เรียบง่ายไปจนถึงบริการที่หรูหราสะดวกสบายใน หลายระดับราคาสอดคล้องกับคุณภาพของการบริการ นอกจากนี้โครงสร้างของผู้บริโภคในตลาดการเดินทางทาง อากาศก็เปลี่ยนแปลงไป ปัจจุบันปริมาณการเดินทางของ กลุ่มคนรุ่นใหม่ อายุน้อยที่เริ่มต้นประกอบอาชีพขยายกว้าง ขึ้น ขณะที่จำนวนผู้มีรายได้สูง และผู้สูงอายุก็มีมากขึ้น สายการบินสามารถเสนอบริการสอดคล้องกับความต้องการ ของผู้โดยสารที่ได้แยกกลุ่มไว้อย่างชัดเจน

บริษัท การบินไทยฯ ในรอบ 5 ปีที่ผ่านมาได้ประกอบ การอย่างมั่นคงภายใต้สภาพแวดล้อมการเปลี่ยนแปลงดัง ที่กล่าวมาแล้ว บริษัทฯ ได้ดำเนินยุทธศาสตร์รองรับโครงสร้าง ทางธุรกิจ และโครงสร้างผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงไป ควบขนาน ไปด้วยกับการฝ่าฟันวิกฤตการณ์ต่างๆ อย่างกล้าหาญ ไม่ว่าจะเป็น วิกฤตการณ์เปลี่ยนแปลงสภาวะแวดล้อมและภัยธรรมชาติ วิกฤตการณ์การแพร่ระบาดของโรคร้าย วิกฤตการณ์ทาง

สังคมและการเมือง สลับผลัดเปลี่ยนกันไปจนส่งผลให้ความ ต้องการในการเดินทางของผู้โดยสารลดลง และทำให้ผล ประกอบการ ปี 2556 ของบริษัทฯ ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

คณะกรรมการบริษัทฯ ฝ่ายบริหาร และพนักงาน ทุกคนมิได้นิ่งนอนใจต่อสถานการณ์ที่เกิดขึ้นนี้ ทุกฝ่าย ร่วมมือร่วมใจแก้ไขปัญหา และต่อสู้ตามกลยุทธ์เพื่อรองรับ การเปลี่ยนแปลงที่รวมถึงการลดและควบคุมค่าใช้จ่าย อย่างเข้มงวดการรักษาเสริมสร้างสัมพันธ์กับกลุ่มลูกค้า การพัฒนาการขายในตลาดใหม่ การใช้เทคโนโลยีก้าวหน้า เพิ่มช่องทางการจัดจำหน่าย โดยมีได้เพิกเฉยต่อการให้ ความสำคัญต่อการยกระดับความปลอดภัยในการบริการ การฝึกอบรมเสริมสร้างทักษะ และบำรุงขวัญ ให้กำลังใจ พนักงาน และส่งเสริมความรับผิดชอบต่อสังคม ทั้งนี้ เพื่อให้ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นสายการบินที่ ผู้โดยสารให้ความไว้วางใจ เลือกใช้บริการเป็นอันดับแรกต่อไป

สุดท้ายนี้ ในนามของคณะกรรมการ ผู้บริหาร และ พนักงานการบินไทยทุกคน กระผมใคร่ขอขอบคุณท่าน ผู้ถือหุ้น ท่านผู้โดยสาร และผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายที่ให้ความไว้วางใจ และให้การสนับสนุนการดำเนินงานของบริษัทฯ มา โดยตลอด และบริษัทฯ จะเร่งพัฒนาอย่างต่อเนื่องเพื่อ สร้างสรรค์ประโยชน์สูงสุดให้แก่ผู้เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน เพื่อให้บริษัทฯ เติบโตอย่างมั่นคงในฐานะของสายการบินแห่งชาติ ของคนไทยทุกคน



(นายอำพน กิตติอำพน)


ประธานกรรมการบริษัทฯ

6 มีนาคม 2557



## สารจาก ฝ่ายบริหาร

ฝ่ายบริหาร ของบริษัท การบินไทยฯ ทุกคน  
ตระหนักถึงการดำเนินงานที่ส่งผลให้ผู้มี  
ส่วนได้เสียทั้งหมดได้รับผลตอบแทนที่ดี  
ได้ปรับกลยุทธ์รับการเปลี่ยนแปลงต่างๆ  
โดยมิได้ละเลยการฝึกอบรมพนักงาน  
อย่างต่อเนื่อง และเน้นความปลอดภัย  
ในการให้บริการ เพื่อดำรงความเป็นหนึ่ง  
ในการให้บริการในปีต่อไป



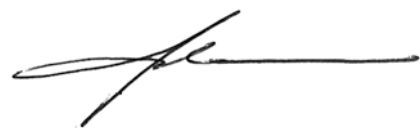
ปี 2556 เป็นปีที่ท้าทายอีกปีหนึ่งของ บริษัท การบินไทยฯ แม้ว่าบริษัทฯ จะมีผลการดำเนินงานที่มีได้เป็นไปตามเป้าหมาย ที่ส่วนหนึ่งเกิดจากผลกระทบของอัตราแลกเปลี่ยน และการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน แต่บริษัทฯ ยังมีสถานะทางการเงินที่มั่นคงและพร้อมที่จะเร่งดำเนินการที่ก่อให้เกิดรายได้ที่มีคุณภาพ

ในปี 2556 นี้ การพัฒนาผลิตภัณฑ์ของบริษัทฯ ที่ดำเนินการอย่างต่อเนื่องมาในปีก่อนๆ เริ่มบรรลุผล บริษัทฯ ได้นำอากาศยานที่ทันสมัยที่สุดมาให้บริการ พร้อมพรั่งด้วยสิ่งอำนวยความสะดวก และสาร์บันเทิงต่างๆ มากมาย มีการขยายพื้นที่พักเท้าระหว่างที่นั่งให้กว้างขึ้น ผู้โดยสารสามารถพักผ่อนบนเก้าอี้ที่รับรองขาให้เอนราบได้มากกว่าแต่ก่อน อาหารหลากหลายที่ให้บริการได้รับการคัดสรรจากพ่อครัวมืออาชีพสอดคล้องกับความต้องการของผู้โดยสาร โดยทั้งหมดนี้บริษัทฯ ได้มุ่งมั่นดำเนินการภายใต้หัวใจของการบริการที่เน้นเรื่องความปลอดภัยของผู้โดยสารเป็นสำคัญ

แม้ว่า บริษัทฯ จะประสบความสำเร็จด้านการพัฒนาผลิตภัณฑ์เพื่อสร้างความพึงพอใจให้แก่ผู้โดยสารเพิ่มขึ้นในปี 2556 และได้รับรางวัลที่น่าภาคภูมิใจจากสถาบันต่างๆ แต่ปัจจัยภายนอกที่สำคัญคือผู้โดยสารมีทางเลือกเพิ่มขึ้นในการใช้บริการควบคู่ไปกับวิกฤตต่างๆ ที่ไม่คาดคิดหลายวิกฤตการณ์ บางวิกฤตการณ์เกิดขึ้นต่อเนื่องเป็นเวลานาน ทำให้ปริมาณการเดินทาง ทางอากาศขยายตัวอย่างเชื่องช้าในบางพื้นที่ และลดลงในบางเส้นทาง ผู้โดยสารจึงเล็งที่จะเดินทางมายังประเทศไทยหรือผ่านประเทศไทย ส่งผลให้บริษัทฯ ไม่บรรลุเป้าหมายตามที่คาดไว้

ฝ่ายบริหาร ของบริษัท การบินไทยฯ ทุกคนตระหนักถึงการดำเนินงานที่ส่งผลให้ผู้มีส่วนได้เสียทั้งหมดได้รับผลตอบแทนที่ดี โดยได้ปรับกลยุทธ์รับการเปลี่ยนแปลงต่างๆ เช่น ปรับสายการบินกับปัญหาด้านการขาย เร่งส่งเสริมการขายระบบอินเทอร์เน็ต ปรับจุดยืนการตลาดให้ชัดเจนขึ้น ปรับโครงสร้างราคา พัฒนาช่องทางการจัดจำหน่าย พร้อมทั้งส่งเสริมการขายสู่กลุ่มลูกค้าที่ชัดเจนขึ้น โดยมีได้ละเลยการฝึกอบรมพนักงานอย่างต่อเนื่อง และเน้นความปลอดภัยในการให้บริการ เพื่อดำรงความเป็นหนึ่งในการให้บริการในปีต่อไป

ฝ่ายบริหารและพนักงานทุกท่านขอขอบพระคุณลูกค้า ผู้มีอุปการคุณ ผู้ถือหุ้น รวมถึงพันธมิตรทางธุรกิจทุกท่าน ที่ให้ความไว้วางใจและสนับสนุนบริษัทฯ ด้วยดีเสมอมา และบริษัทฯ จะยกระดับและพัฒนาด้านบริการ และปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ ให้เหมาะสมกับสถานการณ์ เพื่อทำให้บริษัทฯ สามารถก้าวไปข้างหน้าได้อย่างยั่งยืน



(นายไชยชัย ปัญญายงค์)

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโส  
สายกลยุทธ์องค์กรและพัฒนาอย่างยั่งยืน  
รักษาการ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่  
6 มีนาคม 2557



การบินไทย  
ความภาคภูมิใจในการเป็น  
ผู้นำด้านสายการบิน  
ระหว่างประเทศ







# นโยบายและภาพรวม การประกอบธุรกิจ

## ความเป็นมาของบริษัท

เพื่อให้ประเทศไทยมีสายการบินแห่งชาติที่ให้บริการในระดับสากล รัฐบาลไทยในปี 2503 จึงได้จัดตั้ง บริษัทการบินไทย จำกัด โดยการร่วมทุนระหว่างบริษัท เดินอากาศไทย จำกัด กับสายการบินสแกนดิเนเวียนแอร์ไลน์ ซิสเต็ม วัตถุประสงค์แรกเริ่มเพื่อดำเนินธุรกิจการบินระหว่างประเทศ โดยบริษัทฯ ได้รับการสนับสนุนทางด้านการบริหาร และด้านเทคนิคจากสายการบินสแกนดิเนเวียนแอร์ไลน์ ซิสเต็ม เมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2503 บริษัทฯ ได้จดทะเบียนเป็นบริษัทจำกัด ด้วยทุนจดทะเบียนแรกเริ่ม 2 ล้านบาท มีบริษัท เดินอากาศไทย จำกัด ถือหุ้นร้อยละ 70 และสายการบินสแกนดิเนเวียนแอร์ไลน์ ซิสเต็ม ถือหุ้นร้อยละ 30 ของทุนจดทะเบียน

ต่อมาวันที่ 30 มีนาคม 2520 สายการบินสแกนดิเนเวียนแอร์ไลน์ ซิสเต็ม ได้โอนหุ้นที่มีอยู่ทั้งหมดให้แก่ บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด ทำให้การร่วมทุนสิ้นสุดลง และบริษัทฯ ได้ทำการเพิ่มทุนโดยมีกระทรวงการคลังเข้าเป็นผู้ถือหุ้น ต่อมาเมื่อวันที่ 1 เมษายน 2531 รัฐบาลในสมัย

นายกรัฐมนตรี ชวน หลีกภัย พลเอกเปรม ติณสูลานนท์ ได้ดำเนินการรวมกิจการการบินภายในประเทศที่บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด ให้บริการ เข้ากับกิจการของบริษัทฯ ตามมติคณะรัฐมนตรี ฝ่ายเศรษฐกิจ ส่งผลให้เงินทุนจดทะเบียนของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นเป็น 2,230 ล้านบาท โดยมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่

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

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



จากบริบทแรกในการสร้างธุรกิจการบินที่ได้สั่งสมประสบการณ์และกลยุทธ์ในการบริหารองค์กรจนสามารถเพิ่มทุน และสามารถจดทะเบียนเข้าตลาดหลักทรัพย์ ปัจจุบัน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นสายการบินแห่งชาติของประเทศไทย มีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม ประกอบธุรกิจบริการขนส่งทางอากาศทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ณ สำนักงานใหญ่ที่กรุงเทพมหานคร โดยมีฐานปฏิบัติการบินที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นศูนย์กลางของเครือข่ายการขนส่งประกอบด้วย การให้บริการขนส่งทางอากาศขนส่งผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ และมีธุรกิจที่เกี่ยวข้องคือ บริการคลังสินค้า บริการลูกค้าภาคพื้น บริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น ครุภัณฑ์ และบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน

## วิสัยทัศน์

ในการก้าวสู่การเป็นองค์กรชั้นนำในธุรกิจขนส่งทางอากาศ สิ่งสำคัญหนึ่งที่มีอาจปฏิเสธ นั่นคือมุมมองและเป้าหมายในสายตาวินาทีไกลของผู้บริหารที่เรียกว่า “วิสัยทัศน์” ซึ่งถือเป็นหัวใจหลักในการก้าวสู่ความเป็นสากลในแนวทางการทำธุรกิจ

วิสัยทัศน์ของบริษัท คือเป็นสายการบินที่ลูกค้าเลือกเป็นอันดับแรก ให้บริการดีเลิศด้วย “เสน่ห์ความเป็นไทย” (The First Choice Carrier with Touches of Thai) การสร้างความพึงพอใจสูงสุดแก่ลูกค้าให้เหนือความคาดหมาย สร้างความผูกพันที่ยั่งยืนระหว่างบริษัทฯ กับลูกค้าโดยการสร้างประสบการณ์การเดินทางที่ราบรื่น สร้างความประทับใจด้วยเอกลักษณ์ความเป็นไทยให้แก่ลูกค้าทุกคนอย่างต่อเนื่อง ด้วยบริการที่ดีเลิศและสม่ำเสมอ (Service Excellence and Consistency) ในทุกจุดสัมผัสของการให้บริการ

## กลยุทธ์

กลยุทธ์ทางการตลาดถือเป็นหัวใจหลักในการสร้างแบรนด์ ในปี 2556 บริษัทฯ ได้ดำเนินกลยุทธ์ธุรกิจอย่างต่อเนื่อง โดยได้พัฒนาปรับปรุงผลิตภัณฑ์และบริการเพื่อรักษาคุณภาพที่ดีตามมาตรฐานระดับสากล บริหารการขยายขยายช่องทางการขาย ปรับปรุงประสิทธิภาพการทำตลาดตลอดจนเสริมสร้างความแข็งแกร่งด้านเครือข่ายเส้นทางบิน

และปรับปรุงประสิทธิภาพของฝูงบิน เพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน ช่วยให้บริษัทฯ เติบโตได้อย่างแข็งแกร่งและยั่งยืน แม้ว่าปัจจุบันจะมีการแข่งขันสูงของธุรกิจสายการบิน และมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วอยู่ตลอดเวลา

ดังนั้นกลยุทธ์ทางการตลาดของบริษัทฯ จึงมุ่งพัฒนาให้เป็นองค์กรที่เน้นการสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้า มีประสิทธิภาพในการควบคุมต้นทุน มีความคล่องตัวในการดำเนินงาน ส่งผลให้บริษัทฯ ตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้อย่างรวดเร็ว มีประสิทธิภาพ สร้างความเชื่อมั่นให้แก่กลุ่มทุนและผู้เกี่ยวข้องได้มากขึ้น

บริษัทฯ ได้ดำเนินกลยุทธ์ตามแผนยุทธศาสตร์ปี 2556-2565 ซึ่งประสบความสำเร็จในหลายด้านที่สำคัญสรุปได้ดังนี้

## พัฒนากลุ่มธุรกิจองค์กร

บริษัทฯ พัฒนากลุ่มธุรกิจองค์กรให้มั่งคั่งประกอบที่เหมาะสม ทั้งธุรกิจสายการบินและธุรกิจอื่น เพิ่มรายได้และสร้างความแข็งแกร่งให้องค์กรอย่างมั่นคงและยั่งยืน โดยปรับปรุงรูปแบบการบริหารธุรกิจของหน่วยธุรกิจการบินไทยสมายล์ด้วยการแยกออกเป็นบริษัทย่อยซึ่งจะทำให้สามารถตอบสนองต่อกลุ่มลูกค้า และการแข่งขันในประชาคมอาเซียนได้อย่างชัดเจนคล่องตัว นอกจากนี้ยังมีการปรับปรุงระเบียบการบริหารเพื่อให้หน่วยธุรกิจสามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างอิสระและคล่องตัวขึ้น รวมทั้งทำการศึกษาเพื่อแสวงหาโอกาสขยายไปในธุรกิจที่มีศักยภาพ

## พัฒนาเครือข่ายเส้นทางบิน

พัฒนาเครือข่ายเส้นทางบิน โดยเน้นการบินตรงเข้ามายังกรุงเทพฯ มากขึ้น เพื่อเพิ่มศักยภาพให้สนามบินสุวรรณภูมิเป็นศูนย์กลางทางการบินที่สำคัญของภูมิภาคเอเชีย โดยในปี 2556 บริษัทฯ ได้เปิดทำการบินตรงไปยังเมืองเซินใต้ ประเทศญี่ปุ่น ในส่วนของเส้นทางบินที่ทำการบินโดยการบินไทยสมายล์ ได้เปิดทำการบินในเส้นทางกรุงเทพฯ-มันทะเลย์ กรุงเทพฯ-ฉงชิ่ง กรุงเทพฯ-ฉางชา และกรุงเทพฯ-หลวงพระบาง เป็นต้น รวมทั้งโอนเส้นทางบินบางเส้นทางที่มีการพิจารณาแล้วเห็นสมควรให้การบินไทยสมายล์ทำการบินแทนสายการบินไทย ซึ่งจะ



มีประสิทธิภาพมากกว่า อาทิ กรุงเทพฯ-โคลัมโบ กรุงเทพฯ-อุดรธานี และกรุงเทพฯ-อุบลราชธานี เป็นต้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้พัฒนาฝูงบินอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มีจำนวนเครื่องบินและแบบของเครื่องบินที่เหมาะสม และเพียงพอต่อความต้องการเดินทางของลูกค้ายในแต่ละตลาด โดยในปี 2556 ได้รับมอบเครื่องบินใหม่ 4 แบบ รวมทั้งสิ้นจำนวน 17 ลำ ประกอบด้วย เครื่องบินแอร์บัส A380-800 จำนวน 3 ลำ โบอิง 777-300ER จำนวน 6 ลำ แอร์บัส A330-300 จำนวน 2 ลำ และแอร์บัส A320 ของการบินไทยสมายล์ จำนวน 6 ลำ

### ปรับปรุงผลิตภัณฑ์และบริการ

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

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

### สร้างความแข็งแกร่งทางการเงิน

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

### การเปลี่ยนแปลงลักษณะการประกอบธุรกิจของปีที่ผ่านมา

ในปี 2556 บริษัทฯ ดำเนินกิจการด้วยความมั่นคง ตามกลยุทธ์ของบริษัทฯ ที่กำหนดไว้ แม้ว่าจะมีปัจจัยภายนอกหลายประการ เช่น ภาวะเศรษฐกิจที่มีความผันผวนราคาน้ำมัน สถานการณ์ทางการเมือง ฯลฯ บริษัทฯ ได้ดำเนินกลยุทธ์ต่างๆ มารองรับการเปลี่ยนแปลงเหล่านั้น โดยมีการพัฒนาด้านสำคัญต่างๆ ในปี 2556 ดังนี้

#### การจัดตั้งบริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด

จากกลยุทธ์เป็นไปอย่างแยบยล ผลที่ได้รับกลับมาคือความสำเร็จบนความแข็งแกร่ง บริษัทฯ พร้อมขยายการลงทุนออกไปตามขั้นตอนการพัฒนาธุรกิจ ซึ่งเป็นผลพวงมาจากวิสัยทัศน์และกลยุทธ์ตามที่กล่าวมาข้างต้น เป็นการพัฒนาสู่ความสำเร็จในอีกระดับหนึ่ง

ภายหลังจากการที่บริษัทฯ ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีให้ลงทุนจัดตั้งสายการบิน ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด วงเงิน 1,800 ล้านบาท โดยจดทะเบียนเป็นนิติบุคคลตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 100 เป็นหุ้นสามัญ จำนวน 180 ล้านหุ้น (หุ้นละ 10 บาท) มีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจ ใช้เงินลงทุนจากเงินรายได้ของบริษัทฯ ซึ่งเป็นงบลงทุน ประจำปี 2556 จำนวน 450



ล้านบาท และงบลงทุนประจำปี 2557 จำนวน 1,350 ล้านบาท ทั้งนี้ บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด ได้รับการยกเว้นไม่ต้องนำหลักเกณฑ์ คำสั่ง กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และมติคณะรัฐมนตรี มาปฏิบัติในหลักการเดียวกันกับบริษัท โดยยังคงต้องปฏิบัติตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยงบลงทุนของวิสาหกิจ พ.ศ. 2550 ซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พ.ศ. 2521 และระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. 2549 ออกตามความในพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. 2548

อนึ่ง บริษัท ได้ดำเนินการจดทะเบียนจัดตั้งบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ต่อกระทรวงพาณิชย์เรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2556 ขณะนี้อยู่ระหว่างเตรียมการในส่วนที่เกี่ยวข้อง คาดว่าจะเริ่มทำการบินด้วยรหัสสายการบินใหม่ในปี 2557

### การพัฒนาผลิตภัณฑ์

แนวคิดในการพัฒนาผลิตภัณฑ์ โดยยึดหลักความพึงพอใจของผู้บริโภคที่มีต่อผลิตภัณฑ์นั้นมีความสัมพันธ์กับความสามารถในการตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคได้จริง เป็นการพัฒนาสู่ความสำเร็จอีกทางหนึ่ง ซึ่งการพัฒนาผลิตภัณฑ์มีรายละเอียดดังนี้

#### การปรับปรุงที่นั่ง

ในปี 2556 บริษัท ได้ทำการปรับปรุงที่นั่งทุกชั้นโดยสารของเครื่องบินแบบโบอิง 747-400 (ลำที่ 13-18) เพิ่มเติมจากปี 2555 จำนวน 3 ลำ รวมทั้งสิ้น 6 ลำ โดยติดตั้งเก้าอี้พร้อมจอภาพส่วนตัว และระบบสาระบันเทิงแบบ On-demand ปรับปรุงที่นั่งโดยสารในชั้นประหยัดของเครื่องบินโบอิง 777-200 เพิ่มอีกจำนวน 4 ลำ รวมทั้งสิ้น 8 ลำ โดยติดตั้งจอภาพส่วนตัวพร้อมระบบสาระบันเทิงแบบ On-demand

#### การพัฒนาทางด้านระบบสาระบันเทิง

- บริษัท ได้ปรับปรุงระบบสาระบันเทิงทั้งด้านภาพและเสียงบนเครื่องบินในเส้นทางระหว่างประเทศทุกลำให้มีคุณภาพสูง ทันสมัย โดยมีจอภาพส่วนตัวในทุกชั้นโดยสาร ระบบเพลงและภาพยนตร์แบบเลือกชมได้ (On-demand) มีรายการบันเทิงให้ผู้โดยสารเลือกอย่าง

หลากหลาย รวมทั้งเกมส์ ข้อมูล และภาพเส้นทางบิน นอกจากนั้น ยังได้พัฒนา ปรับปรุง Software รองรับจำนวน Content ที่เพิ่มขึ้น อาทิ e-Menu และ e-Shopping

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

### การจัดการวัดผลงานของบุคลากร

เพื่อให้การพัฒนาก่อเกิดไปในทิศทางเดียวกัน เมื่อมีการปรับปรุงและพัฒนาระบบและผลิตภัณฑ์แล้ว การพัฒนาศักยภาพของบุคลากรเป็นอีกส่วนที่สำคัญไม่แพ้กัน ดังนั้นบริษัท จึงจัดให้มีการประเมินผลบุคลากร นำไปสู่การพัฒนาศักยภาพของบุคลากรให้ดียิ่งขึ้น

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

### การเปิดเส้นทางบินใหม่

บริษัท ได้ศึกษาและพัฒนาจุดบินใหม่ๆ อย่างต่อเนื่อง ในการขยายตลาดและเพิ่มความถี่ในการให้บริการของเที่ยวบินให้เหมาะสม และให้เกิดความคุ้มค่าในการลงทุน สร้างจุดแข็งทางการตลาดที่แตกต่างจากคู่แข่ง ทั้งยังสนองความต้องการของผู้บริโภคได้อย่างสูงสุด

ในปี 2556 บริษัท ได้เปิดทำการบินตรงไปยังเมืองเซินใต้ ประเทศญี่ปุ่น ตั้งแต่วันที่ 3 ธันวาคม 2556 จำนวน 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ในส่วนของเส้นทางบินที่ทำการบินโดยการบินไทยสมายล์ ได้แก่ เส้นทาง ไป-กลับ กรุงเทพฯ-มณฑลเฉิงตู ตั้งแต่วันที่ 31 มีนาคม 2556 จำนวน 5 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และเพิ่มเป็นทำการบินทุกวัน ตั้งแต่วันที่ 27



ตุลาคม 2556 เส้นทาง ไป-กลับ กรุงเทพฯ-ฉงชิ่ง ตั้งแต่วันที่ 27 ตุลาคม 2556 จำนวน 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เส้นทาง ไป-กลับ กรุงเทพฯ-ฉางชา ตั้งแต่วันที่ 27 ตุลาคม 2556 จำนวน 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เส้นทาง ไป-กลับ กรุงเทพฯ-หลวงพระบาง ตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2556 จำนวน 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

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

## การกำหนดตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ของธุรกิจการบิน

บริษัทฯ ได้กำหนดตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ของการบินไทย การบินไทยสมายล์ และสายการบินนกแอร์ไว้อย่างชัดเจน เพื่อให้สามารถแข่งขันในตลาดที่แตกต่างกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยการบินไทย มุ่งเน้นการให้บริการในเส้นทางบินระยะไกล ด้วยบริการแบบ Premium Full Service โดยใช้ฝูงบินที่เป็นเครื่องบินลำตัวกว้าง (Wide-body Fleet) มีฐานปฏิบัติการบินที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิในส่วนของการบินไทยสมายล์ เน้นการให้บริการในเส้นทางบินระยะสั้น ด้วยบริการแบบ Regional Premium Service อย่างมีคุณภาพ (Quality) มีรูปแบบที่ทันสมัย (Trendy) มีการควบคุม

ต้นทุนที่มีประสิทธิภาพ (Cost Effective) โดยอาศัยและเสริมความแข็งแกร่งให้การบินไทยด้วยฐานผู้โดยสารที่เดินทางแบบเชื่อมต่อในเส้นทาง (Connecting Traffic) ของการบินไทย ฝูงบินเป็นเครื่องบินลำตัวแคบ (Narrow-body Fleet) มีฐานปฏิบัติการบินหลักที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ มีเป้าหมายเป็นสายการบินภูมิภาคชั้นนำของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

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

## การพัฒนาช่องทางการจำหน่าย

การเพิ่มช่องทางการจัดจำหน่าย เพื่อสามารถกระจายสู่ผู้บริโภคได้หลายช่องทาง และสะดวกในการใช้บริการเป็นปัจจัยในการเพิ่มยอดขายทางธุรกิจ และการขยายช่องทางการจัดจำหน่ายได้รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ ในยุคดิจิทัล ในปัจจุบันมีช่องทางที่น่าสนใจ ในปี 2556 บริษัทฯ ได้ดำเนินการพัฒนาช่องทางการจำหน่ายดังต่อไปนี้

### ส่งเสริมบริการ THAI M Service Application

บนโทรศัพท์มือถือ ซึ่งเป็นโปรแกรมแสดงตำแหน่งปัจจุบันและแสดงที่ตั้งสำนักงาน พร้อมระบบแผนที่แนะนำเส้นทางบนโทรศัพท์มือถือไปยังสำนักงานต่างๆ ของบริษัทฯ ตามที่ลูกค้าต้องการรวมถึงการบริการสอบถามข้อมูลผ่าน SMS และยังมีบริการเว็บบนโทรศัพท์มือถือ ผ่าน Browser ทุกแพลตฟอร์ม ผู้โดยสารสามารถจองบัตรโดยสาร

ตรวจสอบรายละเอียดเที่ยวบิน ตารางการบิน การเช็คอิน ทั๋วเอียงหลวง โปรแกรมสะสมไมล์ หรือบริการอื่นๆ ได้สะดวกสบายยิ่งขึ้น

### พัฒนาบริการ Internet Check-in

บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ([www.thaiairways.com](http://www.thaiairways.com)) ผู้โดยสารสามารถสั่งพิมพ์บัตรโดยสารผ่านขึ้นเครื่องได้จากที่บ้าน และพิเศษสุดสำหรับลูกค้าที่ซื้อบัตรโดยสารชั้นหนึ่ง สามารถสั่งอาหารพิเศษได้เอง เป็นจุดขายที่แตกต่างและสามารถสร้างความประทับใจให้แก่ลูกค้าได้เป็นอย่างดี โดยเฉพาะลูกค้าที่มีข้อกำหนดหรือข้อจำกัดทางศาสนาและสุขภาพ

### ปรับปรุงระบบการขายบัตรโดยสารผ่านอินเทอร์เน็ต

พัฒนาให้มีขั้นตอนที่ง่ายคล่องตัวสะดวกรวดเร็วต่อการใช้งานของลูกค้ามากยิ่งขึ้น ทำให้กลุ่มลูกค้าสามารถดำเนินการเองได้โดยง่าย โดยไม่ต้องเสียเวลาในการเดินทางมาจองตั๋วเครื่องบินถึงท่าอากาศยานเช่นในอดีต

นอกจากนี้บริษัทฯ ยังได้ดำเนินการปรับปรุงหน้าเว็บไซต์ใหม่แบบครบวงจร ติดตั้งระบบ Web Content สามารถตรวจสอบติดตามคุณภาพการบริการต่อลูกค้า สามารถปรับหน้าเว็บไซต์โดยเพิ่มภาษาสำหรับการใช้งานในแต่ละประเทศเพื่อให้ตรงตามความต้องการของลูกค้าได้ รวมถึงยังจัดกิจกรรมส่งเสริมการขายร่วมกับรายการสะสมไมล์ผ่านบัตรเครดิต หรือการส่งเสริมการขายร่วมกับทั๋วเอียงหลวง เป็นต้น

## การปรับโครงสร้าง ฝ่ายการพาณิชย์ เพื่อรองรับการแข่งขัน

จากปัจจัยสภาพแวดล้อมธุรกิจการบินพาณิชย์ รวมถึงการเติบโตเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีและสื่อสังคมออนไลน์ในปัจจุบัน ทำให้บริษัทฯ เปลี่ยนกลยุทธ์วิธีการดำเนินธุรกิจ เพื่อให้สามารถแข่งขันได้และปรับตัวให้ทันตามสภาวะแวดล้อมปัจจัยภายนอกที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว

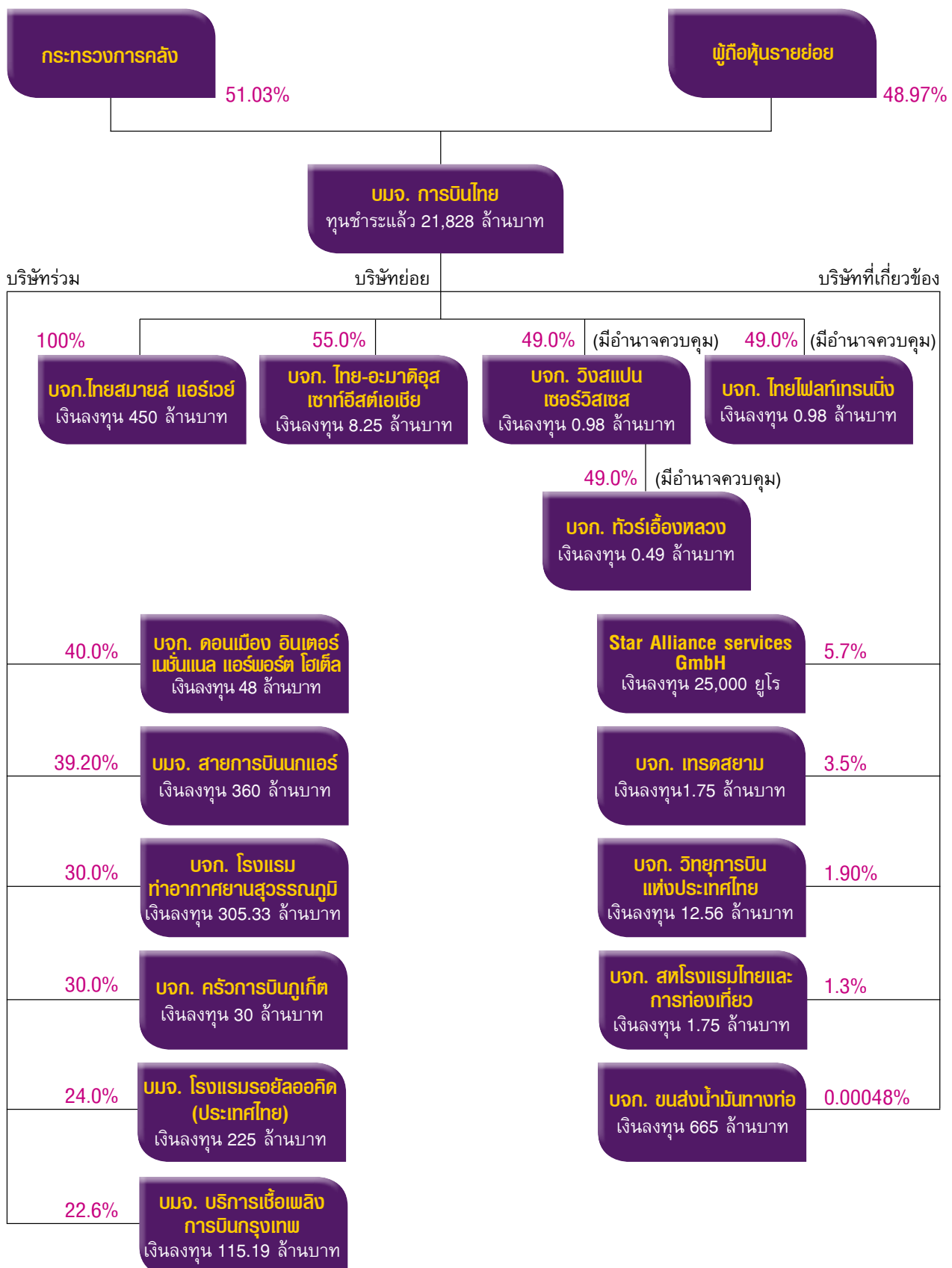
โครงสร้างองค์กรเดิมของสายการบินพาณิชย์นั้นเป็นโครงสร้างที่ใช้มานานซึ่งมีการตลาดและการขายอยู่ในความดูแลรับผิดชอบของผู้บริหารใหญ่ฝ่ายขายเพียงฝ่ายเดียว ดังนั้นเพื่อให้การดำเนินงานในสายการบินพาณิชย์มีประสิทธิภาพสูงสุดและสร้างความแข็งแกร่งในการดำเนินธุรกิจ บริษัทฯ

จึงปรับโครงสร้างสายการบินพาณิชย์โดยแบ่งงานของผู้บริหารใหญ่ฝ่ายขายเดิมออกเป็น 3 ส่วนได้แก่ ฝ่ายขายดูแลรับผิดชอบในประเทศไทยและอินโดจีน ฝ่ายขายดูแลรับผิดชอบในส่วนภูมิภาคและฝ่ายขายดูแลรับผิดชอบระหว่างทวีป นอกจากนี้บริษัทฯ ยังเล็งเห็นถึงความสำคัญในการทำการตลาดและการขายผ่านช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งถือเป็นอีกช่องทางหนึ่งที่สามารถอำนวยความสะดวกให้ลูกค้าเพิ่มขึ้น และช่องทางนี้ยังมีอัตราการเติบโตอย่างรวดเร็ว บริษัทฯ จึงได้จัดตั้งฝ่ายการพาณิชย์ดิจิทัล ทั้งนี้ผู้บริหารการตลาดและการขายตามโครงสร้างใหม่นี้ จะถูกติดตามผลการดำเนินงานต่างๆ อย่างใกล้ชิดจากกรรมการผู้จัดการใหญ่และรองกรรมการผู้จัดการใหญ่อาวุโสผ่านกระบวนการตัวชี้วัด (KPI/Key Performance Indicator) โดยมีการประเมินผลงานเปรียบเทียบกับรายได้เป้าหมายที่กำหนดไว้ทุกๆ ไตรมาส

## การนำระบบสำรองที่นั่งและออกบัตรโดยสารที่ทันสมัยมาใช้

ในปี 2556 บริษัทฯ ได้พัฒนาเปลี่ยนระบบสำรองที่นั่งและการออกบัตรโดยสารจากระบบเดิมที่บริษัทฯ ใช้เป็นเวลานาน มาเป็นระบบ Amadeus Altea และประสบความสำเร็จเป็นไปตามเป้าหมาย ระบบ Amadeus Altea เป็นระบบการให้บริการผู้โดยสารที่มีเครือข่ายใหญ่ที่สุดในโลกสายการบินในกลุ่ม Star Alliance และอีกหลายๆ สายการบินเลือกใช้ระบบนี้ ซึ่งถือเป็นการปฏิวัติระบบการให้บริการผู้โดยสารอย่างครบวงจร โดยระบบ Amadeus Altea ประกอบไปด้วย 4 ระบบหลัก คือ ระบบการสำรองที่นั่ง ระบบการออกบัตรโดยสาร ระบบควบคุมการสำรองที่นั่ง และระบบเช็คอินผู้โดยสาร ซึ่งได้รับการออกแบบให้สามารถใช้งานข้อมูลผู้โดยสารร่วมกันได้ทั้ง 4 ระบบด้วยระบบปฏิบัติการที่ทันสมัย เพิ่มขีดความสามารถในการประมวลผลได้อย่างรวดเร็ว สามารถให้บริการผู้โดยสารได้หลากหลายรูปแบบ เพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการให้บริการ ขณะเดียวกันยังเป็นระบบที่สามารถพัฒนาได้อย่างต่อเนื่องเพื่อเพิ่มศักยภาพและความพร้อมในการแข่งขัน เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับการขยายตัวด้านการขายได้อย่างรวดเร็วไร้ข้อจำกัด รวมถึงสามารถพัฒนาด้านเทคโนโลยีสารสนเทศร่วมกับสายการบินพันธมิตรเพื่อเพิ่มโอกาสในการทำธุรกิจร่วมกัน

## โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ







## ลักษณะ การประกอบธุรกิจ



### โครงสร้างรายได้ของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

รายได้ที่สำคัญของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ใน 3 ปีที่ผ่านมา มีดังนี้

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

หมายเหตุ : รายได้อื่นประกอบด้วย ดอกเบี้ยรับ กำไรจากการแทนการจำหน่าย กำไรจากการเปลี่ยนสภาพเงินลงทุน รายได้ค่าสินไหมทดแทน รายได้ค่าปรับและอื่นๆ

บริษัทฯ การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคมในฐานะสายการบินแห่งชาติ ดำเนินกิจการด้านการบินพาณิชย์ทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศ และเส้นทางบินในประเทศ ซึ่งให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศแบบครบวงจร แบ่งเป็น 3 ส่วนงาน ประกอบด้วย กิจการขนส่งทางอากาศ (Core Business) หน่วยธุรกิจ (Business Unit) และกิจการอื่นๆ

กิจการขนส่งทางอากาศ ประกอบด้วย บริการขนส่งผู้โดยสาร บริการขนส่งสินค้าพัสดุภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์ ส่วนหน่วยธุรกิจเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขนส่งประกอบด้วย การบริการคลังสินค้า การบริการลูกค้าภาคพื้น การบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น และครัวการบิน ส่วนกิจการอื่นๆ เป็นกิจการสนับสนุนการขนส่ง ประกอบด้วย การบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน การบริการ

อำนวยความสะดวก การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน การจำหน่ายสินค้าที่ระลึกและการดำเนินงานของบริษัทย่อย มีรายละเอียดดังนี้

#### กิจการขนส่งทางอากาศ

กิจการขนส่งทางอากาศถือเป็นกิจการหลักของบริษัทฯ ประกอบด้วยบริการขนส่งผู้โดยสาร บริการขนส่งสินค้าพัสดุภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์ โดยให้บริการขนส่งในเส้นทางบินไปยังจุดหมายต่างๆ ทั้งแบบเที่ยวบินประจำและเที่ยวบินเช่าเหมาลำ ครอบคลุมทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศ และภายในประเทศ

#### หน่วยธุรกิจ

สำหรับหน่วยธุรกิจที่มีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับการขนส่งมีส่วนสำคัญในการสนับสนุนให้การดำเนินธุรกิจ

สายการบินเป็นไปอย่างรวดเร็ว ซึ่งแต่ละหน่วยธุรกิจจะต้องมีการดำเนินงานที่สอดคล้องกันอย่างเป็นระบบ เพื่อให้เครื่องบินสามารถเดินทางจากสถานีต้นทางถึงสถานีปลายทางตรงตามกำหนดเวลาที่ระบุในตารางบิน ด้วยความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัย ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยสร้างความน่าเชื่อถือให้แก่บริษัท พร้อมทั้งสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้ใช้บริการ ทั้งนี้ ธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องโดยตรงกับการขนส่งมีรายละเอียดการให้บริการ ดังนี้

### ธุรกิจการบริการคลังสินค้า

ให้บริการจัดการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ และท่าอากาศยานภูเก็ต โดยการดำเนินงานจัดการคลังสินค้าประกอบด้วย การจัดการเก็บรักษาชั่วคราวและการเคลื่อนย้ายสินค้าทั่วไป สินค้าที่ต้องได้รับการดูแลพิเศษ เช่น สินค้าสัตว์ที่ยังมีชีวิต วัตถุดิบค่า การให้บริการขนส่งสินค้าที่ต้องการควบคุมอุณหภูมิเป็นพิเศษ

### ธุรกิจการบริการลูกค้าภาคพื้น

ให้บริการอำนวยความสะดวกโดยตรงกับผู้โดยสาร ตั้งแต่เข้ามาสู่ท่าอากาศยาน ผ่านขั้นตอนต่างๆ จนเข้าสู่ตัวอากาศยาน จากตัวอากาศยานสู่ภาคพื้น ในเที่ยวบินทั้งขาเข้า-ขาออก โดยให้บริการแก่ผู้โดยสารของบริษัทและผู้โดยสารของสายการบินลูกค้า

### ธุรกิจการบริการอุปกรณ์ภาคพื้น

ให้บริการที่เกี่ยวข้องกับอากาศยาน อำนวยความสะดวกบริเวณลานจอดอากาศยาน ให้กับบริษัท และสายการบินลูกค้า ให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย มีความปลอดภัยสูงสุด มีความพร้อมสามารถทำการบินเข้า-ออก ได้ตรงเวลา

### ธุรกิจครัวการบิน

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

## กิจการอื่นๆ

ในส่วนของกิจการอื่นๆ ที่สนับสนุนการขนส่ง ได้แก่ ฝ่ายช่าง การบริการอำนวยความสะดวก การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน การจำหน่ายสินค้าที่ระลึก และบริการเครื่องฝึกบินจำลอง

## กิจการขนส่งทางอากาศ

บริษัท เป็นสายการบินแห่งชาติ ที่ให้บริการด้านการขนส่งทางอากาศ ทั้งการบริการขนส่งผู้โดยสาร บริการขนส่งสินค้า พัสดุภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์เป็นกิจการหลัก ซึ่งได้พัฒนาการขนส่งไปสู่ภูมิภาคต่างๆ ของโลกโดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์และบริการดังนี้

### กิจการขนส่งผู้โดยสาร

กิจการขนส่งผู้โดยสารมีเป้าหมายในการพัฒนาตลาดและเครือข่ายเส้นทางบินอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สามารถแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเน้นขีดความสามารถและดำเนินการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้เป็นศูนย์กลางการบิน (Hub) ที่สำคัญของภูมิภาค

#### ฝูงบินของบริษัทฯ

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

## เครื่องบินที่ใช้ในการปฏิบัติการบิน

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

หมายเหตุ : ไม่รวมเครื่องบินแอร์บัส A330-300 1 ลำ ที่จอดรอการประเมินความเสียหาย

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

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้รับมอบเครื่องบินลำตัวแคบแบบแอร์บัส A320-200 จำนวน 6 ลำ สำหรับสายการบินไทยสมายล์

## การพัฒนาเส้นทางบินและจุดบิน

ในปี 2556 บริษัทฯ มีเป้าหมายในการพัฒนาตลาด และขยายเครือข่ายเส้นทางบินอย่างต่อเนื่องให้สามารถแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยดำเนินการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้เป็นศูนย์กลางการบินที่สำคัญของภูมิภาค โดยเพิ่มเที่ยวบินบินตรงเข้าประเทศไทยมากขึ้น เน้นการเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินในจุดบินที่มีศักยภาพ ควบคู่กับการเปิดจุดบินใหม่อย่างระมัดระวัง เพิ่มความแข็งแกร่งของเครือข่ายเส้นทางบินในตลาดหลัก เพื่อรักษาสถานะความเป็นผู้นำตลาด สร้างความแข็งแกร่งของเครือข่ายเส้นทางบินรอบๆ ประเทศไทย โดยเพิ่มการใช้ประโยชน์จากความร่วมมือกับสายการบินพันธมิตรการบิน ในการขยายเครือข่ายเส้นทางบินเพื่อให้ครอบคลุมลูกค้าได้ทุกกลุ่มเป้าหมาย เพิ่มความคล่องตัวในการปรับแผนตารางการบินให้สอดคล้องกับสภาวะความต้องการในแต่ละฤดูกาล รวมทั้งตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของความต้องการของการเดินทางและสภาวะการแข่งขัน รวมถึงการเตรียมการเชื่อมโยง



เครือข่ายเพื่อรองรับการเปิดเสรีภายใต้กรอบประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) อีกด้วย

ในปี 2556 บริษัทฯ ยังคงความร่วมมือกับสายการบินนกแอร์ในเส้นทางบินรอง โดยบริษัทฯ มีเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Share Flight) กับสายการบินนกแอร์ในเส้นทางไป-กลับ ดังนี้ ดอนเมือง-สกลนคร และ ดอนเมือง-นครพนม ส่งผลให้บริษัทฯ สามารถจัดส่งผู้โดยสารจากต่างประเทศเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยได้อย่างต่อเนื่องและครอบคลุมเมืองในภูมิภาคอย่างทั่วถึงในการนี้ การบินไทยสมายล์ได้เปิดทำการบินในเส้นทางใหม่ ได้แก่ เส้นทางไป-กลับ กรุงเทพฯ-มณฑะเลย์ ตั้งแต่วันที่ 31 มีนาคม 2556 จำนวน 5 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และเพิ่มเป็นทำการบินทุกวัน ตั้งแต่วันที่ 27 ตุลาคม 2556 เส้นทางไป-กลับ กรุงเทพฯ-โคลัมโบตั้งแต่วันที่ 20 สิงหาคม 2556 จำนวน 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และเพิ่มเป็นทำการบินทุกวัน ตั้งแต่ 1 ธันวาคม 2556 เส้นทาง ไป-กลับ กรุงเทพฯ-ฉะเชิง ตั้งแต่วันที่ 27 ตุลาคม 2556 จำนวน 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์เส้นทางไป-กลับ กรุงเทพฯ-ฉะเชิง ตั้งแต่วันที่ 27 ตุลาคม 2556 จำนวน 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เส้นทางไป-กลับ กรุงเทพฯ-หลวงพระบาง ตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2556 จำนวน 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และเส้นทางภายในประเทศเป็นการเสริมหรือทดแทนในเส้นทางรองของบริษัทฯ

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จัดทำตารางบินเป็นสองช่วงฤดู ประกอบด้วย ตารางบินฤดูร้อนเริ่มจากวันอาทิตย์สุดท้ายของเดือนมีนาคมถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของ

แต่ละปี และตารางบินฤดูหนาว เริ่มจากวันอาทิตย์สุดท้ายของเดือนตุลาคมถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนมีนาคมของแต่ละปีเป็นไปตามข้อกำหนดของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ทั้งนี้ ในแต่ละฤดูจะมีการกำหนดความถี่ของเที่ยวบินชนิดเครื่องบินและตารางการบินไปยังจุดบินต่างๆ ที่อาจแตกต่างกัน ตามการเปลี่ยนแปลงของความต้องการในแต่ละช่วงเวลา ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ มีเครือข่ายเส้นทางบินให้บริการครอบคลุม 79 จุดบินใน 34 ประเทศ ทั่วโลกโดยเป็น 10 จุดบินภายในประเทศ (ไม่รวมกรุงเทพมหานคร)

#### เส้นทางบินภายในประเทศ

บริษัทฯ ได้พัฒนาเที่ยวบินภายในประเทศ โดยให้ความสำคัญกับจุดบินหลัก ขณะที่จุดบินรองและจุดบินย่อยบางจุด บริษัทฯ ได้ร่วมมือกับสายการบินพันธมิตร เพื่อรักษาสัดส่วนแบ่งการตลาด

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



### เส้นทางบินระหว่างประเทศ

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

#### เส้นทางภูมิภาคเอเชีย

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

#### เส้นทางสายเหนือ

เป็นเส้นทางที่มีปริมาณผู้โดยสารหนาแน่น ทำกำไรสูง ให้บริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง โดยบริษัทฯ มีจุดบินไปยัง 21 จุดบิน ใน 5 ประเทศ ด้วยความถี่ 251 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ ฮองกง โตเกียว (นาริตะและฮาเนดะ) โอซากา นาโกยา ฟูกูโอกะ ซัปโปโร ไทเป ไช่เป๋ มหิลา ปักกิ่ง ปูซาน เซี่ยงไฮ้ กวางโจว คุนหมิง เซี่ยะเหมิน และเฉิงตู

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 3 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ ได้เปิดทำการบินตรงไปยังเมืองเซินไต้ ประเทศญี่ปุ่น จำนวน 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

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

#### เส้นทางสายใต้

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

#### เส้นทางสายตะวันตก

เส้นทางนี้มีปริมาณผู้โดยสารหนาแน่นสูง มีการเจริญเติบโตที่ดี โดยเฉพาะตลาดหลัก ได้แก่ อินเดีย ในขณะที่เดียวกันการแข่งขันทวีความรุนแรงมากขึ้น เนื่องจากสาย

การบินจากอินเดียมีการพัฒนาอย่างรวดเร็วและมุ่งเข้าสู่ประเทศไทยเช่นเดียวกัน

บริษัทฯ มีจุดบินให้บริการ 16 จุดบิน 6 ประเทศ ด้วยความถี่ 113 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ เดลี มุมไบ กัลกัตตา ไฮเดอราบาด บังกาลอร์ ธากา โคลัมโบ การ์ฆาตปุระ ย่างกุ้ง เจนไน การากี อิสลามาบัด ลาสฮอร์ พาราณสี และพุทธคยา ในส่วนของการบินไทยสมายล์ ทำการบินในเส้นทางไป-กลับ กรุงเทพฯ-มณฑลเฉิงเต๋อ จำนวน 5 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ตั้งแต่ 31 มีนาคม 2556 และ เพิ่มเป็นทำการบินทุกวัน ตั้งแต่ 27 ตุลาคม 2556

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

#### เส้นทางสายตะวันออกกลาง

สายการบินตะวันออกกลาง มีความเข้มแข็งด้านเงินทุน ซึ่งเอื้อต่อการขยายฝูงบินและเส้นทางบินได้อย่างรวดเร็ว ส่งผลให้เป็นเส้นทางที่มีการแข่งขันสูง

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

#### เส้นทางสายอินโดจีน

เป็นเส้นทางที่เป็นจุดแข็งของเครือข่ายเส้นทางบินภูมิภาค เนื่องจากมีการเจริญเติบโตที่ดี และมีศักยภาพในการทำกำไรสูง ขณะเดียวกันมีการแข่งขันจากสายการบินต้นทุนต่ำเพิ่มขึ้น รวมถึงสายการบินต่างๆ ทำการบินตรงจากตะวันออกกลางและยุโรปเพิ่มมากขึ้น บริษัทฯ มีจุดบินให้บริการ 5 จุดบิน 3 ประเทศ ด้วยความถี่ 60 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ เวียงจันทน์ พนมเปญ ฮานอย โฮจิมินห์ ซิตี้ ส่วนการบินไทยสมายล์เปิดทำการบินไปหลวงพระบาง จำนวน 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ตั้งแต่ 15 ธันวาคม 2556

#### เส้นทางข้ามทวีป

#### เส้นทางอเมริกาเหนือ

สำหรับเส้นทางสายนี้เป็นตลาดที่มีขนาดใหญ่ และมีการแข่งขันสูงมาก การให้บริการเส้นทางบินขึ้นอยู่กับการเชื่อมโยงกับเครือข่ายภายในสหรัฐอเมริกาและแคนาดา

ในปี 2556 บริษัทฯ ได้ปรับการบริการเที่ยวบินไปยัง ลอสแอนเจลิส โดยมีจุดแวะพักที่สนามบินโซล จำนวน 4

เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ด้วยเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER

บริษัทฯ ได้ร่วมมือกับพันธมิตรการบินสตาร์อัลไลแอนซ์ (Star Alliance) ทำเที่ยวบินรหัสร่วมไปยังจุดบินอื่นๆ อาทิ เส้นทางข้ามแปซิฟิก บริษัทฯ ได้ทำเที่ยวบินรหัสร่วมกับ ออลนิปปอนแอร์เวย์ในเส้นทางจากญี่ปุ่นเข้าอเมริกาเหนือ คือ เส้นทางโตเกียว ไปยังโฮโนลูลู ลอสแอนเจลิส ชิคาโก นิวยอร์ก ซานฟรานซิสโก และวอชิงตัน ดี.ซี. ซีแอตเทิล และ แซนโฮเซ สำหรับเส้นทางข้ามแอตแลนติก บริษัทฯ ได้ทำการบินรหัสร่วมกับสายการบินลู่ฟท์ฮันซา โดยมี แฟรงก์เฟิร์ตเป็นศูนย์กลางไปยังนิวยอร์ก แอตแลนตา ไมอามี ชิคาโก ดัลลัส และวอชิงตัน ดี.ซี. และ 3 จุดบินในประเทศแคนาดา โดยร่วมมือกับสายการบินแอร์แคนาดา ไปยังโตรอนโต มอนทรีออล และแวนคูเวอร์ รวมทั้งหมด 14 จุดบินใน 2 ประเทศ

#### เส้นทางยุโรป

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

สำหรับตลาดที่บริษัทฯ ไม่ได้เปิดทำการบินโดยตรง ทั้งในยุโรปและสหราชอาณาจักร บริษัทฯ ได้ทำความร่วมมือกับสายการบินพันธมิตรในการให้บริการเส้นทางบินโดยใช้เที่ยวบินรหัสร่วม ซึ่งครอบคลุม 49 จุดบิน ใน 16 ประเทศ

#### เส้นทางออสเตรเลียและนิวซีแลนด์

ในภาคพื้นออสเตรเลีย บริษัทฯ ให้บริการ 5 จุดบิน ใน 2 ประเทศ ได้แก่ ซิดนีย์ เมลเบิร์น บริสเบน เพิร์ธ ในออสเตรเลียและโอ๊คแลนด์ ในนิวซีแลนด์ ด้วยความถี่รวม 48 เที่ยวบิน ต่อสัปดาห์ นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จัดเที่ยวบินรหัสร่วมกับสายการบินแอร์นิวซีแลนด์ ซึ่งเป็นสายการบินพันธมิตรโดยการเชื่อมโยงเครือข่ายการบินของบริษัทฯ เข้ากับเที่ยวบินระหว่างเมืองท่องเที่ยวต่างๆ รวม 7 จุดบิน ใน 2 ประเทศ รวมเส้นทาง ฮองกง-โอ๊คแลนด์

#### เส้นทางแอฟริกา

บริษัทฯ ทำการบินจากกรุงเทพฯ ไปโจฮันเนสเบิร์ก สาธารณรัฐแอฟริกาใต้ จำนวน 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

#### การบริการลูกค้า

การทำธุรกิจให้ประสบความสำเร็จได้นั้น นอกจากจะขึ้นอยู่กับปัจจัยอย่างคุณภาพและราคาสินค้าแล้ว ยังมีอีกหนึ่งปัจจัยที่มองข้ามไม่ได้ นั่นคือ การบริการลูกค้า ซึ่งถือว่าเป็นหัวใจสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจ

ในปี 2556 บริษัทฯ ยังคงมุ่งมั่นพัฒนาปรับปรุงคุณภาพผลิตภัณฑ์และการบริการในทุกจุดสัมผัสอย่างต่อเนื่อง เริ่มตั้งแต่การบริการก่อนเที่ยวบิน การบริการบนเที่ยวบิน ไปจนถึงการให้บริการหลังเที่ยวบิน โดยมีแนวคิดและภาพลักษณ์ที่ชัดเจนภายใต้นโยบายการบริการจากใจที่บริษัทฯ ยึดมั่นมาตลอด 5 ทศวรรษของการให้บริการ ตระหนักถึงคุณภาพและบริการลูกค้าเป็นปัจจัยหลักสู่ความสำเร็จของภารกิจในการให้บริการการขนส่ง และขับเคลื่อนให้บริษัทฯ สามารถแข่งขันกับสายการบินคู่แข่งได้อย่างยั่งยืน

บริษัทฯ มีการกำหนดขั้นตอนการให้บริการในทุกจุดบริการหลัก ทำข้อตกลงระดับการบริการครบวงจรทุกจุดสัมผัส ตั้งแต่การสำรองที่นั่ง จนเสร็จสิ้นการเดินทางที่จุดหมายปลายทาง รวมทั้งตรวจประเมินการให้บริการทุกจุดเหล่านี้อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้แน่ใจได้ว่าลูกค้าของการบินไทยได้รับความพึงพอใจสูงสุดจากการใช้บริการและผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพตลอดการเดินทาง

การเสริมสร้างประสบการณ์ที่ดีในการเดินทาง เพื่อให้ลูกค้าเกิดความพึงพอใจภักดีต่อผลิตภัณฑ์และบริการอันเป็นการรักษาฐานลูกค้าเดิมให้กลับมาใช้บริการซ้ำ และเกิดการตลาดแบบปากต่อปาก โดยเฉพาะจากผู้บริโภคที่ขอบพูดถึงแบรนด์หรือผลิตภัณฑ์ใดๆ ทาง Social Media ทั้งหลาย สำหรับรายละเอียดของการพัฒนาการบริการลูกค้าในแต่ละขั้นตอน มีดังนี้

#### ด้านการบริการก่อนเที่ยวบิน

บริษัทฯ ได้พัฒนาระบบการให้บริการผ่านอินเทอร์เน็ต โทรศัพท์มือถือ หรือ Electronic and Mobile Service เพื่อเพิ่มความสะดวกสบายและความรวดเร็วให้ลูกค้าสามารถเข้าถึงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางได้ง่ายขึ้น อาทิ



การจองบัตรโดยสาร การตรวจสอบรายละเอียดเกี่ยวกับเที่ยวบิน ตารางบิน รวมทั้งการเช็คอินผ่าน SMS การเช็คอินโดยใช้ 2D Barcode และการส่งพิมพ์บัตรโดยสารขึ้นเครื่องบินตั้งแต่ที่บ้าน

#### ด้านการบริการบนเครื่องบิน

บริษัทฯ มุ่งเน้นการพัฒนาบริการของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน รวมถึงอาหารและเครื่องดื่มที่หลากหลายรูปแบบ อาทิ อาหารยอดนิยมของแต่ละท้องถิ่น อาหารไทย เครื่องดื่มสมุนไพร และเมนูพิเศษในช่วงเทศกาล

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

#### อุปกรณ์และบริการ

บริษัทฯ ได้ปรับกลยุทธ์และแผนงาน โดยเพิ่มขีดความสามารถให้พร้อมต่อการแข่งขัน และเพิ่มความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสารมากขึ้น อาทิ ที่นั่งรุ่นใหม่กว้างขึ้น มีความสะดวกสบายมีจอภาพส่วนตัวในทุกที่นั่ง พร้อมด้วยอุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่ทันสมัย ระบบการรับฟังเพลงและภาพยนตร์แบบเลือกชมได้ และมีรายการบันเทิงให้ผู้โดยสารเลือกอย่างหลากหลาย ดังนี้

#### การปรับปรุงรูปแบบและคุณภาพของที่นั่งโดยสารและระบบสาระบันเทิง

วัตถุประสงค์หลักของการปรับปรุงอุปกรณ์ในเครื่องบินของบริษัทฯ คือ การปรับปรุงอุปกรณ์ในเครื่องบินทุกลำให้เป็นแบบเดียวกัน ให้มีที่นั่งโดยสารและระบบสาระบันเทิงลักษณะเดียวกันในแต่ละชั้นโดยสาร

##### การปรับปรุงที่นั่ง

บริษัทฯ ได้ปรับปรุงที่นั่งทุกชั้นโดยสารของเครื่องบินแบบโบอิง 747-400 (ลำที่ 13-18) เพิ่มเดิมจากปี 2555 จำนวน 3 ลำ รวมทั้งสิ้น 6 ลำ โดยติดตั้งเก้าอี้พร้อมจอภาพส่วนตัว และระบบสาระบันเทิงแบบ On-demand และปรับปรุงที่นั่งโดยสารในชั้นประหยัด ของเครื่องบินโบอิง 777-200 เพิ่มอีกจำนวน 4 ลำ รวมทั้งสิ้น 8 ลำ โดยติดตั้งจอภาพส่วนตัวพร้อมระบบสาระบันเทิงแบบ On-demand

##### การพัฒนาทางด้านระบบสาระบันเทิง

บริษัทฯ ได้ปรับปรุงระบบสาระบันเทิงทั้งด้านภาพและเสียงบนเครื่องบินในเส้นทางระหว่างประเทศทุกลำ เพื่อให้มีคุณภาพสูง ทันสมัยและได้มาตรฐานเดียวกันทั้งหมด โดย

จะมีจอภาพส่วนตัวในทุกชั้นโดยสาร ระบบเพลงและภาพยนตร์แบบเลือกชมได้ และมีรายการบันเทิงให้ผู้โดยสารเลือกอย่างหลากหลาย รวมทั้งเกมส์ ข้อมูล และภาพเส้นทางบิน

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

#### การติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกสำหรับธุรกิจและการสื่อสาร

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

#### การปฏิบัติการบิน ความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบิน

ตลอด 5 ทศวรรษที่ผ่านมา ความปลอดภัย ในการปฏิบัติการบิน เป็นสิ่งที่บริษัทฯ ถือว่าเป็นหัวใจสำคัญของการดำเนินธุรกิจ โดยยึดถือมาตรฐานความปลอดภัยระดับสากล ได้แก่ มาตรฐานของกรมการบินพลเรือน (Department of Civil Aviation : DCA) องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) หน่วยงานควบคุมความปลอดภัยด้านการบินของยุโรป (European Aviation Safety Agency : EASA) องค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration : FAA) และการตรวจประเมินความปลอดภัยด้านการปฏิบัติการบินของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association : IATA) เป็นแนวทางในการปฏิบัติการบิน

เพื่อความปลอดภัยสูงสุดตลอดการเดินทาง บริษัทฯ มุ่งเน้นการสรรหาบุคลากรการบินคุณภาพระดับสากลมาประจำฝูงบิน และกำหนดให้พนักงานเข้ารับการฝึกอบรมเพื่อพัฒนาศักยภาพอย่างต่อเนื่อง โดยการคัดเลือกต้องผ่านการตรวจสอบความพร้อมทั้งร่างกาย จิตใจ ความรู้ ทักษะ พฤติกรรม และบททดสอบด้านต่างๆ อาทิ การประเมินความถนัด จิตวิทยาการบิน การทดสอบความสามารถและทักษะการบิน รวมทั้งหลักสูตรอบรมอีกหลายขั้นตอน โดยเฉพาะการฝึกแก้ปัญหาเฉพาะหน้าต่างๆ เช่น ปัญหาจากเครื่องยนต์ ไฟไหม้ สภาพอากาศแปรปรวน รวมถึงการร่อนลงจอด







ในสถานการณ์ปัจจุบัน เป็นต้น โดยใช้เครื่องบินจำลอง ซึ่งเป็นเทคโนโลยีที่ทันสมัย เพื่อให้บุคลากรเกิดความชำนาญ และสามารถประยุกต์ใช้สิ่งที่ได้เรียนรู้ในการปฏิบัติการบินจริงอย่างมีประสิทธิภาพ

บริษัทฯ ยังมุ่งเน้นการบริการลูกค้าด้วยความเป็นเลิศ มีการฝึกอบรมพนักงานต้อนรับอย่างสม่ำเสมอ ทั้งภาคทฤษฎี และภาคปฏิบัติ ครอบคลุมหลักสูตรการดูแลความปลอดภัย และการให้บริการแก่ผู้โดยสาร เพื่อให้พนักงานมีความรู้ ความชำนาญระดับมืออาชีพ มีทัศนคติที่ดีต่องานบริการ โดยฝ่ายบริการบนเครื่องบินจะทำการตรวจติดตามประเมินผล การปฏิบัติงานของพนักงานอย่างสม่ำเสมอ เพื่อหาแนวทาง ในการปรับปรุงพัฒนาศักยภาพแต่ละด้านของพนักงานให้ ตรงตามความจำเป็น เพื่อพัฒนาคุณภาพการบริการบนเครื่องบิน ให้สนองต่อความต้องการและสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้กับผู้โดยสารได้อย่างต่อเนื่อง

ในฐานะสายการบินรักษ์สิ่งแวดล้อม บริษัทฯ ตระหนัก ถึงการรักษาสภาพแวดล้อมเพื่อความยั่งยืนในการดำเนิน ธุรกิจ โดยสร้างมาตรการกระตุ้นให้สายการบินในภูมิภาค พิจารณาใช้เชื้อเพลิงอากาศยานชีวภาพ เพื่อลดการพึ่งพา น้ำมันอากาศยานที่ผลิตจากฟอสซิลและลดการปลดปล่อย ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สู่ชั้นบรรยากาศ พร้อมกับเร่ง ผลักดันให้มีการพัฒนาการผลิตเชื้อเพลิงอากาศยานชีวภาพ สำหรับใช้ในอุตสาหกรรมการบิน

โดยภาพรวมบริษัทฯ ยึดมาตรฐานด้านความปลอดภัย ตามมาตรฐานสากล และมุ่งเน้นการพัฒนาคุณภาพการ บริการบนเครื่องบินอย่างต่อเนื่อง โดยคำนึงถึงเทคโนโลยี ที่ทันสมัย ใส่ใจสิ่งแวดล้อมเพื่อพัฒนาการปฏิบัติการบินให้

มีประสิทธิภาพ คงไว้ซึ่งความพึงพอใจแก่ผู้โดยสารเพื่อให้เกิด ความภักดีในสินค้า

การรักษามาตรฐาน คุณภาพ ความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบิน ให้เป็นไปตามมาตรฐาน ในระดับสากลนั้น ถือเป็นปัจจัยและคุณค่าหลักที่บริษัทฯ ให้ความสำคัญอย่างต่อเนื่องในการดำเนินการธุรกิจการบิน ของบริษัทฯ และได้ดำเนินนโยบายเชิงรุกในการดำเนินงาน ด้านความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบิน และพัฒนาคุณภาพของมาตรฐานในกระบวนการต่างๆ อย่าง ต่อเนื่อง เพื่อสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายใน ทุกกระบวนการ ดำเนินงานของบริษัทฯ

ในปี 2556 บริษัทฯ เน้นรักษามาตรฐานและข้อพึง ปฏิบัติ (Standard and Recommended Practices : SARP) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) ที่กำหนดให้สายการบิน ต้องดำเนินการจัดให้มีระบบบริหารความปลอดภัย (Safety Management System : SMS) อย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ปรับปรุงคู่มือความปลอดภัยและคุณภาพ (THAI Safety and Quality Manual : TSQM) ซึ่งเป็นคู่มือความ ปลอดภัยและคุณภาพที่ครอบคลุมทั้งฝ่ายปฏิบัติการบินและ หน่วยธุรกิจทั้งหมดอย่างต่อเนื่อง

การดำเนินงานด้านความมั่นคงการบิน บริษัทฯ ได้ ปฏิบัติตามมาตรฐานข้อกำหนดขององค์กรและหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศ และต่างประเทศอย่างเคร่งครัด ได้แก่ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) กรมการบินพลเรือน (Department of Civil Aviation, Thailand : DCA),

Transportation Security Administration (TSA) Department of Homeland Security ประเทศสหรัฐอเมริกา Office of Transport Security (OTS) ประเทศออสเตรเลีย European Union (EU) Regulations และ IATA Operation Safety Audit (IOSA) รวมถึงกฎเกณฑ์ ข้อบังคับ ข้อกำหนดของทุกประเทศที่บริษัทฯ ทำการบิน บริษัทฯ มีระบบการบริหารจัดการด้านความมั่นคงการบิน (Security Management System : SeMS) ที่มีประสิทธิภาพ สอดคล้องกันอย่างทั่วถึงทั้งองค์กร เพื่อให้การปฏิบัติงานด้านความมั่นคงการบินอยู่ในระดับมาตรฐานสากล

นอกจากนี้บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการจัดการเหตุฉุกเฉินและภาวะวิกฤติ (Emergency & Crisis Response) อย่างเข้มงวด ยึดหลักกฎหมาย ข้อบังคับระหว่างประเทศ เพื่อนำมาประยุกต์ใช้ในการบริหารจัดการหน่วยงานภายใน และสถานการณ์ของบริษัทฯ เพื่อสอดคล้องกับกฎเกณฑ์ที่มีการเปลี่ยนแปลง พร้อมรับมือกับเหตุ

ฉุกเฉินที่จะเกิดขึ้น โดยศูนย์ปฏิบัติการภาวะวิกฤติ (Crisis Management Operation Center : CMOC) ของบริษัทฯ ซึ่งทำหน้าที่เฝ้าระวังเหตุที่อาจเป็นภัยคุกคามต่อการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ ตลอด 24 ชม. อีกทั้งยังมีศูนย์ปฏิบัติการของชุดให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ประสบภัย (Family Assistance & Support Team: FAST center) ในเที่ยวบินของบริษัทฯ และสายการบินพันธมิตรด้วย

จากมาตรฐานด้านความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบินที่มีประสิทธิภาพ ทำให้บริษัทฯ มีความพร้อมในการดูแล บริหารจัดการและรับมือกับเหตุการณ์ต่างๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังจะเห็นได้จากการดูแล บริหารจัดการ กรณีเที่ยวบิน TG600 วันที่ 30 สิงหาคม 2556 เส้นทางกรุงเทพฯ-ฮ่องกง ประสบสภาพอากาศแปรปรวน ก่อนลงจอดที่ท่าอากาศยานฮ่องกง และกรณีเที่ยวบิน TG679 วันที่ 8 กันยายน 2556 เส้นทางกวางโจว-กรุงเทพฯ เกิดเหตุเครื่องบินไถลออกนอกทางวิ่งขณะลงจอดที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นต้น

รายละเอียดของมาตรฐานสากลที่ฝ่ายต่างๆ และหน่วยธุรกิจของบริษัทฯ ได้รับมีดังนี้

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

ใบรับรองมาตรฐานสากล	ฝ่ายหรือหน่วยธุรกิจ	วันหมดอายุ
<b>ISO 50001: 2011</b> (ระบบการจัดการด้านพลังงาน)	ฝ่ายบริหารทั่วไป (สำนักงานใหญ่ สำนักงานหลักสี่ สำนักงาน หลานหลวง ศูนย์-ปฏิบัติการที่สนามบิน สุวรรณภูมิ กิจกรรมบริการลูกค้าภาคพื้น ที่สนามบินสุวรรณภูมิ)	20 มิถุนายน 2559
<b>OHSAS 18001:2007</b> (มาตรฐานระบบการจัดการอาชีวอนามัยและ ความปลอดภัย)	ฝ่ายวิศวกรรม	3 สิงหาคม 2557
<b>HALAL</b> (มาตรฐานฮาลาล)	ฝ่ายวิศวกรรม	31 ธันวาคม 2556 (อยู่ระหว่างดำเนินการ ต่อการรับรอง)
<b>HACCP</b> Hazard Analysis and Critical Control Points ระบบการวิเคราะห์อันตรายและจุดวิกฤตที่ต้อง ควบคุมในการผลิตอาหาร	ฝ่ายวิศวกรรม	8 มีนาคม 2557
<b>GMP</b> (Good manufacturing practice) ระบบการจัดการสุขลักษณะที่ดีใน สถานประกอบการ	ฝ่ายวิศวกรรม	8 มีนาคม 2557
<b>FAR 145</b> (Federal Aviation Regulations 145) FAA Repair Station (Federal Aviation Administration) หน่วยซ่อมองค์การบริหารการบินแห่งประเทศ สหรัฐอเมริกา	ฝ่ายช่าง (สนามบินดอนเมืองและสนามบินสุวรรณภูมิ)  (สนามบินอยู่ตะเภา)	31 ตุลาคม 2557  31 ตุลาคม 2557
<b>RSC 13</b> Thai DCA Repair Station 145 (Department of Civil Aviation, Thailand) หน่วยซ่อมกรมการบินพลเรือน	ฝ่ายช่าง (สนามบินสุวรรณภูมิ) (สนามบินดอนเมือง) (สนามบินอยู่ตะเภา)	25 กันยายน 2558 31 ตุลาคม 2557 31 ตุลาคม 2558
<b>EASAPart-145</b> (European Aviation Safety Agency - Approved Maintenance Organization) หน่วยซ่อมองค์การความร่วมมือด้านการบิน ในกลุ่มสหภาพยุโรป	ฝ่ายช่าง	23 มิถุนายน 2557

### สิทธิประโยชน์ด้านการส่งเสริมการลงทุน

ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน พ.ศ. 2547 บริษัทฯ ในฐานะรัฐวิสาหกิจซึ่งดำเนินการในรูปแบบของบริษัทมหาชน ได้รับความเห็นชอบให้ขอรับการส่งเสริมการลงทุนสำหรับการลงทุนส่วนเพิ่มในกิจการขนส่งทางอากาศและกิจการสนับสนุนการบินอื่นๆ ได้ยกเว้นส่วนกิจการสนับสนุนการบิน ณ สนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิ เนื่องจากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ในฐานะผู้บริหารสนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิเป็นผู้ได้รับสัมปทานในการดำเนินกิจกรรมดังกล่าวจากภาครัฐ

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

สิทธิประโยชน์จากการได้รับการส่งเสริมการลงทุนคือการได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการดำเนินงานด้วยเครื่องบินที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน เป็นระยะเวลา 8 ปี (นับจากวันที่เครื่องบินเริ่มมีรายได้จากการดำเนินงาน) โดยจำนวนเงินที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลนี้รวมกันไม่เกินร้อยละ 100 ของเงินลงทุนจัดหาเครื่องบินแต่ละลำในกรณีที่ดำเนินงานขาดทุนในระหว่างเวลาได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล สามารถนำผลขาดทุนประจำปีที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน 8 ปี ไปหักออกจากกำไรสุทธิที่เกิดขึ้นภายหลังระยะเวลา 8 ปี นี้ มีกำหนดเวลาไม่เกิน 5 ปีนับแต่วันพ้นกำหนด 8 ปี โดยจะเลือกหักจากกำไรสุทธิของปีใดปีหนึ่งหรือหลายปีก็ได้

บริษัทฯ ได้ยื่นขอใช้สิทธิประโยชน์ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล จากผลประกอบการปี 2553-2555 และได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลแล้วเป็นจำนวน 1,499.24 ล้านบาท

### การตลาดและการแข่งขัน

กลยุทธ์เพื่อการแข่งขัน มุ่งเน้นที่ความสามารถเฉพาะด้าน ของบริษัทฯ นำไปสู่การดำเนินงานที่มีความ

เป็นเอกลักษณ์และความแตกต่างจากคู่แข่งรายอื่นในด้านประสิทธิภาพ ความรวดเร็วในการตอบสนองต่อลูกค้า นำไปสู่การสร้าง ความแตกต่างให้กับสินค้าและบริการของบริษัทฯ

### นโยบายและลักษณะตลาด

เพื่อให้งานด้านการตลาดและการขายของบริษัทฯ ดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพก่อประสิทธิผลสูงสุดบริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายด้านการตลาดดังต่อไปนี้

การรักษาส่วนแบ่งการตลาดอย่างเหมาะสมในทุกเส้นทางบิน การบริหารผลผลิต อย่างสมดุลกับปริมาณความต้องการของตลาดทั้งในและนอกฤดูกาลท่องเที่ยว การปรับเปลี่ยนราคาขายให้ทันต่อสถานการณ์สภาวะการแข่งขัน การเสริมศักยภาพของแต่ละเส้นทางบินทั้งเส้นทางที่เข้าและออกจากประเทศไทย การบริหารรายได้ โดยมุ่งเน้นการสร้างกำไรสูงสุด การขยายช่องทางการจัดจำหน่าย การสร้างมูลค่าเพิ่มผ่านโปรแกรมทัวร์เอื้อองหลวง และโปรแกรมสะสมไมล์ รอยัล ออร์คิต พลัส โดยเฉพาะการมุ่งเน้นการขายผ่านอินเทอร์เน็ตในรูปแบบของ Digital Commerce เป็นต้น

ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและสื่อสังคมออนไลน์ ทำให้ภูมิทัศน์การท่องเที่ยวปรับเปลี่ยนไปจากเดิมมาก สังเกตได้จากพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวที่เปลี่ยนไป การนำกระแสอนไลน์มาเป็นช่องทางในการค้นหาข้อมูลการเดินทางผ่านสื่อและสังคมออนไลน์ เดิมผู้โดยสารนิยมใช้บริการผ่านตัวแทนจำหน่ายหรือติดต่อสายการบินโดยตรง แต่ปัจจุบันพฤติกรรมผู้โดยสารนิยมค้นหาข้อมูลและจองบัตรโดยสารผ่านออนไลน์ด้วยตนเองมากขึ้น เป็นช่องทางที่สะดวก รวดเร็ว ง่ายต่อการเข้าถึงโดยเน้นความคุ้มค่าของราคาในการเดินทางเป็นปัจจัยสำคัญอันดับต้นๆ ก่อนการตัดสินใจซื้อสินค้าหรือการบริการนั้นๆ

จากพฤติกรรมดังกล่าว ทำให้ทิศทางการตลาดของบริษัทฯ มีการปรับเปลี่ยนกลยุทธ์การตลาดเพื่อก้าวเข้าสู่ยุคดิจิทัลโดยมุ่งเน้นใช้ช่องทางในโลกออนไลน์ทำการตลาดมากยิ่งขึ้น เพื่อตอบสนองความต้องการและไลฟ์สไตล์ของผู้โดยสารยุคใหม่ ซึ่งกลุ่มผู้บริโภคใช้อินเทอร์เน็ต สมาร์ทโฟน และโซเชียลมีเดียต่างๆ มากยิ่งขึ้น การใช้เทคโนโลยีเหล่านี้ จึงกลายเป็นการท่องเที่ยวรูปแบบใหม่ในโลกของการสื่อสารที่ไร้พรมแดนเช่นปัจจุบัน



นอกจากนี้ผู้บริโภค ยังแลกเปลี่ยนรูปถ่าย ข้อความ และวิดีโอคลิปผ่านทางเว็บไซต์โซเชียลมีเดียโดยใช้แอปพลิเคชันต่างๆ ดังนั้น ความนิยมในการทำธุรกรรมเกี่ยวกับการท่องเที่ยวเดินทาง เพื่อแลกเปลี่ยนประสบการณ์การเดินทางต่างๆ ในสังคมออนไลน์จึงมากขึ้น

ปี 2556 ภาพรวมของธุรกิจการบินพาณิชย์ยังมีทิศทางที่เติบโตได้อย่างต่อเนื่อง ปัจจัยด้านการท่องเที่ยวที่เป็นปัจจัยหลักสังเกตได้จากการบินต่างๆ เพิ่มความถี่ของเที่ยวบิน ขยายเส้นทางการบินใหม่ๆ เพื่อรองรับปริมาณความต้องการการเดินทางของผู้โดยสารที่เพิ่มมากขึ้นทั้งในและต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศไทยยังเป็นแหล่งท่องเที่ยวยอดนิยม เมื่อเทียบกับแหล่งท่องเที่ยวอื่นๆ ในสถานะที่เศรษฐกิจโลกยังไม่แน่นอน เช่น สถานการณ์ทางการเมืองทั้งในประเทศและต่างประเทศ ราคาน้ำมันที่ยังผันผวน ภัยธรรมชาติ เป็นต้น

ในภูมิภาคเอเชียที่มีการขยายตัวในอัตราที่สูงมาก นอกเหนือจากตลาดจีนที่ได้แรงเสริมจากกระแสนิยมในการเดินทางมาประเทศไทยตามรอยภาพยนตร์ Lost in Thailand แม้ว่ารัฐบาลจีนจะออกกฎคุมเข้มเพื่อปราบทัวร์ศูนย์เหรียญ แต่ตลาดจีนมีแนวโน้มเติบโตสูงและต่อเนื่องด้วยอัตราประชากรจีนที่มากเป็นอันดับหนึ่งของโลก รวมถึงกำลังซื้อของนักท่องเที่ยวจีนและค่าใช้จ่ายต่อการเดินทางแต่ละครั้งมีการเติบโตอย่างก้าวกระโดด เป็นผลมาจากการขยายตัวของเศรษฐกิจจีนและระดับรายได้ที่เพิ่มขึ้น นอกจากนี้ยังมีการขยายตัวของตลาดใหม่เพิ่มขึ้น เช่น อินเดียและรัสเซีย ทำให้นักท่องเที่ยวเดินทางเข้าประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น

นอกจากนี้บริษัท ยังคงมุ่งเน้นขยายตลาดที่มีศักยภาพในเส้นทางเกาหลี โดยเชื่อมต่อเส้นทางบินเกาหลีไปยังตลาดสหรัฐอเมริกาจาก 4 เที่ยวบินเป็น 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ การขยายการให้บริการชาร์เตอร์ไฟลต์ในเส้นทางรัสเซียจาก 4 เที่ยวบินเป็น 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ขยายเส้นทางจากเมืองอื่นๆ ของรัสเซียบินตรงเข้าภูเก็ต เป็นต้น

ส่วนเส้นทางบินที่มีความต้องการในตลาดไม่มาก เพราะเป็นช่วงนอกฤดูกาลท่องเที่ยวสำหรับตลาดยุโรป บริษัท จะลดจำนวนเที่ยวบินลง อาทิ เส้นทางสู่บรัสเซลส์ ลดจาก 4 เที่ยวบินเหลือ 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ตลาดแอฟริกา

ก็เช่นเดียวกัน ลดเที่ยวบินเหลือ 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เป็นต้น

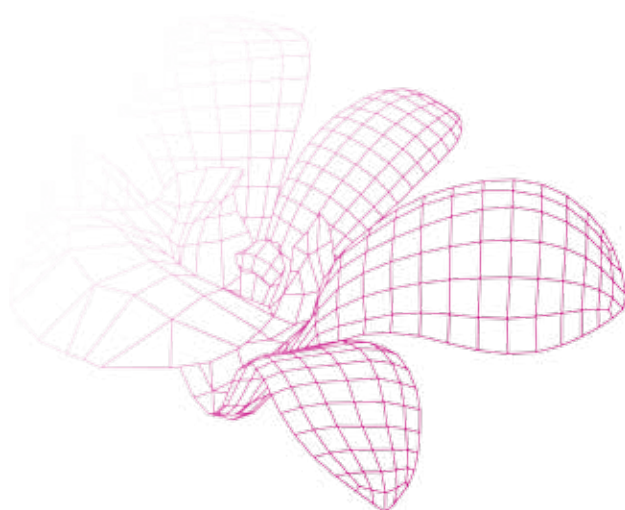
นอกจากนั้น กระแสการตื่นตัวไปเที่ยวญี่ปุ่นของคนไทยที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง หลังจากรัฐบาลญี่ปุ่นได้ประกาศยกเว้นวีซ่าเข้าประเทศญี่ปุ่น บริษัท ได้เปิดเที่ยวบินตรงทุกวันสู่ฮอกไกโดเมื่อปลายปีที่แล้ว เพื่อรองรับการขยายตัวในปีนี้ บริษัท ได้เปิดจุดบินเพิ่มโดยบินตรงระหว่างกรุงเทพฯ และเซนต์เมืองที่อยู่ห่างจากโตเกียวไปทางทิศเหนือ 300 กิโลเมตร เป็นจุดหมายปลายทางที่ 7 ในประเทศญี่ปุ่น ซึ่งตลาดญี่ปุ่นเป็นตลาดที่มีศักยภาพสูง เป็นเส้นทางที่ทำรายได้หลักของบริษัท ปัจจุบันบริษัท ทำการบินไปยังญี่ปุ่น 7 เมืองได้แก่ นาริตะ ฮาเนดะ นาโกยา โอซากา ฟูกุโอกะ ซัปโปโร และไปกลับ กรุงเทพฯ-เซนต์ ล่าสุดสัปดาห์ละ 3 เที่ยวบิน โดยเริ่มทำการบินตั้งแต่วันที่ 3 ธันวาคม ศกนี้เป็นต้นไป

ปัจจัยถัดมาเกิดจากแรงผลักดันกระแสการตื่นตัวของประเทศไทยในการก้าวเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ปี 2558 นี้ ก่อให้เกิดการเดินทางเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคและระหว่างประเทศอาเซียนมากขึ้น จึงมีการขยายตัวของตลาดท่องเที่ยวในประเทศอาเซียนเพิ่มขึ้น ดูได้จากประเทศสายการบินในตะวันออกกลางเอมิเรตส์ได้ใช้ประเทศไทยเป็น Hub เพราะแผนที่ตั้งภูมิศาสตร์ของไทยมีโอกาสเติบโตสูงหลังจากเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ทำให้การเปิดเสรีการบินอาเซียนส่งผลให้ธุรกิจการบินในภูมิภาคนี้ตื่นตัวอย่างมาก มีการเพิ่มเที่ยวบินและขยายเส้นทางบินมายังประเทศไทยและประเทศในกลุ่มอาเซียน รวมถึงเส้นทางบินระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนด้วยกันมากยิ่งขึ้น ส่วนกระแส AEC ส่งผลทำให้ประเทศในอาเซียนกลายเป็นที่สนใจของนานาประเทศและกลายเป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวที่สำคัญ

อีกปัจจัยหนึ่งคือการขยายตัวของธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ ทั้งในประเทศและในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกอย่างต่อเนื่อง สายการบินต้นทุนต่ำใช้กลยุทธ์ทางด้านราคาถูก ลดต้นทุน เป็นแรงจูงใจในตลาดส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้สายการบินต้นทุนต่ำรายล่าสุด ไทยไลอ้อนแอร์ของกลุ่มยักษ์ใหญ่ในอินโดนีเซียซึ่งเริ่มเปิดให้บริการในประเทศไทยปลายปีที่ผ่านมา



## การบินไทย บริการเลิศด้วยใจ









### ความร่วมมือกับพันธมิตรการบินสตาร์อัลไลแอนซ์

การเป็นส่วนหนึ่งของพันธมิตรการบินที่ใหญ่และมีความเข้มแข็งที่สุด สามารถตอบสนองความต้องการผู้โดยสารในการเดินทางในโลกไร้พรมแดนได้อย่างรวดเร็วสะดวกสบายตรงตามความต้องการของลูกค้า

นอกเหนือจากการพัฒนาฝูงบินให้ทันสมัย และเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินไปยังตลาดที่มีศักยภาพแล้ว ความร่วมมือกับพันธมิตรการบินฯ ก็เป็นหนึ่งในกลยุทธ์สำคัญที่บริษัทฯ ใช้เพื่อตอบสนองสภาวะการณ์การแข่งขันที่รุนแรงในปัจจุบัน โดยการดำเนินกลยุทธ์เพื่อเพิ่มรายได้จากการขายภาคธุรกิจระหว่างประเทศผ่านเครือข่ายของสตาร์อัลไลแอนซ์ และการทุ่มเทความร่วมมือในการดำเนินโครงการหลักๆ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งมอบผลิตภัณฑ์และบริการที่มีคุณค่าสูงสุดให้แก่ลูกค้า และการประสานผลประโยชน์ร่วมกันของสมาชิก ได้แก่ การให้บริการลูกค้าร่วมกัน การเพิ่มสิทธิประโยชน์ เพื่อความพึงพอใจสูงสุดของลูกค้าที่เป็นสมาชิกโปรแกรมสะสมไมล์ การตรวจรับบัตรโดยสารเพียงครั้งเดียวตลอดเส้นทางการบิน การให้บริการพิเศษด้านสัมภาระแก่ลูกค้าคนสำคัญ เป็นต้น ดังนั้นบริษัทฯ ในฐานะหนึ่งในสมาชิกผู้ร่วมก่อตั้งสายการบินสตาร์อัลไลแอนซ์ในปี 2540 มีความยินดีในการต้อนรับสายการบินอีวีเอของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนเข้าเป็นพันธมิตรการบินรายล่าสุดในกลุ่มสตาร์อัลไลแอนซ์ ซึ่งถือเป็นสมาชิกลำดับที่ 28 ล่าสุดทำให้พันธมิตรการบินสตาร์อัลไลแอนซ์มีสายการบินในกลุ่มทั้งหมด 28 สาย ซึ่งประกอบด้วยสายการบินเอเดรีย สายการบินเอเจียน สายการบินแคนาดาสายการบินไชน่า สายการบินนิวซีแลนด์

สายการบิน ออลนิปปอน สายการบินเอเชีย่น่า สายการบินออสเตรเลีย สายการบินเอวีอิงกา สายการบินบรัสเซลล์ สายการบินโคปา สายการบินโครเอเชีย สายการบินอียิปต์ สายการบินเอธิโอเปีย สายการบินลัตเวีย สายการบินลูฟท์ฮันซ่า สายการบินสแกนดิเนเวีย สายการบินเซินเจิ้น สายการบินสิงคโปร์ สายการบินเซาธ์แอฟริกา สายการบินสวิสอินเตอร์เนชันแนล สายการบินแทม สายการบินแทปโปรตุเกส การบินไทย สายการบินตุรกี สายการบินยูไนเต็ด และสายการบินยูเอส โดยมีเครือข่ายการบินครอบคลุมกว้างขวางทั่วโลกมากยิ่งขึ้นถึง 1,329 สนามบินใน 194 ประเทศ ด้วยเที่ยวบิน 21,900 เที่ยวบินต่อวัน มีห้องรับรองพิเศษรองรับผู้โดยสารทั่วโลกไม่น้อยกว่า 1,000 แห่ง ครอบคลุมเป็นพันธมิตรการบินที่ใหญ่ มีเครือข่ายการบินกว้างขวางครอบคลุมทั่วโลกมากที่สุดในขณะนี้

การมีภาพลักษณ์ของสายการบินระดับโลก ถือเป็นความภาคภูมิใจที่สายการบินสมาชิกรวมทั้งบริษัทฯ ได้เป็นส่วนหนึ่งของพันธมิตรการบินที่ใหญ่และเข้มแข็ง สามารถตอบสนองความต้องการผู้โดยสารในการเดินทางในโลกไร้พรมแดน ได้อย่างรวดเร็วและสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น

บริษัทฯ ยังได้ร่วมในเครือข่ายสายการบินพันธมิตรกลุ่มสตาร์อัลไลแอนซ์คือการออกบัตรโดยสารรอบโลกเป็นหนึ่งในสินค้าขายดี บัตรโดยสารเซอร์เคิล บัตรโดยสารแอร์พาส ซึ่งลูกค้าสามารถซื้อได้จากสำนักงานขายและผ่านทางเว็บไซต์ [www.staralliance.com](http://www.staralliance.com) และความร่วมมือด้านการขายบัตรโดยสารให้กับภาคธุรกิจระหว่างประเทศที่บริษัทฯ ร่วมมือกับสายการบินสมาชิกในเครือข่าย เพื่อการขายให้กับบริษัทข้ามชาติขนาดใหญ่ที่มีสำนักงานใหญ่อยู่ในภูมิภาคยุโรป และอเมริกา เป็นต้น



## แผนบริหารรายได้และพัฒนาช่องทางการจัดจำหน่าย

การเพิ่มช่องทางการจัดจำหน่าย มีผลต่อการขยายตลาดผู้บริโภคให้เพิ่มมากขึ้น เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของช่องทางการจัดจำหน่ายบัตรโดยสาร และอำนวยความสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น ทางบริษัทฯ จึงได้พัฒนาการให้บริการชำระค่าบัตรโดยสารผ่านธนาคารพาณิชย์และตู้ ATM ต่างๆ กว่า 5,000 แห่งทั่วประเทศตลอด 24 ชั่วโมง เพื่อเพิ่มความสะดวกสบายให้กับผู้โดยสารมากยิ่งขึ้น และเป็นการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของบริษัทฯ โดยได้พัฒนาการบริการชำระค่าบัตรโดยสารผ่าน Counter Service ได้ทุกสาขาทั่วประเทศไทย ซึ่งถือเป็น Payment Gateway เพื่ออำนวยความสะดวกในการให้บริการรับชำระค่าโดยสารเพิ่มอีกช่องทางหนึ่งด้วย

นอกจากนี้ทางบริษัทฯ ยังเพิ่มแผนการพัฒนาทางการตลาดระบบใหม่ด้วยรายการสะสมไมล์ Royal Orchid Plus โปรแกรมสะสมไมล์ รอยัล ออร์คิด พลัส สำหรับนักเดินทางที่เป็นสมาชิกกับบริษัทฯ ซึ่งมีกว่า 2.4 ล้านคนทั่วโลก เป็นรายการสะสมไมล์ที่สร้างสรรค์สิทธิประโยชน์สำหรับสมาชิกมาโดยตลอด 20 ปี สมาชิกสามารถรับไมล์สะสมจากการเดินทางไปสู่จุดหมายปลายทางต่างๆ ถึง 1,356 สนามบินใน 193 ประเทศทั่วโลกด้วยบัตรโดยสารการบินไทย และบริษัทสายการบินในกลุ่มพันธมิตรสตาร์อัลไลแอนซ์ รวมถึงการใช้บริการกว่า 50 คู่สัญญาท่องเที่ยวด้วยวิธีการสะสมไมล์หลายรูปแบบ เพื่อให้สมาชิก รอยัล ออร์คิด พลัส ได้รับรางวัลได้หลากหลายช่องทางและรวดเร็วยิ่งขึ้น

เป็นการตอบสนอง Lifestyle และความต้องการของผู้โดยสารที่เปลี่ยนแปลงไปในยุคดิจิทัล เป็นการรองรับการแข่งขันทางธุรกิจเพื่อให้สอดคล้องกับยุคสมัย เข้าถึงบริการของบริษัทฯ ได้อย่างรวดเร็วผ่านระบบ New Loyalty Program

นอกจากนี้ทางบริษัทฯ ยังได้เพิ่มแผนการพัฒนาระบบการท่องเที่ยวทัวร์เอื้องหลวง เพื่อขยายฐานเครือข่ายการขายโปรแกรมการท่องเที่ยวทัวร์เอื้องหลวงผ่านช่องทางอินเทอร์เน็ตสามารถเพิ่มกลุ่มลูกค้าเป้าหมายมากยิ่งขึ้น และตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้มากยิ่งขึ้น

นอกเหนือจากการให้บริการข้อมูลของบริษัทฯ ผ่านทางเว็บไซต์ ([www.thaiairways.com](http://www.thaiairways.com)) ยังมีรูปแบบของการทำการตลาดผ่านสื่อสังคมออนไลน์ โดยสามารถเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร การประชาสัมพันธ์ของบริษัทฯ ผ่านช่องทางออนไลน์ อาทิ Facebook, Twitter, Instagram, Line หรือแอปพลิเคชันต่างๆ เพื่อสร้างการรับรู้ การมีส่วนร่วมของลูกค้าในการแสดงความคิดเห็นการให้บริการของบริษัทฯ รวมถึงข่าวสารประชาสัมพันธ์ อีกทั้งโปรโมชั่นต่างๆ ที่ทางบริษัทฯ จัดขึ้นเป็นการเชื่อมโยงเครือข่าย ระหว่างเพื่อนและคนรู้จักเพื่อก่อให้เกิดการบอกเล่าปากต่อปาก ผ่านสื่อสังคมออนไลน์

ภายหลังการเปิดตัวช่องทางการตลาดผ่านสื่อออนไลน์ LINE Official Account จากผลสำรวจพบว่าบริษัทฯ ประสบความสำเร็จทางการตลาดผ่านช่องทางสื่อชนิดนี้มากพอสมควร เพื่อเพิ่มสีสันในการสื่อสารที่น่าสนใจ และสนุกสนานผ่านสื่อสังคมออนไลน์ บริษัทฯ ได้คิดรูปแบบสติ๊กเกอร์ไลน์ซึ่งประกอบไปด้วยรูปกับต้น พนักงันต้อนรับ





บนเครื่องบินหญิง และเครื่องบิน ใช้สำหรับการส่งข้อความ การโหลดสติ๊กเกอร์ที่ใช้แสดงอารมณ์ (Icon Line Emotion) ผ่านการพูดคุยด้วยความน่ารัก ผ่าน LINE Application ที่นิยมเป็นอย่างมากในปัจจุบัน บริษัทฯ เป็นสายการบินแรกในการใช้แอปพลิเคชัน LINE Camera ในการเข้าถึงพฤติกรรมและไลฟ์สไตล์ของผู้โดยสารยุคดิจิทัล

#### สภาวะอุตสาหกรรมการบินและการแข่งขัน

ในปี 2556 จากสถานการณ์วิกฤติ Euro zone ส่งผลให้สภาวะเศรษฐกิจโลกมีการชะลอตัว โดย IMF ปรับลดประมาณการเศรษฐกิจโลกลงอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งมีขนาดเศรษฐกิจใหญ่เป็นอันดับ 2 ของโลกได้ดำเนินการปฏิรูปโครงสร้างทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง โดยรัฐบาลจีนได้ผลักดันมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจอย่างเต็มที่ โดยเฉพาะการลงทุนและโครงสร้างพื้นฐาน แต่การเติบโตทางเศรษฐกิจในจีนก็ไม่ได้เติบโตแบบก้าวกระโดดอย่างที่ผ่านมา จึงส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศเศรษฐกิจเกิดใหม่และกำลังพัฒนา โดยเฉพาะกลุ่มประเทศกำลังพัฒนาในเอเชีย และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (อาเซียน) ประกอบกับสภาวะเศรษฐกิจถดถอยในยุโรปโซนจากวิกฤตหนี้สาธารณะ และเศรษฐกิจของประเทศสหรัฐอเมริกาที่มีการฟื้นตัวช้าจากความไม่แน่นอนทางนโยบายการเงินการคลัง รวมถึงมีความเสี่ยงทางด้านการปรับขยายเพดานหนี้ และการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีที่ต้องตกลงกันอีกครั้งในต้นปี 2557 โดยหน่วยงานราชการต้องปิดดำเนินการเป็นเวลากว่า 2 สัปดาห์ ช่วงเดือนตุลาคม 2556 เนื่องจากไม่ได้ข้อสรุปในเรื่องดังกล่าว ซึ่งส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจและความเชื่อมั่นของนักลงทุนเป็นอย่างมาก

ในขณะเดียวกันราคาน้ำมันในตลาดโลกที่มีความผันผวนค่อนข้างสูงตามสถานการณ์ที่เกิดขึ้น ส่งผลกระทบต่อการผลิตและส่งออกน้ำมันดิบ จากสถานการณ์ความไม่สงบในประเทศซีเรีย ประเด็นทางการเมืองระหว่างประเทศ และความขัดแย้งกรณีโครงการนิวเคลียร์ระหว่างประเทศ อิหร่านและตะวันตก แม้จะสามารถบรรลุข้อตกลงได้แต่ยังคงต้องติดตามสถานการณ์ต่อไปกรณีหากไม่สามารถปฏิบัติตามข้อตกลงได้ อีกทั้งราคาน้ำมันยังคงผันผวนไปตามสภาวะเศรษฐกิจโลก รวมถึงอัตราแลกเปลี่ยนและการเก็งกำไรในตลาดซื้อขายน้ำมันอีกด้วย ส่งผลให้การคาดการณ์ราคาน้ำมันทำได้ยาก

จากสภาวะเศรษฐกิจที่มีแนวโน้มชะลอตัวและความไม่แน่นอนของราคาน้ำมัน ส่งผลต่อการประกอบกิจการของสายการบินโดยตรงเพราะต้นทุนหลักของสายการบินโดยทั่วไป คือพลังงานเชื้อเพลิง นอกจากนี้สภาวะเศรษฐกิจเป็นอีกปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความต้องการเดินทางและการใช้จ่าย และที่สำคัญการแข่งขันระหว่างสายการบินด้วยกันยังคงทวีความรุนแรงอย่างต่อเนื่อง ทั้งจากสายการบินภูมิภาคตะวันออกกลาง สายการบินต้นทุนต่ำ และการเพิ่มศักยภาพโดยรวมตัวของกลุ่มสายการบินในลักษณะต่างๆ ส่งผลกระทบ โดยตรงต่อการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ ในอุตสาหกรรมการบิน ดังนั้น การปรับตัวของสายการบินควบคู่กับการวางกลยุทธ์ในการบริหารจัดการอย่างรอบคอบ และสอดคล้องทันต่อเหตุการณ์จึงเป็นสิ่งที่มีความสำคัญต่อการดำเนินงานเพื่อรักษาความยั่งยืนของสายการบิน

ดังนั้น เพื่อรับมือกับความท้าทายดังกล่าวข้างต้น บริษัทฯ ได้ปรับกลยุทธ์เพื่อรองรับสถานการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้น

ให้ครอบคลุมครบถ้วนในทุกด้าน ทั้งในแง่การเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการต้นทุน อาทิ การบริหารจัดการการใช้ น้ำมันอย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการประกันราคาน้ำมันล่วงหน้า เพื่อลดความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันในตลาดโลก การเพิ่มศักยภาพความสามารถในการแข่งขัน การพัฒนาเส้นทางบิน การปรับเปลี่ยนตารางบินและแบบเครื่องบินให้สอดคล้องกับปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังติดตามการดำเนินมาตรการต่างๆ ตามแผนกลยุทธ์อย่างสม่ำเสมอในทุกส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการนำระบบอิเล็กทรอนิกส์ต่างๆ มาใช้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในงานบริการและการปฏิบัติงาน รวมทั้งยังมีการวางแผนรองรับเหตุการณ์ความไม่แน่นอนต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้น เพื่อให้สามารถรองรับสถานการณ์ต่างๆ ได้รวดเร็วและทันทุกที่

#### สภาวะการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ

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

การที่สภาวะตลาดภูมิภาคเอเชียมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศทางอากาศที่เติบโตมากที่สุด คือ ภูมิภาคตะวันออกกลางมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 12 ซึ่งเป็นผลมาจากการที่สายการบินจากกลุ่มประเทศตะวันออกกลางที่มีศักยภาพสูง

ในส่วนของอุตสาหกรรมการบินของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ บริษัท โบอิง ซึ่งเป็นผู้ผลิตเครื่องบินรายสำคัญ ได้คาดการณ์ว่า ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีแนวโน้มที่จะเป็นตลาดที่มีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นมากที่สุดของโลก เนื่องจากเป็นประเทศที่มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจสูงมาก โดยเฉพาะเมื่อมีการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

อย่างเป็นทางการในปี 2558 จะส่งผลเป็นปัจจัยกระตุ้นสำคัญให้เกิดการเดินทางทางอากาศมากขึ้น อุตสาหกรรมการบินของโลกจะย้ายฐานจากภูมิภาคอเมริกาและยุโรปมาอยู่ที่ภูมิภาคเอเชีย โดยคาดว่าในอีก 20 ปีข้างหน้าภูมิภาคเอเชียจะมีส่วนแบ่งตลาดเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 35 ในปัจจุบันเป็นร้อยละ 50

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

#### การแข่งขันของอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศ

ปริมาณผู้โดยสารทางอากาศภายในประเทศในปี 2556 คงมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง ตั้งแต่ไตรมาสแรกทั้งจากนักท่องเที่ยวชาวไทยและนักท่องเที่ยวต่างชาติ โดยเฉพาะจากจีน รัสเซีย และมาเลเซีย ที่นิยมท่องเที่ยวตามเมืองหลักที่สำคัญ อาทิ เชียงใหม่ หาดใหญ่ และภูเก็ตทำให้ปี 2556 (มกราคม-สิงหาคม) มีปริมาณผู้โดยสารจากสายการบินที่ทำการบินประจำ ภายในประเทศเพิ่มขึ้นเป็น 13.4 ล้านคน ซึ่งมีอัตราสูงกว่า ช่วงเดียวกันของปีก่อนถึงร้อยละ 27.1 ปัจจุบันสายการบินที่ทำการบินประจำภายในประเทศมีจำนวนทั้งสิ้น 7 สายการบิน ได้แก่ การบินไทย บางกอกแอร์เวย์ เอสจีเอแอร์ไลน์ ไทยแอร์เอเชีย นกแอร์ โอเรียนไทยแอร์ไลน์ และกานต์แอร์ โดยบริษัทฯ ยังคงเป็นสายการบินที่มีการขนส่งผู้โดยสารมากที่สุดเป็นจำนวน 4.0 ล้านคน คิดเป็นส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 30



นอกจากนี้พฤติกรรมของคนในประเทศที่หันมาให้ความสำคัญกับการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9 ได้คำนึงถึงความสำคัญของการท่องเที่ยวในฐานะเป็นภาคบริการที่เสริมสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจของประเทศ โดยได้กำหนดให้การท่องเที่ยวจัดอยู่ในยุทธศาสตร์การเพิ่มสมรรถนะและขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยการปรับโครงสร้างของการบริการบนพื้นฐานการใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน ให้ความสำคัญกับการเพิ่มผลผลิตและการสร้างมูลค่าเพิ่มของสินค้าซึ่งมีเป้าหมายให้ประเทศไทยมีรายได้จากนักท่องเที่ยวต่างประเทศเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 7-8 ต่อปี และให้คนไทยท่องเที่ยวในประเทศเพิ่มขึ้นไม่ต่ำกว่าร้อยละ 3 ต่อปี ดังนั้น เมื่อพฤติกรรมการท่องเที่ยวของคนในประเทศสูงขึ้น และให้ความสำคัญกับการเที่ยวในประเทศมากยิ่งขึ้น ดังนั้น อัตราการใช้บริการขนส่งทางอากาศจึงเพิ่มสูงขึ้นตามลำดับ

#### การแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินระหว่างประเทศ

ในปี 2556 ภาพรวมของอุตสาหกรรมการบินระหว่างประเทศของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ในการเตรียมก้าวเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ส่งผลให้เกิดความเติบโตทางเศรษฐกิจ และก่อให้เกิดการเดินทางเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคมากยิ่งขึ้น การเปิด AEC ยังก่อให้เกิดปัจจัยสนับสนุนธุรกิจการบินอีกประการคือ การเปิดเสรีการบินอาเซียน

บริษัทฯ ได้เพิ่มเที่ยวบินและขยายเส้นทางการบินมายังประเทศอาเซียน และเส้นทางการบินระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนมากขึ้น ทำให้การแข่งขันระหว่างสายการบินเข้มข้นมากยิ่งขึ้น ขณะเดียวกันประเทศไทยซึ่งนับว่ามีความได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่มีพรมแดนติดกับประเทศอาเซียนถึง 4 ประเทศ และมีจุดแข็งจากการเติบโตของธุรกิจการบินอย่างโดดเด่นในภูมิภาค ทำให้มีแนวโน้มว่าธุรกิจการบินจะมีโอกาสที่จะขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในอนาคต

บริษัทฯ ได้พัฒนาผลิตภัณฑ์ให้ทันสมัย พร้อมเพิ่มศักยภาพการให้บริการที่เหนือระดับ และปรับกลยุทธ์การดำเนินงานให้สอดคล้องกับสถานการณ์และสภาพแวดล้อม รวมทั้งมีการติดตามการดำเนินการอย่างรอบด้านเพื่อให้

รวดเร็วและเหมาะสมทันต่อสถานการณ์ พร้อมทั้งมีการเตรียมความพร้อมการบริการในทุกๆ ด้านเพื่อรองรับการเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)

#### บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

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

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

#### ความเป็นมา/ภาวะการตลาดและการแข่งขัน

บริษัทฯ ต้องเผชิญกับสภาวะการณ์การแข่งขันที่รุนแรงในธุรกิจการบินจากการเปิดเสรีการบินอาเซียน มีสายการบินใหม่ๆ กระโดดเข้ามาแข่งขันในตลาดภายในประเทศและภูมิภาค ทั้งสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบและสายการบินต้นทุนต่ำ ขณะที่บริษัทฯ มีข้อจำกัดในเรื่องความคล่องตัวของการปรับเปลี่ยนรูปแบบการให้บริการ ซึ่งกลยุทธ์สำคัญในการแข่งขัน คือ ความได้เปรียบในการนำเสนอผลิตภัณฑ์หรือบริการที่โดดเด่นกว่าคู่แข่งและการปรับเปลี่ยนรูปแบบการบริการที่สามารถสนองตอบความต้องการ





ของลูกค้าด้วยความรวดเร็ว ดังนั้น ความสามารถในการบริหาร อย่างคล่องตัว ด้วยต้นทุนที่มีประสิทธิภาพ จึงเป็นสิ่งสำคัญในการดำเนินธุรกิจด้วยสภาวะการแข่งขันเช่นนี้

การบินไทยสมายล์จึงถูกก่อตั้งขึ้น เพื่อเสริมความแข็งแกร่งและขยายฐานลูกค้าของบริษัทฯ ให้ครอบคลุมทุกกลุ่มเป้าหมาย เน้นทำการบินในเส้นทางบินภายในประเทศ และภูมิภาค ที่มีระยะทางการบินไม่เกิน 4 ชั่วโมง โดยให้บริการแบบ Regional Full Service อย่างมีคุณภาพด้วยรูปแบบที่ทันสมัย รวมทั้งให้บริการผู้โดยสารที่เดินทางแบบเชื่อมต่อเส้นทาง โดยมีฐานปฏิบัติการบินหลักที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

เนื่องด้วยการบินไทยสมายล์แอร์เวย์เป็นบริษัทย่อยของบริษัท การบินไทยฯ ดังนั้น ด้วยความแข็งแกร่งในแง่ภาพลักษณ์ของบริษัท การบินไทยฯ ซึ่งเปรียบเสมือนแม่ของการบินไทยสมายล์ จึงเชื่อมั่นได้ว่า การบินไทยสมายล์จะสามารถแข่งขันได้ได้เป็นอย่างดี ประกอบกับจุดแข็งในการให้บริการแบบ Regional Full Service ที่แตกต่างจากสายการบินต้นทุนต่ำ รายอื่นๆ จึงเชื่อมั่นได้ว่า การบินไทยสมายล์จะสามารถบรรลุเป้าหมายที่จะเป็นสายการบินชั้นนำระดับภูมิภาคประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และเพื่อเป็นอีกทางเลือกใหม่ให้แก่ผู้บริโภค ตลอดจนเพื่อส่งเสริมนโยบายของรัฐบาลในการทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาคและน่านน้ำได้เข้าสู่ประเทศ

### เส้นทางและจุดบินในปี 2556

ปัจจุบันหน่วยธุรกิจการบินไทยสมายล์ทำการบินออกจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไปยัง 13 จุดบินและทำการบินใน 14 เส้นทางบิน เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน 2558 โดยมีรายละเอียดเส้นทางการบิน ดังนี้

- 7 จุดบินเส้นทางบินภายในประเทศ โดยทำการบินจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไปยังเมืองต่างๆ ได้แก่ สุราษฎร์ธานี กระบี่ ภูเก็ต หาดใหญ่ อุตรธานี อุบลราชธานี และเชียงใหม่
- 6 จุดบินเส้นทางบินระหว่างประเทศ โดยทำการบินจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไปยังเมืองต่างๆ ได้แก่ มาเก๊า อหัมดาบาด มณฑลเลย์ โคลัมโบ นงชิง ฉางซา และหลวงพระบาง
- 1 เส้นทางบินข้ามภาค โดยทำการบินไป-กลับ เชียงใหม่-ภูเก็ต

### จำนวนเครื่องบินและประเภทของเครื่องบิน

การบินไทยสมายล์ทำการบินด้วยเครื่องบินลำตัวแคบแบบแอร์บัสเอ 320-200 ความจุประมาณ 162 ที่นั่ง โดยในปี 2556 จะมีเครื่องบินประจำฝูงบินทั้งสิ้น 10 ลำ โดยจะทยอยรับมอบจนครบ 17 ลำ และ 20 ลำในปี 2557 และปี 2558 ตามลำดับ โดยให้บริการใน 2 ชั้นโดยสาร แบ่งเป็นชั้นประหยัดแบบธรรมดาหรือชั้นสมายล์คลาส และชั้นสมายล์พลัส ที่มีความกว้างระหว่างที่นั่งมากขึ้น พร้อมทั้งบริการอื่นๆ เช่นเดียวกันกับชั้นธุรกิจของการบินไทย

### นโยบายการตลาดและการแข่งขัน

เป็นที่ทราบกันดีว่าธุรกิจการบิน มีการเติบโตอย่างรวดเร็ว ทั้งผู้โดยสารที่ต้องการท่องเที่ยวและเดินทางเพื่อธุรกิจ ดังนั้น การเปิดสายการบินต้นทุนต่ำที่ให้บริการเต็มรูปแบบ บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด จึงนับเป็นตัวเลือกที่ให้บริการมากกว่าสายการบินต้นทุนต่ำอื่นๆ ทั่วไปในระดับราคาที่ไม่สูงกว่ามาก และเน้นการแข่งขันทางการตลาดด้วยการสร้างความต่าง เพื่อให้เป็นจุดสนใจและดึงดูดลูกค้า

ด้วยนโยบายดังกล่าวบริษัทฯ ได้วางตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ให้การบินไทยสมายล์ เป็นสายการบินที่เน้นให้บริการการบินในเส้นทางบินระยะสั้น และยังคงให้บริการเต็มรูปแบบเช่นเดียวกับสายการบินแบบ Premium Full Service อาทิ การบริการอาหารและเครื่องดื่มทุกที่นั่ง การให้น้ำหนักสัมภาระ การเลือกที่นั่ง รายการสะสมไมล์ และการใช้บริการห้องรับรองสำหรับชั้นโดยสารแบบสมายล์พลัส เป็นต้น ทั้งนี้ โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อเกื้อกูลและส่งเสริมความแข็งแกร่งในเครือข่ายเส้นทางบินให้กับบริษัทฯ โดยผ่านการทำสัญญาเที่ยวบินรหัสร่วมระหว่างกัน เพื่อให้ลูกค้าที่ต้องการเดินทางจากจุดต่างๆ สามารถเดินทางต่อเที่ยวบินไปยังจุดบินที่ครอบคลุมทั่วโลกและมีเป้าหมายเป็นสายการบินภูมิภาคชั้นนำของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ที่มุ่งเน้นการบริหารรายได้สามารถปรับเปลี่ยนราคาเพื่อให้สอดคล้องกับสภาวะตลาด และกำหนดราคาขายที่เหมาะสมกับความต้องการซื้อ และความต้องการขาย โดยพิจารณาหาร้อยอย่างใกล้ชิด กับหน่วยงานบริหารรายได้ของบริษัทฯ และอยู่บนหลักการที่เป็นธรรมในเชิงธุรกิจแก่ทั้งสองฝ่าย

จากปัจจัยที่กำลังจะก้าวเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และจากการขยายตัวของธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ ทั้งในประเทศและในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก การกำหนดยุทธศาสตร์ในการสร้างความแตกต่างในการแข่งขันจึงเป็นสิ่งจำเป็น โดยพิจารณาจากปัจจัยต่างๆ เพื่อกำหนดแนวทางการดำเนินกลยุทธ์ ดังนี้

**ลูกค้ากลุ่มเป้าหมาย** ร้อยละ 30 จะเป็นผู้โดยสารที่เดินทางเชื่อมต่อกับเที่ยวบินของการบินไทย ในขณะที่

ร้อยละ 70 จะเป็นผู้โดยสารที่เดินทางในเส้นทางบินของการบินไทยสมายล์อย่างเดียว

**ลักษณะของกลุ่มเป้าหมาย** เป็นนักธุรกิจ เจ้าของกิจการขนาดกลางและย่อมที่จำเป็นต้องเดินทางเพื่อทำธุรกิจ นักท่องเที่ยว และกลุ่มคนในช่วงอายุประมาณ 30-40 ปี ซึ่งสะท้อนมาจากภาพลักษณ์ของตราสินค้าที่แสดงถึงความสดใส ทันสมัย ให้บริการด้วยความเป็นมิตร ใส่ใจในรายละเอียด และมีความคุ้มค่า

**การจัดจำหน่าย** การบินไทยสมายล์จะใช้ทุกรูปแบบทั้งการจัดจำหน่ายตรง การจัดจำหน่ายผ่านตัวแทนจำหน่าย และการจัดจำหน่ายร่วมกับการบินไทย โดยจะเน้นช่องทางการจัดจำหน่ายโดยตรง หรือ Direct Channel ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ และแอปพลิเคชันบนโทรศัพท์มือถือเสริมด้วยการจำหน่ายผ่าน Call Center และการขายผ่านสำนักงานขาย

**การสื่อสารการตลาด** การบินไทยสมายล์จะสื่อสารการตลาดโดยตรงกับลูกค้าเป้าหมาย ด้วยการสื่อสารผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ เป็นหลัก ควบคู่กับช่องทางการสื่อสารการตลาดแบบบูรณาการและการทำประชาสัมพันธ์ การจัดกิจกรรมส่งเสริมการตลาดและโปรโมชั่นรวมทั้งกิจกรรมเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

ดังนั้น ด้วยการบริหารจัดการกับแต่ละกลุ่มเป้าหมาย ด้วยช่องทางการจัดจำหน่ายที่เหมาะสม จึงเป็นปัจจัยสำคัญที่จะทำให้นโยบายต่างๆ ประสบความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ และสามารถแข่งขันได้

### กิจการขนส่งสินค้า พัสดุภัณฑ์ และไปรษณีย์ภัณฑ์

#### ลักษณะผลิตภัณฑ์และบริการ

นอกจากการให้บริการสำหรับการเดินทางแล้ว ยังมี การบริการขนส่งสินค้าโดยครอบคลุมการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศทั่วไป ซึ่งสามารถแบ่งประเภทตามลักษณะของการขนส่งสินค้าทางอากาศได้เป็น 2 ประเภท คือ การขนส่งสินค้าทั่วไป เช่น เสื้อผ้า ของใช้ทั่วไปและอีกประเภทหนึ่ง คือ สินค้าที่ต้องการการดูแลเป็นพิเศษ เช่น สินค้าสด สิ่งมีชีวิต วัตถุที่มีมูลค่าสูง ศิลปวัตถุ และวัตถุอันตราย เป็นต้น



สำหรับไปรษณีย์ภัณฑ์เป็นการขนส่งพัสดุภัณฑ์ทางอากาศ เช่น EMS และพัสดุภัณฑ์โดยทั่วไป โดยบริษัทให้ความสำคัญกับการวางแผนการตลาดในส่วนของสินค้าที่ต้องการการดูแลเป็นพิเศษ อาทิเช่น สินค้าที่ต้องการการควบคุมอุณหภูมิเป็นพิเศษระหว่างการขนส่ง วัตถุดิบค่าและสินค้าเร่งด่วนที่ต้องการความรวดเร็วในการขนส่งไปยังจุดหมายปลายทางเนื่องจากการขนส่งสินค้าประเภทดังกล่าวสามารถสร้างรายได้ต่อหน่วยได้สูงกว่าการให้บริการขนส่งสินค้าทั่วไป

เพื่อเป็นการตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้ตรงตามความต้องการให้ได้มากที่สุด บริษัทฯ มีผลิตภัณฑ์ทางเลือกให้แก่ลูกค้าตามความเหมาะสมของประเภทของการขนส่งสินค้าในรูปแบบพิเศษโดยเฉพาะ เช่น บริษัทฯ มีภาชนะพิเศษสำหรับการจัดบรรจุทุกสินค้าที่ต้องการการควบคุมอุณหภูมิระหว่างการขนส่งโดยเฉพาะเพื่อสามารถรักษาคุณภาพของสินค้าได้เหมือนเดิมเมื่อถึงจุดหมายปลายทาง (Sensitive Temperature Product : TGT)

นอกจากนี้ยังมีบริการขนส่งสินค้าเร่งด่วนระหว่างประเทศที่รับประกันสินค้าถึงสนามบินปลายทางตามระยะเวลาที่กำหนด (TG Force : TGX) และการบริการขนส่งสินค้าที่ซื้อจากประเทศไทยส่งกลับไปยังต่างประเทศในราคาประหยัดและรวดเร็ว (THAIPAC) บริการการขนส่งสินค้าเร่งด่วนภายในประเทศ (Thai Express Cargo : TEC) บริการขนส่งรถยนต์ภายในประเทศ (Transportation of Automobiles) และ

บริการขนส่งสินค้าของสด หรือที่คุ้นเคยง่าย (TG Fresh : TGF and TG KOOL)

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

ทั้งนี้ยังมีบริการขนส่งสินค้าด้วยเครื่องบินบรรทุกสินค้าโดยเฉพาะ ไปยังจุดหมายปลายทางในทวีปยุโรป ออสเตรเลีย และบางเมืองในทวีปเอเชีย โดยในปี 2556 เที่ยวบินขนส่งสินค้ามีตารางการบิน 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ออกจากกรุงเทพฯ ไปยัง 4 เมืองหลัก ได้แก่ โตเกียว เดลี แฟรงก์เฟิร์ต และซิดนีย์ ซึ่งการให้บริการการขนส่งสินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ในปี 2556 สามารถทำรายได้เฉลี่ยประมาณ 11% ของรายได้รวมของกิจการของบริษัทฯ

### การตลาดและการแข่งขัน

การดำเนินกิจกรรมส่งเสริมการตลาดที่เหมาะสมและต่อเนื่องกับลูกค้ากลุ่มเป้าหมาย และเชื่อมต่อกับแผนส่งเสริมการตลาดของธุรกิจอื่นของบริษัทฯ เป็นการเพิ่มมูลค่าทางธุรกิจให้มีความต่อเนื่องในการให้บริการ อาทิ การขนส่งผู้โดยสาร พร้อมทั้งขยายขอบเขตการให้บริการในการขนส่งสินค้าทางอากาศไปยังเมืองที่บริษัทฯ ไม่ได้ทำการบินโดยตรง และการจัด Customer Airline Seminar เพื่อกระชับความสัมพันธ์กับสายการบินและลูกค้าให้แน่นแฟ้นมากขึ้น

ทั้งนี้กิจกรรมดังกล่าวล้วนเป็นไปเพื่อเพิ่มมูลค่าของผลิตภัณฑ์โดยรวมของบริษัท และเป็นการให้บริการแบบไร้รอยต่อ เพื่อเพิ่มความร่วมมือประสานงานกับสายการบินอื่นๆ อีกทั้งยังสร้างความมั่นใจให้แก่ลูกค้าในการเลือกใช้บริการกับทางบริษัท ในระยะยาวเป็นการขยายฐานลูกค้าทั้ง Global และ Key Accounts ซึ่งมีตัวแทนขายที่มีสาขาอยู่ทั่วโลก และมีขีดความสามารถในการสนับสนุนการขายในภาพรวมทั้งระบบ โดยใช้แผนการตลาดรูปแบบ Target Incentive Scheme & Corporate Account Rates และมุ่งเน้นการเข้าถึงผู้ประกอบการรายสำคัญที่มีการนำเข้าและส่งออกในเส้นทางที่บริษัททำการบิน ทั้งนี้เพื่อสร้างฐานการตลาดที่ยั่งยืนในระยะยาวจากฐานลูกค้าที่ใช้บริการกับบริษัทอย่างต่อเนื่อง

นอกจากนี้ บริษัท ยังมีข้อตกลงร่วมกับสายการบินอื่นๆ ซึ่งรวมถึงข้อตกลงการแลกเปลี่ยนการรับขนส่งสินค้าระหว่างกัน ตามข้อตกลงมาตรฐานของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA Interline Arrangements) ซึ่งบริษัท สามารถซื้อหรือขายพื้นที่ระวางในเที่ยวบินของบริษัท สำหรับขนส่งสินค้าบนเที่ยวบินของสายการบินต่างๆ ซึ่งเป็นสมาชิกของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศได้อีกด้วย

บริษัท คิดอัตราค่าบริการขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ตามสกุลเงินท้องถิ่น ณ จุดต้นทางของสินค้าที่จะขนส่ง โดยกลยุทธ์การกำหนดราคาของบริษัท จะคำนึงถึงปัจจัยทางด้านระดับการให้บริการ ความอ่อนไหวต่อเวลา สภาพการแข่งขันในแต่ละตลาดในแต่ละช่วงเวลา ตลอดจนความต้องการที่เปลี่ยนแปลงไปตามฤดูกาล ระยะทางในการบิน ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง รวมถึงปัจจัยอื่นๆ ที่สำคัญและเกี่ยวข้อง

### สถานะการขนส่งสินค้าทางอากาศ

สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) คาดการณ์ (ณ ตุลาคม 2556) ว่าปี 2557 ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศโดยรวมจะขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.0 ส่วนในปี 2556 (มกราคม-กันยายน) ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศโดยรวมขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.3 ในขณะที่ภูมิภาคเอเชียหดตัวลดลง

ในอัตรา ร้อยละ 2.7 ส่วนภูมิภาคที่มีการขยายตัวมากที่สุด คือ ภูมิภาคตะวันออกกลาง ซึ่งมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 12.4

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

ทั้งนี้ ในการดำเนินการกิจการการขนส่งสินค้า และไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ ยังต้องแข่งขันกับสายการบินบริษัทอื่นที่เปิดให้บริการขนส่งสินค้าในเส้นทางเดียวกับที่บริษัทเปิดให้บริการอยู่ โดยมาพร้อมรูปแบบการให้บริการที่เหมือนหรือคล้ายคลึงกัน ทั้งยังต้องแข่งขันกับผู้ให้บริการขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์แบบเบ็ดเสร็จ เต็มรูปแบบซึ่งมีสถานะขนส่งภาคพื้นดินทางทะเล ทางอากาศเป็นของตนเอง

นอกจากนี้ยังสามารถให้บริการในลักษณะที่มีการรับของจากสถานที่ของผู้ส่ง และจัดส่งให้ถึงสถานที่ของผู้รับ ซึ่งในปัจจุบันการแข่งขันในธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศมีแนวโน้มสูงขึ้นจากการเปิดเสรีทางอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทยมากขึ้น แต่ด้วยข้อจำกัดในสิทธิการบินของประเทศไทย ผู้ให้บริการเหล่านั้นจึงยังไม่อาจแข่งขันกับบริษัท ได้ ซึ่งโดยนัยสำคัญสำหรับภายในประเทศ บริษัทฯ เผชิญกับภาวะแข่งขันอยู่บ้าง โดยเฉพาะกับธุรกิจรถบรรทุก และจะมีคู่แข่งเพิ่มขึ้นอีกเมื่อโครงการรถไฟความเร็วสูงถือกำเนิดขึ้นมา แต่ถือว่าเป็นรายได้ส่วนน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับรายได้โดยรวมที่บริษัทฯ ได้รับจากการขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศในภาพรวมทั้งหมด



ดังนั้นเพื่อให้บรรลุเป้าหมายเกี่ยวกับผลประกอบการในแง่รายได้ ฝ่ายการพาณิชย์สินค้าและไปรษณียภัณฑ์จึงมุ่งเน้นสร้างความเชื่อมั่นให้กับกลุ่มลูกค้าทั่วไป และลูกค้ากลุ่มเป้าหมาย โดยได้พัฒนาให้ผลิตภัณฑ์มีความหลากหลายเพื่อเป็นทางเลือกให้กับลูกค้าในทุกเส้นทางที่บริษัทฯ ทำการบิน และได้ให้ความสำคัญกับลูกค้ากลุ่มที่มีศักยภาพในการนำเข้า-ส่งออกที่มีปริมาณการขนส่งในแต่ละปีจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มลูกค้าที่ผลิตอุปกรณ์ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ ที่มีปริมาณการขนส่งคราวละมากๆ และหลากหลายในเส้นทางเที่ยวบินโดยสาร และเที่ยวบินขนส่งสินค้าที่บริษัทดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน เพื่อรองรับกระบวนการบริหารจัดการด้านวัตถุดิบ ของกลุ่มลูกค้ารายใหญ่เหล่านี้

สำหรับสินค้าประเภทที่ต้องการใช้อุปกรณ์พิเศษทำการบรรทุกในผลิตภัณฑ์บริการ คือ “THAI Temperature Control Products-TGT” ซึ่งทางบริษัทได้เล็งเห็นว่าผลิตภัณฑ์บริการในกลุ่มนี้มีสายการบินที่มีความพร้อมในการให้บริการน้อยราย โดยเฉพาะเส้นทางระหว่างกลุ่มประเทศในยุโรปและ เอเชีย โดยมุ่งเน้นลูกค้ากลุ่มเป้าหมายจากประเทศสวิตเซอร์แลนด์ และ อินเดีย เป็นต้น

## หน่วยธุรกิจ

บริษัทฯ ดำเนินกิจการที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขนส่ง โดยจัดตั้งเป็นหน่วยธุรกิจ ประกอบด้วย การบริการคลังสินค้า และการจัดการขนส่ง การบริการลูกค้าภาคพื้น การบริการอุปกรณ์ภาคพื้น และครัวการบิน โดยมีรายละเอียดดังนี้

## ธุรกิจการบริการคลังสินค้า

บริษัทฯ ได้ดำเนินการให้บริการที่อาคารขนถ่ายสินค้าเพื่อรองรับการขยายตัวของปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งการนำเข้า-ส่งออก รวมถึงสินค้าถ่ายลำ ทั้งการขนส่งระหว่างประเทศและภายในประเทศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2549 นั้น เป็นการให้บริการจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศที่ใหญ่ที่สุด ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีลูกค้าสายการบินต่างชาติ 62 ราย (ข้อมูล ณ วันที่ 2 ธันวาคม 2556) การดำเนินงานจัดการสินค้าของบริษัทฯ ประกอบไปด้วยการจัดการสินค้าทั่วไป สินค้าที่ต้องได้รับการดูแลพิเศษ (เช่น สินค้าสด สัตว์ที่ยังมีชีวิตอยู่ วัตถุมีค่า ศิลปวัตถุ และวัตถุอันตราย) และในต้นปี พ.ศ. 2553 บริษัทฯ ได้จัดตั้งศูนย์ขนส่งสินค้าสดซึ่งมีห้องเย็นเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าที่ต้องการควบคุมอุณหภูมิเป็นพิเศษ ด้วยตู้คอนเทนเนอร์ที่สามารถเก็บรักษาความเย็นได้ตั้งแต่ต้นทางจนถึงสถานีปลายทาง ที่มีอุณหภูมิเพิ่มขึ้นไม่เกิน 2 องศาเซลเซียส

โดยบริษัทฯ จัดตั้งศูนย์ลูกค้าสัมพันธ์ (Cargo Contact Center : CCC) สำหรับบริการด้านข้อมูลข่าวสารแก่ลูกค้าที่สามารถได้รับคำตอบ ณ จุดเดียว และการให้บริการระบบ Track and Trace เพื่อสามารถติดตามสถานการณ์ขนส่งสินค้าผ่านทางเว็บไซต์ [www.thaicargo.com](http://www.thaicargo.com) ลูกค้าสามารถรับทราบสถานะของสินค้าได้อย่างละเอียด และปรับปรุงขั้นตอนดำเนินงานเพื่อลดระยะเวลาในการส่งมอบสินค้า พัฒนาการคัดแยกสินค้าประเภทสินค้าถ่ายลำให้มีประสิทธิภาพ



ยิ่งขึ้นจึงร่นระยะเวลาการทำงาน กำลังคน และข้อผิดพลาดในการดำเนินงาน การที่บริษัทฯ ได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO 9001:2008 จึงเป็นการตอกย้ำการให้บริการที่อยู่ในมาตรฐานระดับสากล

บริษัทฯ มุ่งเน้นรูปแบบการให้บริการลูกค้าอย่างครบวงจร เพื่อให้ลูกค้าได้รับความพอใจสูงสุด เป็นการรองรับการขยายตัวของปริมาณสินค้าทางอากาศและ รองรับบริการเปิดเสรีทางการค้า การบริการ และการลงทุนตามกรอบความร่วมมือของประเทศในกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) พัฒนาเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันได้ให้มีประสิทธิภาพ เนื่องจากมีการแข่งขันสูงเชิงธุรกิจบริษัทฯ จึงมีการนำเอาระบบเทคโนโลยีใหม่มาทดแทนระบบเก่า เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้สูงขึ้น

ในการรองรับการขยายตัวทางธุรกิจเพื่อก้าวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ บริษัทฯ ได้มีโครงการก่อสร้างอาคารคลังสินค้าระยะที่ 2 พื้นที่ประมาณ 22,125 ตารางเมตร ณ บริเวณด้านข้างอาคารคลังสินค้าเดิม สามารถรองรับปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้นได้อีกประมาณ 1.3 ล้านตัน (ปี 2555 มีปริมาณสินค้า 1.1 ล้านตัน และในปี 2556 มีปริมาณสินค้า 7.7 แสนตัน โดยเป็นของสายการบินไทย 458,345,357 ตัน และ สายการบินลูกค้ารวมกัน 317,464,275 ตัน

ยิ่งไปกว่านั้น บริษัทฯ ยังมีการปรับแผนกลยุทธ์เพื่อยกระดับการให้บริการ และเสริมสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้า ทั้งสายการบินลูกค้า และบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศ (Customers Relationship Management: CRM) ด้วยการเยี่ยมเยียนกลุ่มลูกค้า และจัดกิจกรรมส่งเสริมการตลาดเพื่อกระตุ้นยอดขาย เป็นการสร้างความมั่นใจว่าสินค้าจะได้รับการดูแลเป็นพิเศษทุกขั้นตอน และจัดส่งไปยังปลายทางตามเที่ยวบินที่ได้จัดเตรียมเอาไว้

เพื่อให้การบริการมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น บริษัทฯ ยังได้ทำการพัฒนาระบบการจัดการขนส่งสินค้าที่ทันสมัย เพื่อสนับสนุนการดำเนินธุรกิจ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของฝ่ายการพาณิชย์สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ โดยสามารถใช้ระบบใหม่แบบเต็มรูปแบบภายในกลางปี 2557 และพัฒนาการให้บริการจัดการบรรทุกสินค้าอย่าง

เต็มรูปแบบและครบวงจร เพื่อยกระดับการให้บริการทั้งด้านคุณภาพและประสิทธิภาพให้ได้มาตรฐานในระดับสากล ซึ่งจะสามารถให้บริการอย่างเต็มรูปแบบนี้ได้ภายในต้นปี 2557

## ธุรกิจการบริการลูกค้าภาคพื้น

บริษัทฯ มีศักยภาพในการให้บริการในทุกรูปแบบของการให้บริการลูกค้าภาคพื้นแบบเต็มรูปแบบและสามารถให้บริการรูปแบบเครื่องบินได้ครบทุกประเภทจากประสบการณ์และความเชี่ยวชาญในการให้บริการลูกค้าภาคพื้นมากกว่า 50 ปี นับตั้งแต่เริ่มให้บริการ ณ ท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นต้นมา แม้ว่าปัจจุบันได้ย้ายฐานการปฏิบัติงานมาอยู่ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัทฯ ยังได้รับอนุญาตจากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ให้เป็นผู้ประกอบการบริการลูกค้าภาคพื้น ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิตามสัญญาเลขที่ ทสภ. 1-47/2549 โดยมีระยะเวลาของสัญญารวม 34 ปี นับตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2549 ถึงวันที่ 27 กันยายน 2583

นอกจากนี้บริษัทฯ ยังได้รับอนุญาตจากท่าอากาศยานนานาชาติในภูมิภาค เช่น เชียงใหม่ หาดใหญ่ ภูเก็ต กระบี่ เชียงราย เป็นให้เป็นผู้ให้บริการลูกค้าภาคพื้น ณ ท่าอากาศยานดังกล่าวมาโดยตลอด โดยมีประสบการณ์ในการให้บริการดังกล่าวมากกว่า 50 ปี ทั้งนี้สัญญาการอนุญาตให้เป็นผู้ประกอบการบริการ ณ ท่าอากาศยานต่างๆ นั้น ยังอยู่ในระหว่างการดำเนินการของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ยกเว้นท่าอากาศยานกระบี่ที่เป็นของกรมการบินพลเรือน

การบริการลูกค้าภาคพื้นของบริษัทฯ นั้นนอกจากการให้บริการกับเที่ยวบินของบริษัทฯ เองแล้ว ยังรวมถึงการให้บริการกับเที่ยวบินสำหรับสายการบินอื่นๆ ทั้งแบบเที่ยวบินประจำ เที่ยวบินตามเทศกาล เที่ยวบินเช่าเหมาลำ เที่ยวบินทหาร และเที่ยวบินของบุคคลสำคัญ ลูกค้าของบริษัทฯ มีทั้งที่เป็นสายการบิน และหน่วยงานหรือองค์กรต่างๆ อาทิ ธนาคาร โรงแรม บริษัทรถยนต์ และบริษัทต่างๆ ที่ต้องการให้บริการพิเศษแก่ลูกค้าของตน เช่น การรับส่งลูกค้าพิเศษ การใช้บริการห้องรับรองพิเศษ เป็นต้น



### ประเภทของการให้บริการประกอบไปด้วย

บริการตรวจรับผู้โดยสาร เป็นการให้บริการตรวจสอบบัตรโดยสาร เอกสารการเดินทาง หมายเลขที่นั่ง อาหารพิเศษ และ/หรือ บริการพิเศษในแต่ละรูปแบบของการเดินทาง หรือตามที่ได้ทำการสำรองไว้ล่วงหน้าตลอดจนการตรวจสอบและบันทึกน้ำหนักสัมภาระของผู้โดยสารบริการห้องรับรองพิเศษ ให้แก่ผู้โดยสารชั้นหนึ่ง ชั้นธุรกิจ ผู้โดยสารสมาชิกบัตรแพลททินัม สมาชิกบัตรทอง และบริการสปา สำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจ บริการบริเวณห้องพักผู้โดยสารก่อนเข้า/ออกอากาศยาน ให้บริการตรวจทานเอกสารการเดินทาง จัดระเบียบและลำดับการเข้าสู่อากาศยานของผู้โดยสารประเภทต่างๆ สำหรับผู้โดยสารขาออก และอำนวยความสะดวกผู้โดยสารที่ออกจากอากาศยานสำหรับเที่ยวบินขาเข้า บริการด้านสัมภาระให้บริการตรวจสอบและติดตามสัมภาระสูญหาย ตรวจสอบและซ่อมแซมในกรณีกระเป๋าสัมภาระชำรุดเสียหาย รวมถึงให้บริการนำสัมภาระล่าช้าส่งให้กับผู้โดยสารถึงที่พัก และประสานงานในการชดเชยค่าเสียหายต่างๆ บริการควบคุมระวางบรรทุกอากาศยาน รวมถึงให้บริการวางแผนระวางบรรทุกสัมภาระสินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ในเที่ยวบินทั้งขาขึ้นและขาลง

นอกจากนี้ยังให้บริการสนับสนุนสำหรับการบริการช่วยเหลือผู้โดยสารที่ประสบปัญหาต่างๆ จากเที่ยวบินทั้งขาเข้า ขาออก รวมถึงผู้โดยสารต่อเครื่องให้สามารถเดินทางต่อไปยังจุดหมายปลายทางได้อย่างราบรื่น และได้รับความสะดวกสบายปลอดภัย นอกจากนี้ยังมีบริการ

พิเศษต่างๆ อาทิ การบริการเฉพาะบุคคลสำคัญ ผู้โดยสารที่เดินทางในชั้นหนึ่ง ชั้นธุรกิจ ผู้โดยสารสมาชิกแพลททินัม หรือสมาชิกบัตรทอง รวมทั้งการบริการผู้โดยสารสูงอายุ ผู้พิการ ผู้ป่วยที่แพทย์รับรองการเดินทาง และผู้โดยสารที่มีอายุต่ำกว่า 12 ปี ที่เดินทางลำพัง เป็นต้น

### การตลาดและการแข่งขัน

ในส่วนของนโยบายการตลาดของฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น โดยเน้นการเพิ่มสัดส่วนของการบินไทยในตลาดการให้บริการลูกค้าภาคพื้น ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งมีคู่แข่งอยู่อีก 2 ราย ทั้งนี้ปัจจุบันการบินไทยก็มีสัดส่วนมากกว่าอยู่ที่ 2 ใน 3 อยู่แล้ว โดยไม่นับรวมสายการบินที่มีการบริการภาคพื้นด้วยตนเอง ที่ถือเป็นเป้าหมายที่การบินไทยจะรุกเข้าไปเสนอให้บริการแก่สายการบินเหล่านี้ด้วย

ในส่วนของการให้บริการ ณ ท่าอากาศยานภูมิภาคที่เชียงใหม่ หาดใหญ่ ภูเก็ต กระบี่ และเชียงรายนั้น จะมีคู่แข่งอยู่เพียงแห่งละ 1 ราย โดยสัดส่วนทางการตลาดของบริษัทจะมากกว่า 80% ทั้งนี้ท่าอากาศยานภูเก็ตจะเป็นตลาดที่มี Demand มาก สายการบินทั้งแบบ Seasonal และแบบ Charter รวมทั้ง Low Cost Carriers ซึ่งจะมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น

ส่วนการให้บริการที่ท่าอากาศยานดอนเมืองนั้น ปัจจุบันบริษัท ได้ให้บริการแก่เที่ยวบินแบบเหมาลำ และอยู่ระหว่างการวางแผนที่จะเสนอให้บริการลูกค้าภาคพื้นที่ท่าอากาศยานดอนเมือง โดยจะต้องสอดคล้องกับนโยบายการเปิดให้บริการท่าอากาศยานดอนเมือง

ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ที่จะประกาศใช้สำหรับปี 2557 และปีต่อไป จึงนับเป็นโอกาสที่ดีของบริษัท ที่จะสามารถเพิ่มรายได้จากการให้บริการภาคพื้น ณ ท่าอากาศยานดอนเมืองในอีกทางหนึ่งด้วย

### ธุรกิจการบริการอุปกรณ์ภาคพื้น

จากการให้บริการอุปกรณ์ภาคพื้นของบริษัท เพื่อเป็นการให้บริการได้ดำเนินการควบคู่ไปกับการบริการลูกค้าภาคพื้นมาโดยตลอด เพื่อผนวกให้เป็นการบริการภาคพื้นแบบเต็มรูปแบบ โดยสามารถให้บริการได้ครบทุกแบบเครื่องบิน

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

นอกจากนี้บริษัท ยังได้รับอนุญาตจากท่าอากาศยานนานาชาติในภูมิภาค เช่น เชียงใหม่ หาดใหญ่ ภูเก็ต กระบี่ เชียงราย เป็นต้น ให้เป็นผู้ให้บริการอุปกรณ์ภาคพื้น ณ ท่าอากาศยานดังกล่าวมาโดยตลอด โดยมีประสบการณ์ในการให้บริการดังกล่าวมากกว่า 50 ปี ทั้งนี้สัญญาการอนุญาตให้เป็นผู้ประกอบการบริการ ณ ท่าอากาศยานต่างๆ นั้น ยังอยู่ในระหว่างการดำเนินการของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ยกเว้นท่าอากาศยานกระบี่ที่เป็นของกรมการบินพลเรือน

การบริการอุปกรณ์ภาคพื้นของบริษัท นั้นนอกจากการให้บริการกับเที่ยวบินของบริษัท เองแล้ว ยังรวมถึงการให้บริการกับเที่ยวบินสำหรับสายการบินอื่นๆ ทั้งแบบเที่ยวบินประจำ เที่ยวบินตามเทศกาล เที่ยวบินเช่าเหมาลำ เที่ยวบินทหาร และเที่ยวบินของบุคคลสำคัญ ลูกค้าของบริษัท มีทั้งที่เป็นสายการบิน และหน่วยงานหรือองค์กรต่างๆ เช่น บริษัทรับประกอบตู้บรรทุกสัมภาระหรือสินค้า เป็นต้น

### ประเภทของการให้บริการประกอบไปด้วย

บริการรับ-ส่งผู้โดยสาร รับ-ส่งผู้โดยสารระหว่างอาคารผู้โดยสารหรือจุดจอดนอกอาคารผู้โดยสารกับอากาศยาน บริการรับส่งลูกเรือพร้อมสัมภาระ รับ-ส่งลูกเรือพร้อมสัมภาระระหว่างอาคารผู้โดยสารหรือจุดจอดอากาศยานนอกอาคารผู้โดยสารกับศูนย์ปฏิบัติการสำหรับเที่ยวบินของบริษัท และระหว่างจุดจอดนอกอาคารผู้โดยสารกับอากาศยาน สำหรับสายการบินลูกค้า บริการรับ-ส่งผู้โดยสารสูงอายุ ผู้ป่วย และผู้พิการ ที่จำเป็นต้องใช้อุปกรณ์พิเศษในการเคลื่อนย้าย ขึ้น-ลงอากาศยาน บริการลากจูงและดันอากาศยานเข้า-ออก เพื่อการลากจูงหรือดันอากาศยานเข้า-ออกจากสะพานเทียบอากาศยาน หรือ ณ จุดจอดอากาศยานนอกอาคาร บริการทำความสะอาดภายในอากาศยานทำความสะอาดทั้งภายในห้องโดยสาร และห้องนักบิน บริการรถบันไดอากาศยาน สำหรับการขึ้น-ลงอากาศยานของผู้โดยสาร บริการบรรจุน้ำดื่มน้ำใช้ในอากาศยาน บริการล้างสิ่งสกปรก และเติมน้ำยาทำความสะอาดห้องสุขาอากาศยาน บริการเครื่องทำความเย็นภายในอากาศยาน ในระหว่างอากาศยานดับเครื่องยนต์ บริการเครื่องจ่ายกระแสไฟฟ้าสำหรับอากาศยาน บริการเครื่องจ่ายลมร้อนแรงดันสูงสำหรับติดเครื่องยนต์อากาศยาน บริการซ่อมบำรุง บริการตรวจสอบ และซ่อมบำรุงอุปกรณ์ภาคพื้นและยานพาหนะประเภทต่างๆ ตามระยะเวลาบริการซ่อมตู้สินค้าทุกประเภท ตามระบบมาตรฐานสากล

### การตลาดและการแข่งขัน

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

ในส่วนของการให้บริการ ณ ท่าอากาศยานภูมิภาคที่ เชียงใหม่ หาดใหญ่ ภูเก็ต กระบี่ และเชียงรายนั้น จะมีคู่แข่งอยู่เพียงแห่งละ 1 ราย โดยสัดส่วนการตลาดของบริษัท จะมากกว่า 80% ทั้งนี้ท่าอากาศยานภูเก็ตจะเป็น





ตลาดที่มี Demand มาก สายการบินทั้งแบบ Seasonal และแบบ Charter รวมทั้ง Low Cost Carriers จะมีจำนวนมากขึ้นเรื่อยๆ

ส่วนการให้บริการที่ท่าอากาศยานดอนเมืองนั้นปัจจุบัน บริษัทฯ ให้บริการแก่เที่ยวบินแบบเหมาลำ และเที่ยวบิน VIP โดยอยู่ระหว่างการวางแผนที่จะเสนอให้บริการอุปกรณ์ภาคพื้นพื้นที่ท่าอากาศยานดอนเมือง โดยจะต้องสอดคล้องกับนโยบายการเปิดให้บริการท่าอากาศยานดอนเมืองของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ที่จะประกาศใช้สำหรับปี 2557 และปีต่อไป จึงถือเป็นโอกาสของบริษัทฯ ที่จะสามารถเพิ่มรายได้จากการให้บริการอุปกรณ์ภาคพื้นที่ยังท่าอากาศยานดอนเมืองในอีกช่องทางหนึ่งด้วย

## ธุรกิจครัวการบิน

ครัวการบิน เป็นหนึ่งในกิจกรรมสนับสนุนธุรกิจสายการบิน โดยมีฐานการปฏิบัติการ 2 แห่ง คือ

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

2. ครัวการบิน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง บนพื้นที่ประมาณ 40,200 ตารางเมตร ดำเนินการผลิตอาหารเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารสำหรับเที่ยวบินภายในประเทศของบริษัทฯ และธุรกิจภาคพื้นที่เกี่ยวข้องกับอาหาร เช่น ภัตตาคาร

ณ ท่าอากาศยานนานาชาติ ร้านเบเกอรี่ Puff & Pie การให้บริการจัดเลี้ยงทั้งในและนอกสถานที่ ร้านอาหารสวัสดิการ เป็นต้น

นอกจากนี้ยังดำเนินธุรกิจในต่างจังหวัด อาทิ ท่าอากาศยานกระบี่ เชียงราย เชียงใหม่ และภูเก็ต ในการให้บริการอาหาร และเครื่องดื่มภายในภัตตาคาร ผลิตอาหารเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารของบริษัทฯ และสายการบินอื่นด้วย

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

นอกจากนี้ยังได้รับการรับรองมาตรฐานสากลที่สำคัญหลายด้าน อาทิ ระบบบริหารคุณภาพสุขลักษณะและความปลอดภัยของอาหารเชิงบูรณาการ (Quality Hygiene and Safety : QHS) รวมถึงระบบคุณภาพ ISO 9001:2008 ระบบ Good Manufacturing Practice (GMP) และ Hazard Analysis and Critical Control Point (HACCP) เข้าด้วยกัน ซึ่งเป็นมาตรฐานสากลที่ได้รับการยอมรับจากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ และองค์กรอนามัยโลก ระบบมาตรฐาน ISO 14001:2004 ระบบการจัดการอาชีวอนามัย

และความปลอดภัย OHSAS 18001:2007 และระบบ HAL-Q (Halal-GMP/HACCP)

ด้วยมาตรฐานสากล ทำให้ครัวการบินได้รับรางวัลสถานประกอบกิจการดีเด่นด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสภาพสิ่งแวดล้อมในการทำงาน ระดับประเทศ ประจำปี 2554 และจากประสบการณ์กว่า 50 ปี ในการดำเนินธุรกิจด้านอาหารของครัวการบิน จึงมีส่วนทำให้สายการบินไทยได้รับ รางวัลสายการบินยอดเยี่ยมอันดับที่ 1 ประเภทการให้บริการอาหารบนเครื่องบินชั้นประหยัดยอดเยี่ยม (World's Best Economy Class Catering) และล่าสุดในเดือนสิงหาคม 2556 ที่ผ่านมายังได้รับการรับรองเครื่องหมาย THAI Select จากกระทรวงพาณิชย์ นับเป็นความภาคภูมิใจของฝ่ายครัวการบิน

แม้ว่าในปีที่ผ่านมา ครัวการบินจะได้รับผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจและวิกฤตการณ์ต่างๆ มากมาย ไม่ว่าจะเป็นสถานการณ์ทางการเมือง ภาวะน้ำมันโลกปรับราคาสูงขึ้น แต่ด้วยความมุ่งมั่นของฝ่ายบริหารและพนักงานที่ปรับกลยุทธ์ในด้านต่างๆ ทั้งด้านการตลาดและการปฏิบัติการให้สอดคล้องกับภาวะการณ์ต่างๆ อาทิ การขยายฐานการผลิต การขยายสาขาธุรกิจร้านเบเกอรี่ การปรับลดค่าใช้จ่าย เพื่อลดต้นทุนในการดำเนินงาน การควบคุมการใช้จ่ายพลังงาน เพื่อลดค่าน้ำ/ค่าไฟฟ้า การนำเอาระบบบริหารมาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพ และประยุกต์ใช้ในกระบวนการปฏิบัติงานต่างๆ จึงลดการสูญเสียของวัตถุดิบมีผลให้ค่าใช้จ่ายวัตถุดิบลดลง และการปรับโครงสร้างต้นทุนให้เหมาะสมต่อการแข่งขัน ทำให้ครัวการบินสามารถสร้างผลกำไรได้ด้วยดีเสมอมา

## กิจการอื่นๆ

นอกจากนี้ยังมีกิจการอื่นที่เป็นธุรกิจสนับสนุนการขนส่ง ได้แก่ ธุรกิจบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน ธุรกิจบริการอำนวยความสะดวกบิน ธุรกิจจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน และธุรกิจจำหน่ายสินค้าที่ระลึกโดยมีรายละเอียดดังนี้

### ธุรกิจบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน

การซ่อมบำรุงอากาศยานในฝูงบินของบริษัทฯ ให้คงสภาพเหมาะสมสำหรับการเดินอากาศ โดยให้มีคุณสมบัติครบถ้วนตามข้อกำหนดของกรมการบินพลเรือนและองค์กรต่างๆ ที่ควบคุมสายการบินพาณิชย์ตามที่บริษัทฯ ตกลงรับที่จะผูกพันเพื่อวัตถุประสงค์ของการดำรงไว้ซึ่งความปลอดภัยสูงสุด ฝ่ายช่างจึงเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในการดำเนินการซ่อมบำรุงอากาศยานที่อยู่ในฝูงบินของบริษัทฯ ตั้งแต่เริ่มเข้าประจำฝูงบิน จนกระทั่งปลดประจำการและจำหน่ายออกจากฝูงบินของบริษัทฯ

ในการดำเนินการบำรุงรักษาอากาศยานเพื่อให้ได้รับการรับรองจากกรมการบินพลเรือนและองค์กรต่างๆ ที่ควบคุมการบินนั้น เริ่มตั้งแต่กระบวนการที่เกี่ยวข้องกับด้านวิศวกรรม การวางแผน และการบริหารจัดการที่เกี่ยวข้องกำลังคน วัสดุ โรงซ่อม เครื่องมือ เครื่องใช้และอุปกรณ์ต่างๆ เพื่อให้อากาศยานสามารถคงสภาพความสมควรเดินอากาศ และผ่านการรับรองจากกรมการบินพลเรือนและองค์กรต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ตลอดระยะเวลาที่อยู่ในประจำการ



## งานหลักของการซ่อมบำรุงอากาศยาน

### งานซ่อมบำรุงอากาศยานขึ้นลานจอด

เป็นการให้บริการตรวจทางเทคนิค และซ่อมบำรุงอากาศยานทุกครั้งที่จอดแวะ หรือบินกลับต้นทางตลอดจนจอดค้างคืน ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานอื่นๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ

### งานซ่อมบำรุงย่อย

เป็นการให้บริการตรวจทางเทคนิคและบำรุงรักษาอากาศยานตามระยะเวลาบินหรือชั่วโมงบิน โดยใช้เวลาในการซ่อมบำรุงย่อย ประมาณ 8-48 ชั่วโมง ดำเนินการที่ศูนย์ซ่อมบำรุงสุวรรณภูมิ หรือตามสถานีซ่อมบำรุงอื่นๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศที่ได้รับการรับรอง

### งานซ่อมบำรุงขึ้นโรงงาน

เป็นการให้บริการตรวจทางเทคนิคและบำรุงรักษาอากาศยานทั้งลำตัวอากาศยาน เครื่องยนต์ อุปกรณ์อากาศยาน และส่วนประกอบต่างๆ ตามระยะเวลาบินหรือชั่วโมงบิน โดยใช้เวลาในการซ่อมบำรุงขึ้นโรงงาน ประมาณ 15-60 วัน ดำเนินการโดยศูนย์ซ่อมอากาศยานดอนเมือง กรุงเทพฯ และศูนย์ซ่อมอากาศยานอู่ตะเภา จังหวัดระยอง

กระบวนการในการดำเนินการซ่อมบำรุงในแต่ละประเภทตามที่จำแนกข้างต้นนั้น ฝ่ายช่างจะต้องได้รับการรับรองขีดความสามารถจากกรมการบินพลเรือน และองค์กรควบคุมการบินต่างๆ เช่น องค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration-FAA) และองค์การความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป (European Aviation Safety Agency - EASA) เป็นต้น ซึ่งแต่ละองค์กรการจะมีหลักเกณฑ์และกระบวนการในการพิจารณาตรวจสอบขีดความสามารถ ซึ่งฝ่ายช่างจะต้องดำเนินการให้สามารถผ่านหลักเกณฑ์และกระบวนการตรวจสอบดังกล่าว ก่อนที่จะได้รับการรับรองเพื่อให้ฝ่ายช่างสามารถดำเนินการซ่อมบำรุงได้ตามระดับการซ่อมและแบบของอากาศยานที่ระบุในใบรับรองนั้นๆ

ปัจจุบันฝ่ายช่างได้ให้บริการซ่อมบำรุงเครื่องบินให้กับสายการบินลูกค้าทั้งในประเทศและต่างประเทศจากหลายทวีป รวมถึงหน่วยงานภาครัฐภายในประเทศ ที่สำคัญได้แก่ กองทัพอากาศ กองบินตำรวจ และหน่วยงานเอกชนต่างๆ ด้วย

ในสถานะต้นทุนค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น โดยมีผลจากหลายปัจจัยที่เกี่ยวข้อง อาทิการดำเนินกิจการทั้งด้านบุคลากรและพัสดุ อุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ รวมถึงสภาวะทางการเมือง และกฎระเบียบที่บังคับใช้ในฐานะรัฐวิสาหกิจ ล้วนมีผลต่อการลงทุนและการพัฒนาให้เกิดความต่อเนื่อง ขณะที่แหล่งซ่อมบำรุงอากาศยานในภูมิภาคใกล้เคียงมีต้นทุนการดำเนินการที่ต่ำกว่า และมีความยืดหยุ่นมากกว่าในกรณีของการบริหารจัดการ และการร่วมทุนส่งผลให้การได้ส่วนแบ่งทางการตลาดมีข้อจำกัด ทั้งด้านการกำหนดราคา และการเจรจาต่อรอง โดยคู่แข่งรายสำคัญที่มีระดับการบริการใกล้เคียงกันในภูมิภาคเอเชียได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

การเปิดเสรีทางการค้าจะทำให้ให้นักลงทุนต่างชาติมีช่องทางที่จะร่วมทุนกับเอกชนเพื่อจัดตั้งแหล่งซ่อมบำรุงอากาศยานได้อย่างเสรีมากขึ้นทั้งในประเทศและต่างประเทศ ตัวอย่างของแหล่งซ่อมบำรุงอากาศยานในประเทศ Thai Aviation Industry (TAI) ที่จังหวัดปทุมธานี ซึ่งถือหุ้นโดยรัฐบาลและกองทัพอากาศ ธุรกิจหลักของ TAI ก็คือการรับซ่อมอากาศยานของกองทัพอากาศ และการขยายการรับซ่อมอากาศยานของหน่วยงานราชการภายในประเทศตามแผนงานเมื่อมีความพร้อมเพิ่มขึ้นจะเริ่มรับลูกค้าเอกชนและต่างชาติ นอกจากแหล่งซ่อม TAI แล้ว รัฐบาลยังมีโครงการที่จะเปิดศูนย์ซ่อมอากาศยานแหล่งใหม่ในจังหวัดนครราชสีมา

## ธุรกิจสนับสนุนการขนส่ง

กิจการสนับสนุนการขนส่งประกอบด้วย บริการอำนวยความสะดวก การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน และการจำหน่ายสินค้าที่ระลึก

### การให้บริการอำนวยความสะดวกการบิน

การให้บริการอำนวยความสะดวกการบินเป็นการให้บริการวางแผนการบินและจัดเตรียมข้อมูลรายละเอียดของเส้นทางบิน พยากรณ์อากาศ รวมทั้งเอกสารการบินที่เกี่ยวข้องอื่นๆ แก่เที่ยวบินของบริษัท และเที่ยวบินของสายการบินลูกค้า ให้เป็นไปตามกฎระเบียบการบิน และข้อกำหนดตามที่ระบุในสัญญา เพื่อให้เที่ยวบินสามารถปฏิบัติการบินไปถึงที่หมายอย่างปลอดภัย

### การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน

บริษัท King Power Marketing and Management Co., Ltd. ได้ผ่านการคัดเลือกให้เป็นผู้รับสัมปทานในการจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2554 จนถึงวันที่ 30 พฤศจิกายน 2557

### การจำหน่ายสินค้าที่ระลึก

บริษัทได้ดำเนินการเปิดร้านจำหน่ายสินค้าที่ระลึก รวมทั้งสิ้น 6 แห่ง ประกอบด้วย สำนักงานใหญ่ของบริษัทฯ สำนักงานหลานหลวง สำนักงานสีลม สำนักงานเชียงใหม่ ศูนย์ปฏิบัติการ (Operation Center : OPC) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสำนักงานหลักสี่ อีกทั้งได้เปิดจำหน่ายสินค้าผ่านทาง Website ของบริษัท และ Website ภายนอกด้วย







ท่ามกลางความเสี่ยงจากหลายปัจจัยทั้งภายในและภายนอกตลอดระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา บริษัทฯ เล็งเห็นความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีกลไกการบริหารงาน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพควบคู่กับการดำเนินธุรกิจด้วยความระมัดระวังอย่างสูง เพื่อเสริมสร้างความแข็งแกร่งให้ธุรกิจการบินสามารถเดินหน้าต่อไปได้อย่างมั่นคงบริษัทฯ จึงมุ่งให้ความสำคัญกับการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กรอย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี 2546 เพื่อสร้างผลตอบแทนที่น่าพึงพอใจและความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยมีการระบุปัจจัยเสี่ยงและแนวทางการดำเนินการระยะสั้นและระยะยาวในแผนวิสาหกิจ รวมถึงการจัดการฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) เรื่องการบริหารความเสี่ยงให้แก่ผู้บริหารทุกระดับอย่างต่อเนื่อง เพื่อสนับสนุนการปลูกฝังการบริหารความเสี่ยงให้เป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมองค์กร

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

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

## ปัจจัยเสี่ยงที่มีนัยสำคัญ

### ความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันอากาศยาน

ค่าใช้จ่ายน้ำมันอากาศยานเป็นค่าใช้จ่ายหลักในการดำเนินธุรกิจการบิน โดยบริษัทฯ มีต้นทุนค่าใช้น้ำมันอากาศยานคิดเป็นประมาณร้อยละ 40 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ซึ่งราคาน้ำมันอากาศยานมีความผันผวนอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ ได้มีการจัดทำประกันความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันในเชิงรุกมากขึ้น (Fuel Hedging) เพื่อลดความผันผวนของต้นทุนด้านน้ำมันอากาศยานโดยบริษัทฯ มีนโยบายบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยานเพื่อลดความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน ซึ่งมีผลกระทบต่อการทำงานของบริษัทฯ มิใช่เป็นการแสวงหากำไร แต่เป็นการชะลอและลดผลกระทบต่อด้านต้นทุนน้ำมันฯ หากราคามีการปรับตัวสูงขึ้นสำหรับปี 2556 บริษัทฯ ได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ให้ค่าใช้จ่ายน้ำมันฯ ของบริษัทฯ เป็นไปตามงบประมาณที่ได้ตั้งไว้ นอกจากนี้ บริษัทฯ มีการเรียกเก็บเงินชดเชยค่าน้ำมันส่วนเพิ่มของบริษัทฯ ผ่านทางค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันได้บางส่วน ขึ้นอยู่กับสถานะของตลาดการแข่งขัน ความผันผวนของราคาน้ำมันอากาศยานการ



ตอบสนองของตลาด และการประมาณการค่าใช้จ่ายน้ำมันอากาศยานที่มีการเปลี่ยนแปลงรวมทั้งได้มีการบริหารจัดการน้ำมันคงคลัง และเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง

## ความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

เนื่องจากบริษัทฯ มีรายได้เป็นเงินตราต่างประเทศกว่า 50 สกุลเงิน คิดเป็นประมาณร้อยละ 70 ของรายได้รวมทั้งหมด บริษัทฯ ได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงอันเนื่องมาจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนให้มีประสิทธิภาพ โดยมีการบริหารภายใต้นโยบาย Natural Hedging คือการจัดให้รายจ่ายเป็นเงินสกุลเดียวกับรายได้มากที่สุด หลังจากนั้นบริษัทฯ บริหารกระแสเงินสดโดยจัดการแลกเปลี่ยนเงินคงเหลือในแต่ละสกุลเข้ามาเป็นเงินสกุลเงินหลัก 4 สกุลเงิน คือ เงินสกุลเหรียญสหรัฐ ยูโร เยน และบาท โดยพิจารณาจาก Correlation ระหว่างสกุลเงินต่างๆ กับ 4 สกุลเงินหลัก เพื่อให้สามารถบริหารจัดการเงินคงเหลือให้สอดคล้องกับสกุลเงินที่เป็นค่าใช้จ่ายหลักของบริษัทฯ เช่น ค่าใช้จ่ายน้ำมัน ค่าเช่าเครื่องบิน ค่าใช้จ่ายพนักงาน และปรับโครงสร้างเงินกู้ในสกุลเงินต่างๆ ให้สอดคล้องกับสกุลเงินของเงินสดสุทธิจากการดำเนินการ (Net Operating Cash Flow) พร้อมๆ กับลดความเสี่ยงของการมีหนี้เป็นเงินสกุลต่างประเทศมากเกินไป โดยการมีหนี้สกุลบาทด้วยส่วนหนึ่งเพื่อลดความผันผวนของรายการผลกำไร/ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนในงบการเงิน ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้นำโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ใช้วัดมูลค่าความเสี่ยงทางด้านอัตราแลกเปลี่ยน (VaR) มาใช้เพื่อการวางแผนการจัดหาเงินทุน และกำหนดวิธีการบริหารความเสี่ยงโดยใช้เครื่องมือทาง

การเงินในการทำธุรกรรมที่เหมาะสม เช่น Cross Currency Swap (CCS), Forward ในช่วงที่ตลาดเงินเอื้ออำนวย

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

## ความเสี่ยงจากการแข่งขันในธุรกิจการบิน

การแข่งขันที่เพิ่มขึ้นจากสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carrier : LCC) และสายการบินใหม่ ที่เข้ามาบุกตลาดอย่างรุนแรง รวมทั้งการที่สายการบินต่างๆ จับมือเป็นพันธมิตรการบินกันมากขึ้นกับสายการบินนอกกลุ่มพันธมิตรเดิมส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ ในเรื่องของการแข่งขันที่เพิ่มขึ้นในเส้นทางเดียวกับเส้นทางที่บริษัทฯ ให้บริการอยู่ อาจส่งผลให้บริษัทฯ สูญเสียโอกาสในเส้นทางนั้นๆ บริษัทฯ ได้มีการติดตามผลการดำเนินงานของแต่ละเส้นทางบินอย่างใกล้ชิด โดยติดตามตรวจสอบความสมดุลของจำนวนที่นั่งเสนอให้บริการและจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการและปรับปรุงความจุและความถี่ของเที่ยวบินให้มีความเหมาะสมเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด มีแผนการตลาดโดยวิเคราะห์ตลาดสำคัญ ตลาดที่มีการแข่งขันสูง และตลาดที่มีศักยภาพ โดยบริษัทฯ ได้จัดตั้งสายการบินไทยสมายล์เป็นบริษัทย่อย ให้สามารถบริหารจัดการได้อย่างอิสระ

และคล่องตัว เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันในตลาดภูมิภาค โดยมีลักษณะเป็นสายการบินที่มีภาพลักษณ์ของความสดใส ทันสมัย ให้บริการด้วยความเป็นมิตร ใส่ใจในรายละเอียด และมีความคุ้มค่า สร้างความแตกต่างเพื่อเป็นทางเลือกใหม่ให้แก่ลูกค้าบริษัท สำหรับมาตรการลดความเสี่ยงจากการบุกตลาดของสายการบินใหม่ บริษัทฯ ได้ปรับปรุงผลิตภัณฑ์และบริการให้มีความทัดเทียมกับคู่แข่งอย่างต่อเนื่อง มีการขยายความร่วมมือกับสายการบินพันธมิตร ใช้กลยุทธ์การส่งเสริมการขายรูปแบบต่างๆ เพื่อให้สามารถรองรับสถานการณ์การแข่งขันที่เพิ่มขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมุ่งเน้นการขายในกลุ่มลูกค้าที่ทำการบินแบบเชื่อมต่อเส้นทางมากขึ้น โดยใช้กรุงเทพฯ เป็นจุดเชื่อมต่อ ซึ่งเป็นข้อได้เปรียบของสายการบินที่มีการบริการอย่างเต็มรูปแบบและสายการบินแบบเครือข่าย บริษัทฯ จึงทำการปรับปรุงการเชื่อมต่อเครือข่ายเส้นทางบินของบริษัทฯ ให้สามารถเชื่อมต่อกันอย่างเหมาะสม และในระยะยาวบริษัทฯ มีการวางแผนจัดหาฝูงบินโดยพิจารณาเลือกซื้อหรือเช่าเครื่องบินที่มีผลิตภัณฑ์ที่เทียบเท่าหรือเหนือกว่าคู่แข่ง

## ความเสี่ยงจากวิกฤตการณ์ภายนอก และ ภัยธรรมชาติ

ธุรกิจสายการบินซึ่งเป็นธุรกิจหลักของบริษัทฯ ประกอบด้วยการบริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศ ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งล้วนมีความสัมพันธ์โดยตรงกับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว

ดังนั้น จึงทำให้บริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบจากการชะลอตัวของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว อันเป็นผลจากปัจจัยเสี่ยงจากสภาวะแวดล้อมต่างๆ ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ อาทิ ภัยธรรมชาติ โรคระบาด การก่อการร้าย ความขัดแย้งระหว่างประเทศ รวมถึงปัจจัยการเมืองภายในประเทศ ซึ่งอาจส่งผลให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ หยุดชะงักลงได้

บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความจำเป็นในการรับมือต่อเหตุการณ์ดังกล่าวให้ทันทั่วถึง จึงจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการภาวะวิกฤต (Crisis Management Operation Center : CMOC) เฝ้าระวังและติดตามสถานการณ์ต่างๆ อย่างใกล้ชิด รวมทั้งกำหนดมาตรการแก้ไข และดำเนินการอย่างต่อเนื่องเพื่อลดระดับความรุนแรงของความเสี่ยงลง รวมถึงจัดตั้งคณะกรรมการบริหารภาวะวิกฤต และจัดทำ Business Continuity Management (BCM) ในกระบวนการที่สำคัญเพื่อรองรับสถานการณ์ต่างๆ โดยจัดทำแผนและคู่มือรองรับสถานการณ์ พร้อมฝึกซ้อม เพื่อให้บริษัทฯ สามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างต่อเนื่องเมื่อเกิดวิกฤตการณ์ต่างๆ อีกทั้งเพื่อให้เกิดภาพลักษณ์ที่ดีแก่บริษัทฯ และเพิ่มความมั่นใจในการเดินทางของผู้โดยสาร นอกจากนี้ เพื่อการปรับตัวที่รวดเร็ว บริษัทฯ ยังมีการจัดทำประมาณการผลการดำเนินงานเป็นประจำทุกเดือน และมีการประเมินผลกระทบจากปัจจัยต่างๆ ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ ที่มีผลต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ ทั้งเชิงบวกและเชิงลบอย่างมีนัยสำคัญ เพื่อเป็นข้อมูลให้ฝ่ายบริหารพิจารณาปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ ในการรองรับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป อาทิ การปรับลดปริมาณการผลิต (Production) เมื่อจำนวนผู้โดยสารลดลง





## ความเสี่ยงจากคุณภาพและประสิทธิภาพของบุคลากร

บริษัท ได้มุ่งเสริมสร้างพนักงานให้มีขีดความสามารถมีผลผลิต และมีความผูกพันต่อองค์กร โดยบริษัท ได้ดำเนินการพัฒนาบุคลากรในโครงการ Managerial Development เพื่อสร้างกลุ่มผู้บริหารให้มีศักยภาพสูง พร้อมทั้งจะดำรงตำแหน่งที่มีความสำคัญซึ่งจะว่างในอนาคตพัฒนาโครงการ Suitable Manpower Model เพื่อวางแผนอัตรากำลังในแต่ละช่วงอายุ (Age Profile) ให้เหมาะสม และสอดคล้องกับความต้องการในการดำเนินธุรกิจ ดำเนินการถ่ายโอนความรู้ (Knowledge Management : KM) จากบุคลากรที่มีประสบการณ์อย่างต่อเนื่อง เพื่อถ่ายทอดองค์ความรู้ขององค์กร และได้นำการบริหารผลการปฏิบัติงานมาใช้กับพนักงานระดับบริหารเพื่อสร้างวัฒนธรรมการทำงานที่มุ่งเน้นผลการปฏิบัติงาน และเชื่อมโยงไปสู่การให้ผลตอบแทนตามผลงานที่ชัดเจนโดยจัดทำตัวชี้วัด (KPIs) รวมทั้งการออกแบบกระบวนการใหม่เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพให้บริษัท สามารถแข่งขันได้

## ความเสี่ยงจากคุณภาพของผลิตภัณฑ์และบริการไม่คงที่สม่ำเสมอ

เนื่องจากเครื่องบินของบริษัท ส่วนหนึ่งมีอายุการใช้งานยาวนาน ส่งผลให้ผลิตภัณฑ์ต่างๆ มีสภาพเก่าล้าสมัย ประกอบกับคุณภาพผลิตภัณฑ์ที่ให้บริการบนเครื่องบินไม่ทัดเทียมคู่แข่ง บริษัท จึงได้มีการจัดหาเครื่องบินใหม่ที่ได้รับการออกแบบห้องโดยสาร รวมทั้งติดตั้งที่นั่งและอุปกรณ์เพื่อความบันเทิงที่ทันสมัยสามารถแข่งขันได้เข้าประจำฝูงบินภายในปี 2556 บริษัท มีการนำเข้าสู่ฝูงบินใหม่จำนวน 17 ลำ

ประกอบด้วยเครื่องบินแอร์บัส 380 จำนวน 3 ลำ เครื่องบินโบอิง 777-300ER จำนวน 6 ลำ แอร์บัส 330-300 จำนวน 2 ลำ และแอร์บัส 320-200 จำนวน 6 ลำสำหรับเครื่องบินรุ่นเก่าซึ่งผลิตภัณฑ์บนเครื่องบินมีความแตกต่างกันมากกับเครื่องบินรุ่นใหม่ อาจส่งผลกระทบโดยตรงต่อความต่อเนื่องของการให้บริการ และภาพลักษณ์การให้บริการของบริษัท นั้นตั้งแต่ปี 2555-2556 บริษัท ได้ดำเนินการปรับปรุงผลิตภัณฑ์บนเครื่องบินรุ่นเก่า จำนวน 16 ลำ ได้แก่ เครื่องบิน โบอิง 747-400 จำนวน 8 ลำ และเครื่องบินโบอิง 777-200 จำนวน 8 ลำ นอกจากนี้ ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแบบเครื่องบินอย่างกะทันหัน บริษัท ได้กำหนดขั้นตอน และแนวทางในการปรับเปลี่ยนแบบของเครื่องบินให้มีผลกระทบต่อความคาดหวัง และความพึงพอใจของผู้โดยสารน้อยที่สุด

## ความเสี่ยงที่มีผลกระทบต่อสิทธิหรือการลงทุนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 กระแสการคลังถือหุ้นในบริษัท ร้อยละ 51.03 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัท จึงทำให้กระแสการคลังสามารถควบคุมมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้เกือบทั้งหมดไม่ว่าจะเป็นเรื่อง การแต่งตั้งกรรมการ หรือการขอมติในเรื่องอื่นที่ต้องใช้เสียงส่วนใหญ่ของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ยกเว้นเรื่องที่กฎหมายหรือข้อบังคับบริษัท กำหนดให้ต้องได้รับเสียง 3 ใน 4 ของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ดังนั้น ผู้ถือหุ้น รายอื่นจึงอาจไม่สามารถรวบรวมคะแนนเสียง เพื่อตรวจสอบและถ่วงดุลเรื่องที่ผู้ถือหุ้นใหญ่เสนอได้





## ข้อมูลทั่วไปและ ข้อมูลสำคัญอื่น

### ข้อมูลทั่วไป

บริษัทที่ออกหลักทรัพย์	: บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ชื่อภาษาอังกฤษเป็น THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC COMPANY LIMITED ชื่อย่อ THAI
ประเภทธุรกิจ	: บริการขนส่งทางอากาศและกิจการอื่นที่เกี่ยวข้อง
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	: เลขที่ 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900
เลขทะเบียนบริษัท	: 0107537001757
Home Page	: <a href="http://www.thaiairways.com">www.thaiairways.com</a>
โทรศัพท์	: 66 (0) 2545-1000, 66 (0) 2695-1000
THAI Contact Center	: 66 (0) 2356-1111

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



## ข้อมูลนิติบุคคลที่บริษัทถือหุ้นมากกว่าร้อยละ 10

ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ	ชนิดของหุ้น	ทุนจดทะเบียน ชำระแล้ว (ล้านบาท)	สัดส่วน การถือหุ้น (%)
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์ เอเชีย จำกัด อาคารดิออฟฟิศเอสแอกเซชั่นทรูล์เวิลด์ 999/9 ยูนิตที่ 3406-3412 ชั้นที่ 34 ถนนพระราม 1 แขวงปทุมวัน เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10330 โทรศัพท์ 0-2207-9090 โทรสาร 0-2207-9191	บริการด้านคอมพิวเตอร์ สำหรับการสำรองที่นั่ง โดยสารและบริการ เดินทางอื่นๆ ให้กับ ตัวแทนจำหน่าย	สามัญ	15.00	55.00
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) 183 อาคารระจนาการ ชั้น 17 ถนนสาทรใต้ แขวงยานนาวา เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120 โทรศัพท์ 0-2627-2000 โทรสาร 0-2286-9830	บริการขนส่งผู้โดยสาร ทางอากาศ	สามัญ	625.00	39.20
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทรศัพท์ 0-2545-1267 โทรสาร 0-2545-1535	บริหารจัดการเรื่อง บุคลากรให้กับบริษัทฯ	สามัญ	2.00	49.00 (มีอำนาจ ควบคุม)
บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิง จำกัด 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทรศัพท์ 0-2545-3330 โทรสาร 0-2545-3992	บริการฝึกอบรม ด้านการบิน	สามัญ	2.00	49.00 (มีอำนาจ ควบคุม)
บริษัท ทัวร์เอ็องหลวง จำกัด 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทรศัพท์ 0-2356-2888 โทรสาร 0-2288-7158	บริการท่องเที่ยวและ กิจกรรมท่องเที่ยว	สามัญ	1.00	ถือหุ้น ผ่านบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส 49.00 (มีอำนาจ ควบคุม)
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทรศัพท์ 0-2545-3330	บริการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้า	สามัญ	450.00	100.00

ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ	ชนิดของหุ้น	ทุนจดทะเบียน ชำระแล้ว (ล้านบาท)	สัดส่วน การถือหุ้น (%)
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด 333 หมู่ 10 ถนนเชิดวุฒากาศ แขวงสีกัน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร 10210 โทรศัพท์ 0-2566-1020-1 โทรสาร 0-2566-1941	โรงแรมและร้านอาหาร	สามัญ	120.00	40.00
บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด 10/3 หมู่ 6 ถนนสนามบิน ตำบลไม้ขาว อำเภอถลาง จังหวัดภูเก็ต 83000 โทรศัพท์ (076) 327-497, (076) 327-500-6 โทรสาร (076) 327-123-4	ครีวการบิน	สามัญ	100.00	30.00
บริษัท โรงแรมรอยัลล่อคิด (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	คลังเชื้อเพลิงและ บริการเติมเชื้อเพลิง ให้แก่เครื่องบิน	สามัญ	510.00	22.59
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด 999 อาคารโรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หมู่ 1 ตำบลหนองปรือ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ 10540 โทรศัพท์ 0-2131-1111 โทรสาร 0-2131-1188	โรงแรมและร้านอาหาร	สามัญ	1,017.78	30.00

หมายเหตุ : ข้อมูลสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556

## บุคคลอ้างอิง

นายทะเบียนหลักทรัพย์ (หุ้นสามัญ)	: บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด 62 อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ถนนรัชดาภิเษก แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110 โทรศัพท์ 0-2229-2800, 0-2229-2888 โทรสาร 0-2654-5427, 0-2654-5642
ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ครั้งที่ 1/2547	: ธนาคารธนาชาติ จำกัด (มหาชน) ฝ่ายบริการธุรกิจหลักทรัพย์และผู้ดูแลผลประโยชน์ ชั้นใต้ดิน อาคาร Glas Haus สุขุมวิท 25 แขวงคลองเตยเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพฯ 10110 โทรศัพท์ 0-2207-4900 ต่อ 1300-1308
นายทะเบียนหุ้นกู้ครั้งที่ 1/2547	: ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) สายปฏิบัติการธุรกรรมการเงินและหลักทรัพย์ อาคาร 2 ชั้น 3 เลขที่ 1060 ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ แขวงมักกะสัน เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400 โทรศัพท์ 0-2256-2323-27 โทรสาร 0-2256-2405
ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ครั้งที่ 1/2548	: ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย จำกัด (มหาชน) เลขที่ 44 ถนนหลังสวน แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330 โทรศัพท์ 0-2626-7507 โทรสาร 0-2626-7542
นายทะเบียนหุ้นกู้ครั้งที่ 1/2548	: ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน) ฝ่ายปฏิบัติการหลักทรัพย์และกองทุน เลขที่ 3000 ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์ 0-2299-1321, 0-2299-1536 โทรสาร 0-2242-3270
ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ครั้งที่ 1/2550	: ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน) ฝ่ายปฏิบัติการหลักทรัพย์และกองทุน เลขที่ 3000 ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์ 0-2299-2465, 0-2299-1887 โทรสาร 0-2242-3208
นายทะเบียนหุ้นกู้ครั้งที่ 1/2550	: ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน) ฝ่ายปฏิบัติการหลักทรัพย์และกองทุน เลขที่ 3000 ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์ 0-2299-1321, 0-2299-1536 โทรสาร 0-2242-3270



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

## ข้อมูลสำคัญอื่น

### ปัจจัยอื่นที่อาจมีผลกระทบต่อราคาตัดสินใจลงทุน

ปัจจุบันธุรกิจการบินเป็นธุรกิจที่มีการแข่งขันรุนแรง ทั้งจากสายการบินคู่แข่ง สายการบินต้นทุนต่ำ สายการบินบินตะวันออกกลาง และธุรกิจเช่าเหมาลำ อีกทั้งภาพรวมเศรษฐกิจของโลกซึ่งขยายตัวในอัตราที่ช้าลง การเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ และราคา

น้ำมัน ภัยพิบัติทางธรรมชาติ รวมทั้งปัญหาทางการเมืองทั้งในและต่างประเทศ ที่อาจส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมและธุรกิจของบริษัท ดังนั้นนักลงทุนและผู้มีส่วนได้เสียทุกท่านควรศึกษาและทำความเข้าใจในรายละเอียดเกี่ยวกับข้อมูลของบริษัท และปัจจัยอื่นๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อทางตรงและ/หรือทางอ้อมต่อผลการดำเนินงานของบริษัท ก่อนที่จะตัดสินใจลงทุน



## รายชื่อ ผู้ถือหุ้นรายใหญ่



รายชื่อผู้ถือหุ้นรายใหญ่ 10 รายแรก พร้อมทั้งจำนวนหุ้นที่ถือและสัดส่วนการถือหุ้น ณ วันที่ 18 มีนาคม 2556 มีรายละเอียดดังนี้

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

กระทรวงการคลังถือหุ้นในบริษัท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 51.03 ของหุ้นทั้งหมดของบริษัท ทำให้บริษัท มีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจ อันจะมีผลต่อบริษัท ในการทำธุรกรรมบางประเภท ได้แก่

1. บริษัท ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีในการดำเนินการลงทุนขนาดใหญ่
2. สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะต้องเป็นผู้ตรวจสอบงบการเงินของบริษัท



# นโยบายการ จ่ายเงินปันผล

คณะกรรมการบริษัท อาจเสนอให้บริษัท จ่ายเงินปันผลประจำปี โดยการจ่ายเงินปันผลต้องได้รับอนุมัติจากที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้น ปัจจุบัน คณะกรรมการบริษัท มีนโยบายที่จะเสนอให้ผู้ถือหุ้นพิจารณาจ่ายเงินปันผลประจำปีในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25 ของกำไรสุทธิก่อนผลกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ จากงบการเงินรวม ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับแผนการลงทุน ความจำเป็นและความเหมาะสมอื่นๆ ในอนาคต

พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 ห้ามมิให้บริษัทมหาชนจ่ายเงินปันผล หากยังมียอดขาดทุนสะสมอยู่ แม้ว่าบริษัทนั้นจะมีกำไรในปีนั้นก็ตาม นอกจากนี้พระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 และข้อบังคับของบริษัท กำหนดไว้ว่า บริษัท ต้องจัดสรรกำไรสุทธิประจำปีส่วนหนึ่งไว้เป็นทุนสำรองไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ของกำไรสุทธิประจำปีหักด้วยยอดเงินขาดทุนสะสมยกมา (ถ้ามี) จนกว่าทุนสำรองนี้จะมีจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียนของบริษัท





## คณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ มีหน้าที่รับผิดชอบสูงสุดในการบริหารจัดการกิจการของบริษัทฯ อยู่ภายใต้เงื่อนไขข้อบังคับของบริษัทฯ ซึ่งกำหนดให้คณะกรรมการประกอบด้วยกรรมการจำนวนไม่น้อยกว่า 5 คน แต่ไม่มากกว่า 15 คน สุดแต่ที่ประชุมใหญ่ผู้ถือหุ้นจะเป็นผู้กำหนดเป็นครั้งคราว

และกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการ ทั้งหมดต้องมีถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร ในการประชุมสามัญประจำปี ทุกครั้ง กรรมการจำนวน 1 ใน 3 จะต้องออกจากตำแหน่ง และจะมีการเลือกตั้งกรรมการแทนกรรมการที่ออกตามวาระ กรรมการที่ออกตามวาระนั้นอาจถูกเลือกเข้ามาดำรงตำแหน่งใหม่ก็ได้

รายชื่อกรรมการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 และการเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ประจำปี 2556

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

หมายเหตุ : รายละเอียดของการดำรงตำแหน่งในคณะกรรมการชุดย่อย โปรดดูที่ตารางคำตอบแทนคณะกรรมการบริษัทฯ  
: อดีตกรรมการ หมายถึง กรรมการบริษัทฯ ที่พ้นวาระก่อนวันที่ 31 ธันวาคม 2556  
: ไม่มีกรรมการท่านใดถือครองหุ้นของบริษัทฯ



## เจ้าหน้าที่บริหาร

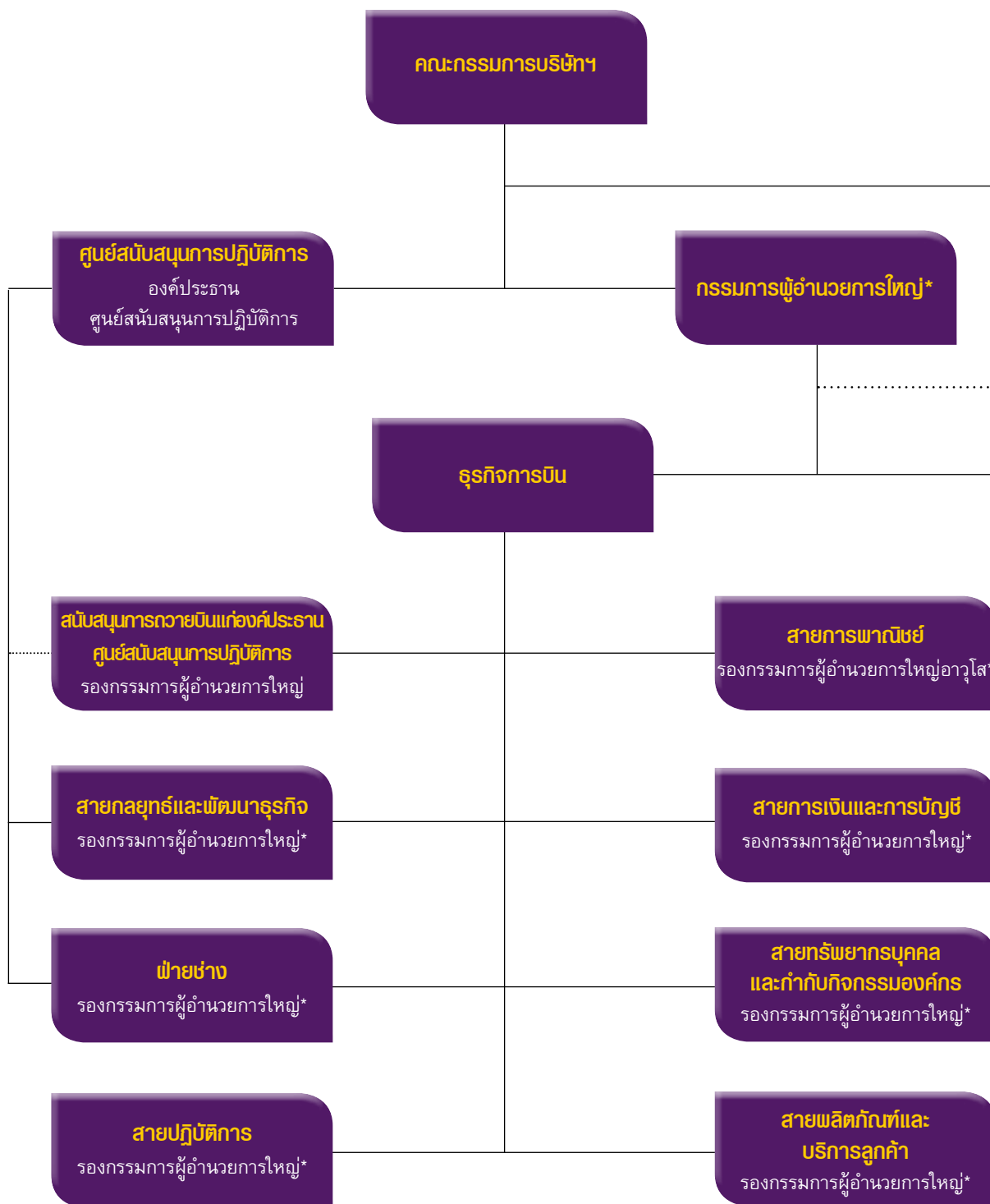
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ มีตำแหน่ง เจ้าหน้าที่ระดับบริหารจำนวนทั้งสิ้น 13 ตำแหน่ง ประกอบด้วย กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ 1 ตำแหน่ง ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ 8 ตำแหน่ง และผู้อำนวยการใหญ่สายการบัญชีหรือการเงิน 3 ตำแหน่ง ประกอบด้วย

รายชื่อเจ้าหน้าที่บริหาร	ตำแหน่ง
1. นายสรจักร เกษมสุวรรณ	กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
2. นายโชคชัย ปัญญาวงศ์	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโส สายการพาณิชย์
3. นายปานทิต ชนะภัย	กรรมการผู้จัดการหน่วยธุรกิจการบริการภาคพื้น ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
4. เรืออากาศเอก มนต์รี จำเรียง	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายช่าง
5. นาวาอากาศตรี อัมภวูธ วัฒนางกูร	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สนับสนุนการถวายบิน แก่องค์ประธานศูนย์สนับสนุนการปฏิบัติการ
6. นายดนุช บุญนา	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายผลิตภัณฑ์และบริการลูกค้า
7. นายนิรุฒ มณีพันธ์	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคล และกำกับกิจกรรมองค์กร
8. นายธีรพล โชติชนาภิบาล	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายกลยุทธ์และพัฒนาธุรกิจ
9. นางวสุกานต์ วิศาลสวัสดิ์	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการเงินและการบัญชี
10. ร้อยโท อธิศักดิ์ พัดชื่นใจ	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายปฏิบัติการ
11. นายธงชัย สิงห์กุล	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบัญชีการเงิน
12. นางจาริต ลีลายุทธ	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบัญชีบริหารและงบประมาณ
13. นายรัช ดันตันทา	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการเงินองค์กร

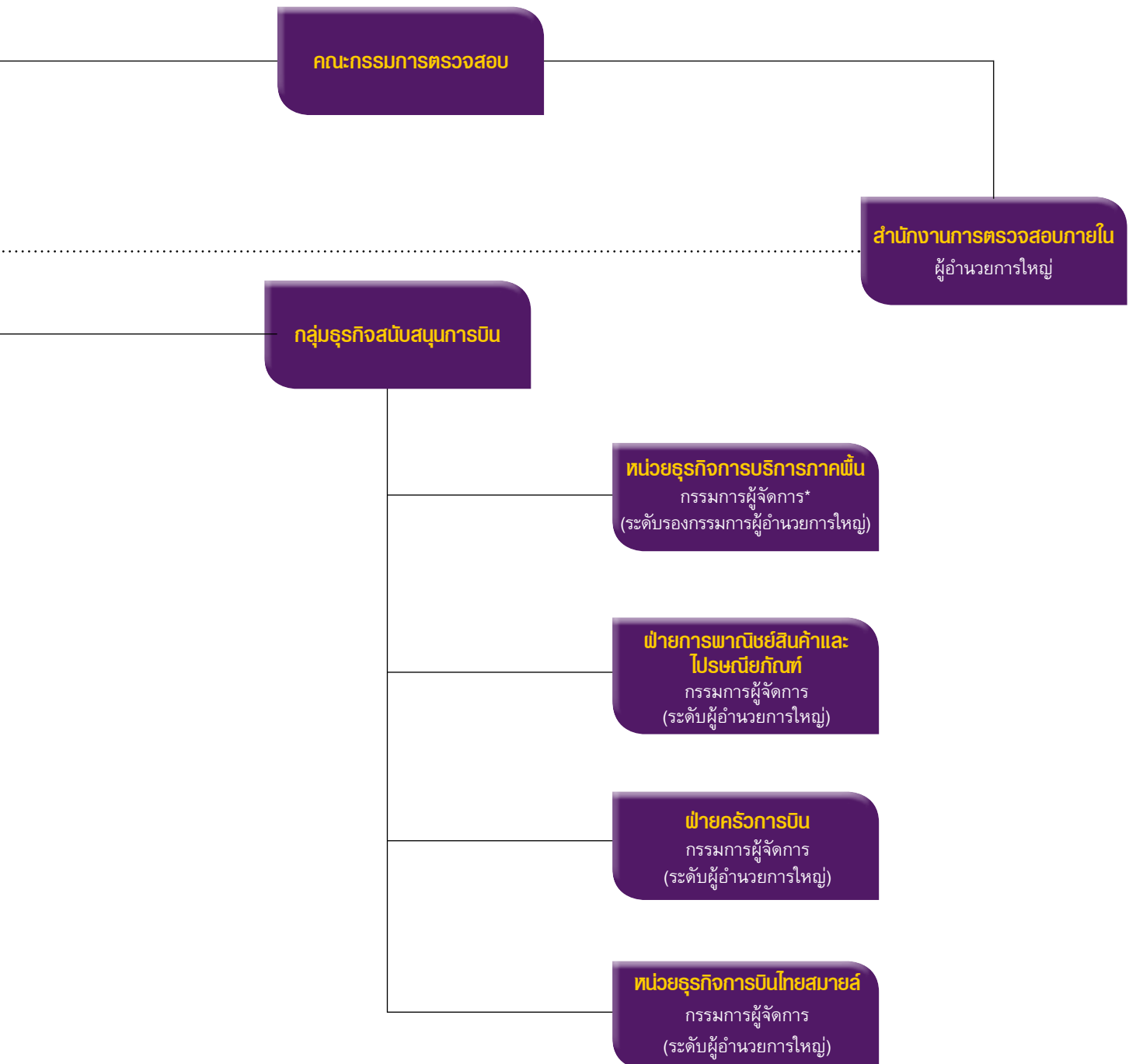
หมายเหตุ : เจ้าหน้าที่บริหาร คือ “ผู้บริหาร” ตามคำนิยาม ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.)

## โครงสร้างการบริหารจัดการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 โครงสร้างการจัดการของบริษัทฯ ประกอบด้วยคณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการชุดย่อย และเจ้าหน้าที่บริหาร ตามโครงสร้างสายการบริหารงาน ดังนี้



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



## เลขานุการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ เล็งเห็นถึงความสำคัญของบทบาทและหน้าที่ของเลขานุการบริษัทฯ และได้ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2551 มาตรา 89/15 ซึ่งกำหนดให้คณะกรรมการต้องจัดให้มีเลขานุการบริษัทฯ รับผิดชอบดำเนินการในนามบริษัทฯ หรือคณะกรรมการ โดยบริษัทฯ ได้แต่งตั้งให้นางสุวิมล บัวเลิศ ผู้อำนวยการใหญ่สำนักเลขานุการบริษัทฯ เป็นเลขานุการบริษัทฯ และทำหน้าที่เป็นเลขานุการคณะกรรมการบริษัทฯ

## คำตอบแทนกรรมการและเจ้าหน้าที่บริหาร คำตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

### คำตอบแทนกรรมการบริษัทฯ

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

1. ให้กรรมการบริษัทฯ ได้รับคำตอบแทนคนละ 50,000 บาทต่อเดือน เป็นประจำทุกเดือน และได้รับเบี้ยประชุมคนละ 30,000 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใดมีการประชุมเกินกว่า 1 ครั้ง คงให้กรรมการบริษัทฯ ได้รับเบี้ยประชุมคนละ 30,000 บาทเท่านั้น โดยให้ประธานกรรมการ

ได้รับเบี้ยประชุมสูงกว่ากรรมการร้อยละ 25 และรองประธานกรรมการได้รับเบี้ยประชุมสูงกว่ากรรมการร้อยละ 12.5 และให้กรรมการเสียภาษีเงินได้เอง

2. ในกรณีกรรมการบริษัทฯ ได้รับแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัทฯ หรือประธานกรรมการบริษัทฯ ให้เป็นกรรมการ อนุกรรมการ หรือคณะทำงานชุดต่างๆ ของบริษัทฯ ให้กรรมการบริษัทฯ ที่ได้รับการแต่งตั้งดังกล่าวได้รับค่าตอบแทนเพิ่มเป็นเบี้ยประชุมคนละ 10,000 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใด กรรมการ อนุกรรมการ และคณะทำงานชุดใด มีการประชุมเกินกว่า 1 ครั้ง คงให้ได้รับเบี้ยประชุมคนละ 10,000 บาทเท่านั้น

3. คณะกรรมการตรวจสอบ (Audit Committee) ให้ได้รับคำตอบแทนเป็นรายเดือนเท่ากับ เบี้ยประชุมกรรมการบริษัทฯ โดยที่ในเดือนใดไม่มีการประชุมคงให้ได้รับคำตอบแทนด้วย

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

สำหรับช่วงวันที่ 1 พฤษภาคม 2556 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2556 ให้ประธานกรรมการตรวจสอบได้รับคำตอบแทนสูงกว่ากรรมการในอัตราร้อยละยี่สิบห้า

ตารางแสดงคำตอบแทนสำหรับกรรมการและเจ้าหน้าที่บริหารของบริษัทฯ ในปี 2556 สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556

หน่วย : ล้านบาท

คณะกรรมการ	จำนวน (ราย)	คำตอบแทนรวมเบี้ยประชุมและเงินรางวัลประจำปี
คณะกรรมการบริษัทฯ	21	21.34 <sup>1)</sup>
คณะกรรมการตรวจสอบ <sup>2)</sup>	3	1.09
คณะกรรมการอื่นๆ	14	0.79
เจ้าหน้าที่บริหาร	13	70.18

หมายเหตุ : <sup>1)</sup> คำตอบแทนรวมเบี้ยประชุม สำหรับคณะกรรมการบริษัทฯ ค่าเบี้ยประชุมสำหรับคณะกรรมการชุดย่อย และเงินรางวัลประจำปี 2555 (ไม่รวมคำตอบแทนคณะกรรมการตรวจสอบ)

<sup>2)</sup> คำตอบแทนสำหรับกรรมการตรวจสอบ



ตารางแสดงผลตอบแทนคณะกรรมการบริษัท ประจำปี 2556

รายชื่อและตำแหน่งของคณะกรรมการบริษัท		ค่าตอบแทนรวม เบี้ยประชุม คณะกรรมการ บริษัท (บาท)	เบี้ยประชุม กรรมการชุดย่อย (บาท)  ค่าตอบแทน คณะกรรมการ ตรวจสอบ (บาท)	เงินรางวัลประจำปี (โบนัส) จาก ผลประกอบการ ปี 2555 (บาท)	รวม ผลตอบแทน (บาท)
1. นายอำพน กิตติอำพน	<ul style="list-style-type: none"> <li>ประธานกรรมการบริษัท</li> <li>กรรมการอิสระ</li> <li>ประธานอนุกรรมการขับเคลื่อนโครงการจัดตั้งการบินไทยสมายล์เป็นบริษัทย่อย</li> </ul>	1,050,000.00	70,000.00	506,822.08	1,626,822.08
2. นายอารีพงศ์ ภู่ชอุ่ม	<ul style="list-style-type: none"> <li>รองประธานกรรมการบริษัท</li> <li>กรรมการบริหาร</li> <li>ประธานกรรมการประเมินผลการดำเนินการปฏิบัติงานของผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่</li> <li>ประธานกรรมการการสรรหากำหนดค่าตอบแทนและพัฒนาบุคลากร</li> </ul>	971,250.00	80,000.00	436,614.76	1,487,864.76
3. นายคณิศ แสงสุพรรณ	<ul style="list-style-type: none"> <li>กรรมการบริษัท</li> <li>กรรมการอิสระ</li> <li>ประธานกรรมการบริหาร</li> <li>กรรมการประเมินผลการดำเนินการปฏิบัติงานของผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่</li> <li>กรรมการพัฒนารายได้และควบคุมค่าใช้จ่าย</li> <li>อนุกรรมการขับเคลื่อนโครงการจัดตั้งการบินไทยสมายล์เป็นบริษัทย่อย</li> <li>กรรมการสรรหากำหนดค่าตอบแทนและพัฒนาบุคลากร</li> <li>รองประธานอนุกรรมการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน</li> </ul>	960,000.00	340,000.00	405,457.66	1,705,457.66



รายชื่อและตำแหน่งของคณะกรรมการบริษัท		ค่าตอบแทนรวม เบี้ยประชุม คณะกรรมการ บริษัท (บาท)	เบี้ยประชุม กรรมการชุดย่อย (บาท)  ค่าตอบแทน คณะกรรมการ ตรวจสอบ (บาท)	เงินรางวัลประจำปี (โบนัส) จาก ผลประกอบการ ปี 2555 (บาท)	รวม ผลตอบแทน (บาท)
4. นายจตุรินทร์ ภิรมย์ภักดี	<ul style="list-style-type: none"> <li>กรรมการบริษัท</li> <li>กรรมการอิสระ</li> <li>กรรมการตรวจสอบ</li> <li>กรรมการประเมินผลการดำเนินการปฏิบัติงานของผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่</li> <li>กรรมการส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม</li> </ul>	870,000.00	80,000.00  360,000.00	405,457.66	1,715,457.66
5. นายธีรศักดิ์ สุวรรณยศ	<ul style="list-style-type: none"> <li>กรรมการบริษัท</li> <li>กรรมการบริหาร</li> <li>ประธานกรรมการบริหารเงินสดคงเหลือและบริหารอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ</li> <li>ประธานกรรมการด้านพัฒนารายได้และควบคุมค่าใช้จ่าย</li> <li>อนุกรรมการขับเคลื่อนโครงการจัดตั้งการบินไทยสมายล์เป็นบริษัทย่อย</li> <li>ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง</li> <li>กรรมการธรรมาภิบาล</li> <li>ประธานอนุกรรมการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน</li> </ul>	960,000.00	400,000.00	405,457.66	1,765,457.66
6. พลอากาศเอก ประจิน จั่นตอง	<ul style="list-style-type: none"> <li>กรรมการบริษัท</li> <li>กรรมการอิสระ</li> <li>ประธานกรรมการเพื่อกำกับดูแลนโยบายด้านการซ่อมบำรุงและการปฏิบัติการ</li> <li>กรรมการบริหารความเสี่ยง</li> </ul>	561,666.67	80,000.00	-	641,666.67

รายชื่อและตำแหน่งของคณะกรรมการบริษัท		ค่าตอบแทนรวม เบี้ยประชุม คณะกรรมการ บริษัท (บาท)	เบี้ยประชุม กรรมการชุดย่อย (บาท)  ค่าตอบแทน คณะกรรมการ ตรวจสอบ (บาท)	เงินรางวัลประจำปี (โบนัส) จาก ผลประกอบการ ปี 2555 (บาท)	รวม ผลตอบแทน (บาท)
7. นายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ	<ul style="list-style-type: none"> <li>กรรมการบริษัท</li> <li>กรรมการอิสระ</li> <li>กรรมการตรวจสอบ</li> <li>กรรมการพิจารณากำกับดูแลบุคคลที่มีความสำคัญต่อบริษัท</li> <li>กรรมการธรรมาภิบาล</li> <li>กรรมการด้านกฎหมาย</li> <li>กรรมการส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม</li> </ul>	930,000.00	190,000.00  360,000.00	405,457.66	1,885,457.66
8. พลอากาศเอก สถิตย์พงษ์ สุขวิมล	<ul style="list-style-type: none"> <li>กรรมการบริษัท</li> <li>กรรมการอิสระ</li> <li>กรรมการธรรมาภิบาล</li> <li>รองประธานกรรมการสรรหากำหนดค่าตอบแทนและพัฒนาบุคลากร</li> <li>กรรมการประเมินผลการดำเนินการปฏิบัติงานของผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่</li> <li>กรรมการเพื่อกำกับดูแลนโยบายด้านการซ่อมบำรุงและการปฏิบัติการ</li> </ul>	630,000.00	20,000.00	405,457.66	1,055,457.66
9. นายสุธรรม ศิริทิพย์สาคร	<ul style="list-style-type: none"> <li>กรรมการบริษัท</li> <li>กรรมการอิสระ</li> <li>กรรมการบริหาร</li> <li>กรรมการด้านพัฒนารายได้และควบคุมค่าใช้จ่าย</li> <li>อนุกรรมการขับเคลื่อนโครงการจัดตั้งการบินไทยสมายล์เป็นบริษัทย่อย</li> <li>กรรมการสรรหากำหนดค่าตอบแทนและพัฒนาบุคลากร</li> </ul>	870,000.00	230,000.00	54,282.58	1,154,282.58



รายชื่อและตำแหน่งของคณะกรรมการบริษัท		ค่าตอบแทนรวม เบี้ยประชุม คณะกรรมการ บริษัท (บาท)	เบี้ยประชุม กรรมการชุดย่อย (บาท)  ค่าตอบแทน คณะกรรมการ ตรวจสอบ (บาท)	เงินรางวัลประจำปี (โบนัส) จาก ผลประกอบการ ปี 2555 (บาท)	รวม ผลตอบแทน (บาท)
10. พลอากาศเอก ม.ล. สุปรีชา กมลาศน์	<ul style="list-style-type: none"> <li>กรรมการบริษัท</li> <li>กรรมการอิสระ</li> <li>กรรมการบริหาร</li> <li>กรรมการด้านพัฒนาทรัพยากรบุคคลและโครงสร้างองค์กร</li> <li>กรรมการเพื่อกำกับดูแลนโยบายด้านการซ่อมบำรุงและการปฏิบัติการ</li> <li>กรรมการบริหารความเสี่ยง</li> <li>รักษาการแทนประธานกรรมการกิจการสัมพันธ์</li> </ul>	960,000.00	230,000.00	405,457.66	1,595,457.66
11. พลตำรวจเอก อดุลย์ แสงสิงแก้ว	<ul style="list-style-type: none"> <li>กรรมการบริษัท</li> <li>กรรมการอิสระ</li> <li>กรรมการเพื่อกำกับดูแลนโยบายด้านการซ่อมบำรุงและการปฏิบัติการ</li> <li>ประธานกรรมการธรรมาภิบาล</li> <li>กรรมการส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม</li> </ul>	872,580.65	30,000.00	-	902,580.65
12. นายสรจักร เกษมสุวรรณ	<ul style="list-style-type: none"> <li>กรรมการบริษัท</li> <li>กรรมการบริหาร</li> <li>กรรมการกิจการสัมพันธ์</li> </ul>	560,000.00	140,000.00	54,282.58	754,282.58
13. พลตำรวจเอก พงศพัศ พงษ์เจริญ	<ul style="list-style-type: none"> <li>อดีตกรรมการบริษัท</li> </ul>	54,193.55	-	54,282.58	108,476.13



รายชื่อและตำแหน่งของคณะกรรมการบริษัท		ค่าตอบแทนรวม เบี้ยประชุม คณะกรรมการ บริษัท (บาท)	เบี้ยประชุม กรรมการชุดย่อย (บาท) ค่าตอบแทน คณะกรรมการ ตรวจสอบ (บาท)	เงินรางวัลประจำปี (โบนัส) จาก ผลประกอบการ ปี 2555 (บาท)	รวม ผลตอบแทน (บาท)
14. นายอภิพร ภาณุวัฒน์	<ul style="list-style-type: none"> <li>• อดีตกรรมการบริษัท</li> <li>• อดีตกรรมการบริหาร</li> <li>• อดีตกรรมการประเมินผลการดำเนินการปฏิบัติงานของผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่</li> <li>• อดีตกรรมการส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม</li> <li>• อดีตอนุกรรมการขับเคลื่อนโครงการจัดตั้งการบินไทยสมายล์เป็นบริษัทย่อย</li> <li>• อดีตกรรมการสรรหากำหนดค่าตอบแทนและพัฒนาบุคลากร</li> </ul>	310,000.00	130,000.00	405,457.66	845,457.66
15. พลตำรวจเอก วิเชียร พจน์โพธิ์ศรี	<ul style="list-style-type: none"> <li>• อดีตกรรมการบริษัท</li> <li>• อดีตกรรมการบริหาร</li> <li>• อดีตประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง</li> <li>• อดีตกรรมการส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม</li> </ul>	662,580.65	90,000.00	-	752,580.65
16. นายศิลปชัย จารุเกษมรัตน์	<ul style="list-style-type: none"> <li>• อดีตกรรมการบริษัท</li> <li>• อดีตกรรมการพัฒนาทรัพยากรบุคคลและโครงสร้างองค์กร</li> <li>• อดีตกรรมการบริหารความเสี่ยง</li> <li>• อดีตประธานกรรมการกิจการสัมพันธ์</li> <li>• อดีตกรรมการธรรมาภิบาล</li> </ul>	770,000.00	180,000.00	384,409.31	1,334,409.31



รายชื่อและตำแหน่งของคณะกรรมการบริษัท		ค่าตอบแทนรวม เบี้ยประชุม คณะกรรมการ บริษัท (บาท)	เบี้ยประชุม กรรมการชุดย่อย (บาท)	เงินรางวัลประจำปี (โบนัส) จาก ผลประกอบการ ปี 2555 (บาท)	รวม ผลตอบแทน (บาท)
			ค่าตอบแทน คณะกรรมการ ตรวจสอบ (บาท)		
17. นายจุลสิงห์ วสันตสิงห์	<ul style="list-style-type: none"><li>•อดีตรองประธานกรรมการบริษัท</li><li>•อดีตประธานกรรมการตรวจสอบ</li><li>•อดีตประธานกรรมการพิจารณากำกับดูแลรูปคดีที่มีความสำคัญต่อบริษัท</li><li>•อดีตประธานกรรมการด้านกฎหมาย</li></ul>	869,583.33	160,000.00  366,250.00	456,139.87	1,851,973.20
18. นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์	<ul style="list-style-type: none"><li>•อดีตกรรมการบริษัท</li></ul>	-	-	190,542.94	190,542.94
19. นายวรเดช หาญประเสริฐ	<ul style="list-style-type: none"><li>•อดีตกรรมการบริษัท</li></ul>	-	-	405,457.66	405,457.66
20. พลตำรวจเอก เปรียวพันธ์ ตามาพงศ์	<ul style="list-style-type: none"><li>•อดีตกรรมการบริษัท</li></ul>	-	-	321,956.65	321,956.65
21. นายประดิษฐ์ สินธวณรงค์	<ul style="list-style-type: none"><li>•อดีตกรรมการบริษัท</li></ul>	-	-	329,018.92	329,018.92

หมายเหตุ : อธิการบดีประธานกรรมการ อธิการบดีประธานกรรมการ และอธิการบดีกรรมการ หมายถึง กรรมการบริษัท ที่พ้นวาระก่อนวันที่ 31 ธันวาคม 2556

## คำตอบแทนอื่นๆ

### สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสาร

#### คณะกรรมการบริษัทฯ

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

#### เจ้าหน้าที่บริหาร

เจ้าหน้าที่บริหารของบริษัทรวมทั้งคู่สมรสและบุตร จะได้รับบัตรโดยสารแบบสำรองที่นั่งได้ตามระเบียบบริษัทฯ ที่กำหนด

#### กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทฯ ได้จัดทะเบียนจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ เมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2535 ซึ่งภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ บริษัทฯ จ่ายเงินสมทบ

เข้ากองทุนในอัตราร้อยละ 9 ของเงินเดือนค่าจ้างสำหรับพนักงานที่มีอายุงานไม่เกิน 20 ปี และในอัตราร้อยละ 10 ของเงินเดือนค่าจ้างสำหรับพนักงานที่มีอายุงาน 20 ปีขึ้นไป โดยพนักงานจ่ายเงินสะสมในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 2 ของเงินเดือนค่าจ้าง แต่ไม่เกินอัตราที่บริษัทฯ จ่ายสมทบ

#### กองทุนบำเหน็จพนักงาน

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

พนักงานที่อยู่ในกองทุนบำเหน็จ จะต้องมีความอายุงานไม่ต่ำกว่า 3 ปี จึงจะมีสิทธิได้รับเงินบำเหน็จตามอายุงานเมื่อพ้นสภาพจากการเป็นพนักงานที่มีสิทธิได้รับเงินบำเหน็จตามระเบียบบริษัท ตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2535 ที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพแล้ว พนักงานที่เข้าทำงานหลังจากนี้จะสามารถเข้าเป็นสมาชิกกองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้อย่างเดียว และไม่สามารถเข้าเป็นสมาชิกกองทุนบำเหน็จพนักงาน กองทุนบำเหน็จพนักงานจึงไม่มีสมาชิกเพิ่มตั้งแต่วันเริ่มจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพและเงินบำเหน็จที่ให้แก่เจ้าหน้าที่บริหารในปี 2556 สิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2556

หน่วย : ล้านบาท

	จำนวน (ราย)	จำนวนเงิน (ล้านบาท)
เจ้าหน้าที่บริหาร	13	3.27

หมายเหตุ : เจ้าหน้าที่บริหารจำนวน 13 รายรวมเจ้าหน้าที่บริหารที่เกษียณอายุและลาออกก่อนวันที่ 31 ธันวาคม 2556

#### บุคลากร

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

ลดจำนวนพนักงานเพื่อการเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานหรือลดต้นทุน ทั้งนี้ แนวปฏิบัติภายในของบริษัทฯ ได้กำหนดให้สอดคล้องกับกฎหมายแรงงานของประเทศไทย ซึ่งมีบทบัญญัติเกี่ยวกับการจ้างแรงงานและการเลิกจ้างพนักงาน ตลอดจนการเกษียณอายุการทำงาน

ตารางแสดงจำนวนพนักงานแยกตามสถานที่ปฏิบัติงานและหน้าที่ ณ วันที่ที่แสดงไว้

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

ตารางแสดงผลตอบแทนที่เป็นตัวเงินที่จ่ายให้แก่พนักงานตามปีหรือรอบระยะเวลาที่แสดงไว้

หน่วย : ล้านบาท

ผลตอบแทนที่เป็นตัวเงินแก่พนักงาน	จำนวนพนักงาน (คน)		
	ปี 2556	ปี 2555	ปี 2554
พนักงานทั่วไป	22,548	21,619	21,841
นักบิน	6,098	8,627	5,624
พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	8,985	5,735	8,591
<b>รวม</b>	<b>37,631</b>	<b>35,981</b>	<b>36,056</b>



## นโยบายการพัฒนาพนักงาน

### ค่าใช้จ่ายในการพัฒนาพนักงาน

หน่วย : ล้านบาท

	ปี 2556	ปี 2555	ปี 2554
รายจ่ายในการพัฒนาพนักงานทั่วไป	93	98	90
รายจ่ายในการพัฒนานักบิน	438	455	659
รายจ่ายในการพัฒนาพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	4	8	14
รวม	535	561	763

### แนวทางด้านแรงงานสัมพันธ์ของบริษัทฯ

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

### แนวทางด้านการคุ้มครองแรงงาน

บริษัทฯ เห็นถึงความสำคัญและคำนึงถึงความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานของพนักงาน เนื่องจากลักษณะงานที่มีความแตกต่างกันในแต่ละสายงาน จึงจัดให้มีคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อมในการทำงาน โดยมีการคัดสรรจากฝ่ายบริหาร และฝ่ายลูกจ้างหน่วยงานต่างๆ ของบริษัทฯ ร่วมกันเป็นกรรมการ เพื่อพิจารณาหาแนวทางและดำเนินการให้ถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด รวมถึงร่วมกันตรวจสอบและจัดหาอุปกรณ์เครื่องมือ เครื่องใช้ต่างๆ เพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปด้วยความสะดวก รวดเร็ว และมีความปลอดภัยสูงสุด เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ หรือภัยอันตรายที่เกิดขึ้นได้กับพนักงานของบริษัทฯ อีกทั้ง มีการรณรงค์ให้พนักงานได้ทราบถึงกระบวนการที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการให้ความคุ้มครองแรงงาน และดูแลให้การรักษายาบาลกับพนักงาน ตามที่กฎหมายกำหนดไว้ ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงประโยชน์และความสำคัญของทรัพยากรบุคคลเป็นสำคัญ



การบินไทย  
การเดินทางที่เปี่ยมไปด้วย  
รอยยิ้มและ  
เสน่ห์ความเป็นไทย









## การกำกับ ดูแลกิจการ

### รายงานคณะกรรมการธรรมาภิบาล

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

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

นอกจากนี้ คณะกรรมการธรรมาภิบาลของบริษัทฯ ได้ตระหนักและเห็นถึงคุณค่าของระบบธรรมาภิบาลว่าเป็นสิ่งที่สามารถนำพาองค์กรสู่ความมั่นคงและยั่งยืนได้ทั้งในปัจจุบันและในอนาคต จึงมีการให้ความรู้ ความเข้าใจ ด้วยการปลูกจิตสำนึกในเรื่องธรรมาภิบาลกับผู้ปฏิบัติงานในทุกระดับ เพื่อเป็นการพัฒนาและเพิ่มศักยภาพในการดำเนินงาน ทั้งยังส่งเสริมและสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ด้าน ธรรมาภิบาลและวัฒนธรรมองค์กรอย่างต่อเนื่อง เพื่อเสริมสร้างความเชื่อมั่น ความไว้วางใจ ความรัก และความผูกพันให้เกิดขึ้นในองค์กร

การดำเนินธุรกิจตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ส่งผลให้บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับด้านการกำกับดูแลกิจการในภาพรวมจากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ในระดับ “ดีเลิศ” เป็นเวลา 2 ปีติดต่อกัน ซึ่งเป็นการสะท้อนให้เห็นถึงเจตนารมณ์อันแน่วแน่ของคณะกรรมการบริษัทฯ ฝ่ายบริหาร และพนักงานในการยึดถือและปฏิบัติตามหลักธรรมาภิบาลอย่างเคร่งครัด

พลตำรวจเอก อดุลย์ แสงสิงแก้ว  
ประธานกรรมการธรรมาภิบาลของบริษัทฯ

3 กุมภาพันธ์ 2557



## การปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

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

คณะกรรมการบริษัทฯ ให้ความสำคัญกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยตระหนักถึงความสำคัญของกระบวนการในการจัดการ ควบคุมดูแล และตรวจสอบโครงสร้างธุรกิจที่ชัดเจน ด้วยความรอบคอบรัดกุม ซึ่งเป็นส่วนสำคัญที่นักลงทุน ผู้ถือหุ้นทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศจะตัดสินใจในการเลือกลงทุนในบริษัทนั้นๆ หรือไม่ ดังนั้น บริษัทฯ จึงปรับเปลี่ยนด้านการบริหารจัดการองค์กรเป็นแบบบูรณาการด้วยการพัฒนาระบบสารสนเทศ ระบบทรัพยากรบุคคล ระบบการเงินและการบัญชี ให้มีความทันสมัย สามารถรายงานผลได้อย่างรวดเร็ว เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยมุ่งเน้นการสร้างประโยชน์สูงสุดให้แก่ลูกค้า ผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน

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

## นโยบายเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี

บริษัทฯ ได้ตระหนักและเล็งเห็นถึงความสำคัญของหลักธรรมาภิบาลและหลักการกำกับกิจการที่ดี ดังนั้น บริษัทฯ จึงปลูกฝังหลักการดังกล่าวในสำนึกและพฤติกรรมของ

คณะกรรมการบริษัทฯ ฝ่ายบริหาร และพนักงาน เพื่อให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ มีการเจริญเติบโตอย่างมั่นคงและยั่งยืน

### กรอบนโยบายการกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการบริษัทฯ มีนโยบายให้ความสำคัญต่อการดำเนินงานตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยยึดหลักธรรมาภิบาลสากล เป็นแนวทางในการดำเนินงาน จึงกำหนดกรอบนโยบายการกำกับดูแลกิจการ ซึ่งครอบคลุมองค์ประกอบที่สำคัญ 4 ด้าน ได้แก่

#### ด้าน รัฐ สังคมและสิ่งแวดล้อม

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

#### ด้านผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้เสีย

- มุ่งเน้นการให้บริการทุกระดับด้วยความประทับใจ ผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้เสีย ได้รับการอำนวยความสะดวก และได้รับการตอบสนองตามต้องการ
- สร้างกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้เสียผ่านช่องทางต่างๆ
- ส่งเสริม สนับสนุน แนวทางใหม่ๆ ตลอดจนการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาประยุกต์ใช้ในการพัฒนาการให้บริการเพื่อความสะดวกและทันสมัย
- ส่งเสริมการให้บริการ โดยยึดหลักความพึงพอใจของผู้รับบริการ แสดงความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นอย่างเป็นธรรม อันเนื่องมาจากการบริการที่ผิดพลาด หรือไม่ปฏิบัติตามสัญญาหรือข้อตกลง
- มุ่งมั่นที่จะเปิดโอกาสในการแข่งขันการให้บริการอย่างเป็นธรรมและเสมอภาค

#### ด้านองค์กร

- สร้างระบบการกำกับดูแลและป้องกันมิให้เกิดการขัดแย้งทางผลประโยชน์ ในการดำเนินงาน และทบทวนระบบการกำกับดูแลขององค์กรอย่างสม่ำเสมอ

- ส่งเสริม ปกป้อง และกระตุ้น สร้างบรรยากาศให้ตระหนักถึงความเสี่ยงต่อการผิดจริยธรรม จนเป็นวัฒนธรรมองค์กรโดยเน้นย้ำถึงผลกระทบที่เกิดจากการดำเนินงานที่ไม่สอดคล้องกับหลักคุณธรรม จริยธรรม และธรรมาภิบาล

- สร้างกระบวนการป้องกันและรับมือกับเหตุการณ์ที่คาดไม่ถึง เช่น กรณีที่ผลิตภัณฑ์ บริการ และการปฏิบัติการมีผลกระทบในเชิงลบต่อสังคม รวมถึงการคาดการณ์ล่วงหน้าถึงความกังวลของสาธารณะที่มีผลต่อผลิตภัณฑ์ บริการ และการปฏิบัติการ

- ให้ความสำคัญต่อความถูกต้องและความชัดเจนของข้อมูลที่เผยแพร่สู่สาธารณชน โดยปรับปรุงพัฒนาระบบการจัดการฐานข้อมูลให้ถูกต้อง ทันสมัยอยู่ตลอดเวลา และเน้นย้ำให้ผู้ปฏิบัติงานทุกระดับยึดถือปฏิบัติโดยเคร่งครัด

- ส่งเสริมและจัดให้มีระบบบริหารความเสี่ยง ที่เกี่ยวกับประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการปฏิบัติงาน ความถูกต้องของรายงานและการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง ภายใต้การกำกับดูแลและควบคุมภายในที่ดี

#### ด้านปฏิบัติการ

- ให้ความสำคัญ สนับสนุน ผลักดัน การพัฒนาทรัพยากรบุคคล การสร้างความผูกพันองค์กร และการสืบทอดตำแหน่งอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง

- มุ่งมั่นที่จะสร้างบรรยากาศในการทำงานที่ดึงดูดและรักษาพนักงานที่มีคุณภาพ พร้อมจัดให้มีการพัฒนาความสามารถและทักษะที่จำเป็น เพื่อให้พนักงานพัฒนาศักยภาพ และสามารถทำงานอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

- ส่งเสริม สนับสนุน จัดให้มีระบบการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ประสบการณ์ และความรู้ในการปฏิบัติงานทุกระดับ เพื่อยกระดับมาตรฐานในการปฏิบัติงาน

- เคารพในสิทธิส่วนบุคคลของเจ้าหน้าที่/พนักงาน หลีกเลี่ยงการนำเอาข้อมูล หรือเรื่องราวของเจ้าหน้าที่/พนักงาน ทั้งในเรื่องที่เกี่ยวกับการปฏิบัติงานและเรื่องส่วนตัวไปเปิดเผย หรือวิพากษ์วิจารณ์ในลักษณะที่จะก่อให้เกิดความเสียหายแก่เจ้าหน้าที่/พนักงาน หรือภาพลักษณ์โดยรวมขององค์กร

- กำกับดูแลให้พนักงานปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์ สุจริต โปร่งใส เพื่อประโยชน์สูงสุดขององค์กร และไม่ดำเนินการที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์

- ให้ความสำคัญและความเป็นธรรมกับพนักงานทุกระดับ จัดให้มีกระบวนการรับข้อร้องเรียนจากพนักงานอย่างเป็นระบบ ในเรื่องการปฏิบัติที่ไม่เป็นธรรมของผู้บังคับบัญชา

#### หลักบรรษัทภิบาลของการบีโอไทย

##### การสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่องค์กรในระยะยาว

ส่งเสริมและปกป้องให้ผู้ปฏิบัติงานมีวิสัยทัศน์และตระหนักถึงความสำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในทุกด้าน ซึ่งเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่องค์กรในระยะยาว ตลอดจนจัดให้มีคณะกรรมการต่างๆ ตามหลักธรรมาภิบาล และผู้บริหารต้องปฏิบัติตามนโยบายว่าด้วยการสรรหา แต่งตั้ง โยกย้าย และพิจารณาความดีความชอบด้วยความโปร่งใสและเป็นธรรม

##### ความโปร่งใส

ดูแลให้มีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญทั้งข้อมูลด้านการเงินและด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ภายในระยะเวลาที่เหมาะสม และผ่านช่องทางที่ผู้เกี่ยวข้องสามารถเข้าถึงข้อมูลได้สะดวก และจัดให้มีหน่วยงานประชาสัมพันธ์ และหน่วยงานนักลงทุนสัมพันธ์ ทำหน้าที่เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารทั่วไปเกี่ยวกับบริษัทฯ ให้สาธารณชนได้รับทราบ อีกทั้งผู้ปฏิบัติงานจะต้องไม่มีผลประโยชน์ ส่วนตน ในการปฏิบัติหน้าที่หรือละเว้นการดำเนินการใดๆ ในลักษณะที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัทฯ ไม่ใช่ข้อมูลแสวงหาผลประโยชน์เพื่อตนเองหรือผู้อื่น ตลอดจนผู้ปฏิบัติงานต้องไม่รับตำแหน่ง กรรมการหรือที่ปรึกษาให้แก่บริษัท หรือบุคคลใดๆ ซึ่งจะก่อหรืออาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัทฯ รวมถึงการรับทรัพย์สินหรือประโยชน์อื่นใดของผู้ปฏิบัติงานจะต้องอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติกำหนด

##### ความรับผิดชอบในหน้าที่

ผู้ปฏิบัติงานต้องอุทิศตนในการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรู้ และประสบการณ์อย่างเต็มความสามารถ โดยให้ความสำคัญต่อการตอบสนองความต้องการของผู้ถือหุ้น ลูกค้า คู่ค้า และพนักงาน โดยใช้ดุลยพินิจในการปฏิบัติหน้าที่อย่างเป็นอิสระด้วยความสุจริตและเป็นธรรมตลอดจนหลีกเลี่ยงการกระทำใดๆ อันเป็นการขัดแย้งกับผลประโยชน์

ของบริษัทฯ หรือเป็นการใช้โอกาสหรือข้อมูลที่ได้จากการเป็นผู้ปฏิบัติงานของบริษัทฯ เพื่อแสวงหาผลประโยชน์สำหรับตนเองหรือผู้อื่น ซึ่งผู้บริหารจะต้องส่งเสริมและปลูกฝังผู้ใต้บังคับบัญชา ให้มีจิตสำนึกของความรับผิดชอบต่ออย่างสูงในการปฏิบัติหน้าที่

#### ความรับผิดชอบต่อผลการปฏิบัติหน้าที่

ผู้ปฏิบัติงานต้องตั้งใจปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถ และใช้ความระมัดระวังเยี่ยงผู้มีความรู้และประสบการณ์ พร้อมทั้งจะรับผิดชอบต่อผลการกระทำของตนเองรวมถึงชี้แจงและอธิบายการตัดสินใจ และการกระทำของตนเองต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ผู้บังคับบัญชา ผู้ถือหุ้น ลูกค้ายุติ และผู้มีส่วนได้เสียอื่นๆ ของบริษัทฯ ส่งเสริมและปลูกฝังให้ผู้ปฏิบัติงานมีจิตสำนึกความรับผิดชอบต่อ

#### ความเป็นธรรม

ผู้ปฏิบัติงานต้องดำเนินการ และปฏิบัติหน้าที่ของตนเองด้วยความเป็นธรรม โดยการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียอย่างเท่าเทียมกันไม่เลือกปฏิบัติ เนื่องจากความแตกต่างในด้านเชื้อชาติ สัญชาติ ศาสนา เพศ หรือเหตุอื่นอันไม่เป็นธรรม รวมถึงประพฤติปฏิบัติต่อคู่แข่งทางการค้าให้สอดคล้องกับหลักสากลภายใต้กรอบแห่งกฎหมายที่เกี่ยวข้องไม่ละเมิดความลับ หรือล่วงรู้ความลับทางการค้าของคู่แข่งทางการค้าด้วยวิธีอันผิด และจัดให้มีช่องทางให้พนักงานสามารถแจ้งเรื่องที่ผิดกฎหมายหรือผิดระเบียบของบริษัทฯ และดูแลให้ข้อร้องเรียนได้รับการตอบสนองภายในระยะเวลาที่เหมาะสม

#### สิทธิของผู้มีส่วนได้เสีย

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจโดยยึดหลักธรรมาภิบาล หรือหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของรศทวิสาหกิจ รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดีเป็นที่ยอมรับในระดับสากล เพื่อความเป็นองค์กรที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล มีความโปร่งใส สร้างความเชื่อมั่นและความพึงพอใจแก่ลูกค้า สร้างมูลค่าสูงสุดสำหรับผู้ถือหุ้น และมุ่งเน้นสร้างประโยชน์ให้กับผู้มีส่วนได้เสียในทุกภาคส่วนอย่างเป็นธรรม

ในฐานะสายการบินแห่งชาติ บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจด้วยความรับผิดชอบต่อสังคม ซึ่งสอดคล้องกับหลักมาตรฐานสิ่งแวดล้อมสากล เพื่อลดมลพิษและผลกระทบต่างๆ อันเกิด

จากการดำเนินงาน และเพื่อให้เป็นไปตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยพุทธศักราช 2550 ที่บัญญัติให้มีประมวลจริยธรรม บริษัทฯ ได้กำหนดแนวทางการปฏิบัติไว้เป็นลายลักษณ์อักษรในคู่มือประมวลบรรษัทภิบาลและจริยธรรม เพื่อให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ถือหลักปฏิบัติดังนี้

#### ประเทศชาติ

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจด้วยความโปร่งใสสามารถตรวจสอบได้ ช่วยเหลือบริษัทฯ เติบโตอย่างยั่งยืนและเกิดผลดีต่อประเทศชาติ โดยไม่กระทำการใดๆ อันจะก่อให้เกิดผลเสียต่อประเทศชาติ

#### สังคมและส่วนรวม

บริษัทฯ คำนึงถึงทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และประโยชน์ส่วนรวม โดยปลูกฝังให้เกิดจิตสำนึกรับผิดชอบต่อ “สังคมและส่วนรวม” รวมทั้งให้การสนับสนุน ส่งเสริม หรือมีส่วนร่วมในกิจกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อสังคมหรือชุมชนต่างๆ

#### ผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจเพื่อสร้างผลตอบแทนที่ดีอย่างต่อเนื่องและยั่งยืนให้แก่ “ผู้ถือหุ้น” และปฏิบัติต่อ “ผู้ถือหุ้น” ทุกรายด้วยความเสมอภาค

#### ลูกค้า

บริษัทฯ จะให้บริการที่มีคุณภาพ โดยใส่ใจในเรื่องความปลอดภัย ความสะดวกสบาย และแสวงหาวิธีการที่สามารถสนองความต้องการของ “ลูกค้า” อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและความพึงพอใจ

#### คู่ค้า เจ้าหนี้ และลูกหนี้

บริษัทฯ จะดำเนินการให้ “คู่ค้า เจ้าหนี้ และลูกหนี้” มั่นใจได้ว่าจะได้รับการปฏิบัติอย่างเสมอภาคและเป็นธรรม โดยตั้งอยู่บนพื้นฐานของความสัมพันธ์ทางธุรกิจ และการได้รับผลตอบแทนที่เป็นธรรมต่อทั้งสองฝ่าย รวมทั้งหลีกเลี่ยงสถานการณ์ที่อาจเกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์

#### ผู้ปฏิบัติงาน

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

## ภาวะผู้นำและวิสัยทัศน์

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

คณะกรรมการบริษัท มีการพัฒनावิสัยทัศน์อย่างสม่ำเสมอ เพื่อนำมากำหนดทิศทางขององค์กรว่าควรก้าวไปในทิศทางใด ด้วยการพิจารณาค่านิยมและอุดมคติขององค์กรที่ยังมีประโยชน์และมีคุณค่า มีการหารือเกี่ยวกับแนวคิดต่างๆ กับผู้มีส่วนได้เสีย และนำผลจากการหารือมาใช้ในการพิจารณาเพื่อกำหนดวิสัยทัศน์ให้สอดคล้องกับความเป็นจริง ตลอดจนกำกับดูแลให้การบริหารงานดำเนินตามแผนกลยุทธ์ โดยคำนึงถึงกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลต่อบริษัท

## จริยธรรมธุรกิจ

จริยธรรมทางธุรกิจ เป็นหนทางแห่งความสำเร็จในการดำเนินธุรกิจ เพราะองค์กรจะได้รับการยอมรับและมีความน่าเชื่อถือ ทำให้ได้เปรียบในการแข่งขันและมีความมั่นคงในระยะยาว บริษัท มีเจตนาแน่วแน่ที่จะดำเนินธุรกิจควบคู่ไปกับการรับผิดชอบต่อสังคม โดยยึดมั่นในหลักจริยธรรมทางธุรกิจและหลักธรรมาภิบาลหรือหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัท ได้ให้พนักงานในทุกระดับปฏิบัติงานตาม “ประมวลบรรษัทภิบาลและจริยธรรมของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)” ควบคู่ไปกับประกาศ ข้อบังคับ คำสั่ง ระเบียบ และวิธีปฏิบัติอื่นๆ ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานของบริษัท ปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างถูกต้องตามหลักคุณธรรมและจริยธรรม ผดุงไว้ซึ่งเกียรติและศักดิ์ศรีควรค่าแก่ความไว้วางใจ และเสริมสร้างความเชื่อมั่นต่อลูกค้าและประชาชน อันเป็นผลทำให้ภาพลักษณ์ของบริษัท เป็นที่ศรัทธาแก่

บุคคลโดยทั่วไป

นอกเหนือจากการดำเนินธุรกิจเพื่อประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสียในทุกภาคส่วนแล้ว บริษัทฯ ยังคำนึงถึงสังคมและสิ่งแวดล้อมโดยรวม ด้วยการมุ่งเน้นการมีส่วนร่วมของผู้บริหาร พนักงาน เพื่อปลูกฝังจิตสำนึกการรับผิดชอบต่อสังคมอย่างต่อเนื่อง โดยมุ่งมั่นที่จะสร้างสรรค์ ส่งเสริม และสนับสนุนกิจกรรมด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมเพื่อการวางรากฐานและการขยายเครือข่าย เพื่อการเจริญเติบโตอย่างยั่งยืน อาทิ เชิญชวนให้พนักงาน บริจาคเงินหรือสิ่งของเครื่องใช้เพื่อนำไปช่วยเหลือผู้ประสบทุกข์ภัยในหลายพื้นที่ทั่วประเทศ โครงการปลูกชีวิตให้แผ่นดิน เนื่องจากเล็งเห็นถึงความสำคัญของการอนุรักษ์ต้นน้ำลำธารของผืนป่าในประเทศ

บริษัทฯ มีหลักจริยธรรม เพื่อให้พนักงานยึดถือปฏิบัติ ดังนี้

### หลักจริยธรรม

- ยึดมั่นในระบอบประชาธิปไตย ให้การสนับสนุนและยึดมั่นในระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข
- ยึดมั่นในประโยชน์ของบริษัท ปฏิบัติหน้าที่เพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัท โดยไม่แสวงหาผลประโยชน์เพื่อตนเองหรือผู้อื่น และไม่มีผลประโยชน์ทับซ้อน
- ยึดมั่นในความซื่อสัตย์สุจริต ไม่ยินยอมให้เกิดการทุจริตขึ้นในงานที่ตนมีหน้าที่รับผิดชอบ
- ยึดมั่นในความถูกต้อง ไม่ยินยอมให้เกิดการกระทำที่ผิดกฎหมายขึ้นในงานที่ตนมีหน้าที่รับผิดชอบ
- ยึดมั่นในความโปร่งใส ไม่บิดเบือนข้อเท็จจริงไม่ว่าในลักษณะใดๆ ในการให้ข้อมูลข่าวสารแก่ผู้ร่วมงาน ประชาชน ผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้เสียอื่นๆ ของบริษัทฯ

## การก่อร่างสร้างองค์กรที่ไม่เป็นอุปสรรค

การแต่งตั้งกรรมการของบริษัท เป็นไปตามมติที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้น โดยผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการสรรหากำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากรและกรรมการบริษัท ตามลำดับ ตามข้อบังคับของบริษัท และคณะกรรมการบริษัท ประกอบด้วยกรรมการอย่างน้อย 5 ท่าน แต่ไม่เกิน 15 ท่าน โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 คณะกรรมการบริษัท มีจำนวน 15 ท่าน ประกอบด้วย



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

จากโครงสร้างข้างต้น คณะกรรมการบริษัท ประกอบด้วยกรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารถึงร้อยละ 93.33 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด และมีกรรมการอิสระถึงร้อยละ 73.33 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด ซึ่งเป็นจำนวนที่มากพอที่จะสามารถสร้างกลไกถ่วงดุลอำนาจภายในคณะกรรมการบริษัท ดังนั้น ผู้มีส่วนได้เสียจึงสามารถมั่นใจได้ว่าคณะกรรมการบริษัทสามารถปฏิบัติหน้าที่ในฐานะตัวแทนผู้ถือหุ้นได้อย่างเป็นอิสระ และมีการถ่วงดุลที่เหมาะสม

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัท มีหน้าที่รับผิดชอบในการปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ และข้อบังคับของบริษัท ตลอดจนมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้นด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และความระมัดระวังในการรักษาผลประโยชน์ของบริษัท กรรมการบริษัท มีวาระการดำรงตำแหน่งที่แน่นอน ตามข้อบังคับบริษัท ที่กำหนดไว้ว่าในการประชุมสามัญประจำปีทุกครั้งให้กรรมการจำนวน 1 ใน 3 ออกจากตำแหน่ง โดยให้กรรมการที่ดำรงตำแหน่งนานที่สุดเป็นผู้ออกจากตำแหน่ง

### การประเมินตนเองของคณะกรรมการบริษัทฯ และการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

บริษัทฯ กำหนดการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการเป็นประจำทุกปีตามหลักกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อเป็นเครื่องมือในการตรวจสอบการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัท และได้ทำการปรับปรุงแบบประเมินให้มีความชัดเจนยิ่งขึ้น โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการธรรมาภิบาล ประกอบด้วยแบบการประเมินตนเองของกรรมการ แบบประเมินไขว้ของกรรมการ และแบบประเมินคณะกรรมการบริษัท และนำผลการประเมินของคณะกรรมการรายงานในการประชุมคณะกรรมการบริษัท เพื่อนำไปจัดกิจกรรมเพื่อเป็นการส่งเสริมความรู้ความสามารถของคณะกรรมการ

บริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ประกอบด้วย กรรมการบริษัท และผู้แทนฝ่ายบริหาร ทำหน้าที่เลขานุการ คณะกรรมการดังกล่าวจะทำหน้าที่ประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ปีละ 2 ครั้ง เป็นประจำทุกปีตามรอบของปีงบประมาณ ซึ่งได้ทำการประเมินผลการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ

### การรวมหรือแยกตำแหน่ง

ประธานกรรมการบริษัท เป็นกรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารและเป็นกรรมการอิสระ ไม่เป็นบุคคลเดียวกับกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และไม่มีความสัมพันธ์ใดๆ กับฝ่ายบริหาร โดยบริษัทฯ ได้มีการจัดให้แบ่งแยกบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบในการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัท และฝ่ายบริหารออกจากกันอย่างชัดเจนและเป็นลายลักษณ์อักษร

### คำตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

คณะกรรมการบริษัท ได้แต่งตั้งคณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร เพื่อทำหน้าที่พิจารณากำหนดค่าตอบแทนของกรรมการ อนุกรรมการต่างๆ และฝ่ายบริหารของบริษัท รวมทั้งบุคคลภายนอกที่มาปฏิบัติงานให้กับบริษัทฯ เพื่อเป็นการจูงใจ และรักษากรรมการที่มีคุณภาพตามที่บริษัทฯ ต้องการและอยู่ในลักษณะที่เปรียบเทียบได้กับระดับที่ปฏิบัติอยู่ในอุตสาหกรรม

นอกจากนี้ กรรมการที่ได้รับมอบหมายหน้าที่ความรับผิดชอบเพิ่มขึ้น ควรได้รับค่าตอบแทนเพิ่มเติมที่เหมาะสม ส่วนกรรมการที่เป็นผู้บริหารและฝ่ายบริหาร ควรได้รับค่าตอบแทน ที่เชื่อมโยงกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และผลการปฏิบัติงานของกรรมการ หรือผู้บริหารแต่ละคน ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดการกำกับดูแลที่ดีตามหลักการที่กระทรวงการคลัง และตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนด รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดี ซึ่งเป็นที่ยอมรับในระดับสากล โดยค่าตอบแทนกรรมการเป็นไปตามมติที่ได้รับรองอนุมัติจากที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้น ทั้งนี้ รายละเอียดค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหารสำหรับปี 2556 ได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อผลตอบแทนกรรมการและเจ้าหน้าที่บริหารแล้ว

## คณะอนุกรรมการ

คณะกรรมการบริษัท ได้แต่งตั้งกรรมการที่มีความรู้ความชำนาญที่เหมาะสมเป็นคณะอนุกรรมการ เพื่อช่วยปฏิบัติงานในการศึกษาและกลั่นกรองเรื่องสำคัญที่ต้องการการดูแลอย่างใกล้ชิดในแต่ละด้าน และเสนอความเห็นต่อคณะกรรมการบริษัท คณะอนุกรรมการในความหมายที่กำหนดไว้ในหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัท ได้จัดตั้งเป็นคณะกรรมการชุดต่างๆ สำหรับรายละเอียด บทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบ และองค์ประกอบของแต่ละคณะได้อธิบายไว้ภายใต้หัวข้อเรื่องคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการชุดย่อย

## รายงานของคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการบริษัท มีหน้าที่จัดทำรายงานอธิบายถึงผลการดำเนินงานของบริษัท และเหตุการณ์สำคัญในรอบปี ให้ผู้ถือหุ้นได้รับทราบ และรับผิดชอบต่อการมีระบบบริหารความเสี่ยง และระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสม และมีประสิทธิภาพ โดยคณะกรรมการบริษัท ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ เพื่อทำหน้าที่ดูแลรับผิดชอบเกี่ยวกับคุณภาพของรายงานทางการเงินและระบบการควบคุมภายใน รวมถึงกระบวนการต่างๆ ให้มีการจัดทำอย่างถูกต้องตามมาตรฐานบัญชีที่รับรองทั่วไปและการเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใส คณะกรรมการบริษัท ได้จัดทำรายงานดังกล่าว และคณะกรรมการตรวจสอบได้มีการรายงานตามรายละเอียดที่ปรากฏในรายงานประจำปีแล้ว

## การพัฒนาความรู้และทักษะของคณะกรรมการบริษัท และฝ่ายบริหาร

บทบาทของกรรมการบริษัทจดทะเบียนในการกำกับดูแลกิจการที่ดี เป็นสิ่งที่ได้รับความสนใจจากผู้มีส่วนได้เสีย หน่วยงานกำกับดูแล นักลงทุน สถาบันผู้ถือหุ้น ตลอดจนตัวบริษัทเอง ความคาดหวังจากผู้มีส่วนได้เสีย จากการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการบริษัท ในปัจจุบันนั้นเพิ่มขึ้น ผู้มีส่วนได้เสียมิได้คาดหวังให้กรรมการเป็นเพียงแต่ตรายาง แต่มีความคาดหวังให้กรรมการมีหน้าที่ชี้แนะองค์กรไปสู่ความเจริญอย่างยั่งยืน ต้องคอยดูแลและปกป้องผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นไม่ว่าจะเป็นรายใหญ่หรือรายเล็กให้ได้รับผลตอบแทนสูงสุด จากเหตุผล

ดังกล่าวข้างต้น บริษัทฯ จึงเล็งเห็นความสำคัญของการพัฒนาความรู้และทักษะของคณะกรรมการบริษัท และฝ่ายบริหาร โดยมียุทธศาสตร์ส่งเสริมและนำผลประโยชน์คณะกรรมการบริษัท มาประกอบในการดำเนินการให้คณะกรรมการบริษัท และฝ่ายบริหารเข้ารับการอบรมหรือเข้าร่วมกิจกรรมเพื่อเป็นการเพิ่มพูนความรู้ด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับบทบาทหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย ทั้งในฐานกรรมการบริษัท และกรรมการชุดย่อยต่างๆ อย่างสม่ำเสมอ รวมถึงฝ่ายบริหารที่ได้รับแต่งตั้งให้ไปปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่ง กรรมการผู้แทนบริษัท ในคณะกรรมการบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง ทั้งที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ตลาดหลักทรัพย์ฯ สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และสมาคมบริษัทจดทะเบียนซึ่งกรรมการส่วนใหญ่ ได้ผ่านการอบรมหลักสูตรจากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ได้แก่

- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP)
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP)
- หลักสูตร DCP Refresher Course (Re-DCP)
- หลักสูตร Audit Committee Program (ACP)
- หลักสูตร Role of the Chairman Program (RCP)
- หลักสูตร Finance for Non-Finance Director (FN)
- หลักสูตร Understanding the Fundamental of

Financial Statements (UFS)

- หลักสูตร Financial Statements for Directors (FSD)
- หลักสูตร The Executive Director Course (EDC)
- หลักสูตร Financial Institution Governance Program

(FGP)

## การเข้ารับการอบรมของคณะกรรมการบริษัท และฝ่ายบริหาร

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

รายชื่อ	ตำแหน่ง	หลักสูตร
นายอำพน กิตติอำพน	ประธานกรรมการและ กรรมการอิสระ	• Director Certification Program (DCP 80/2006)
นายอารีพงศ์ ภู่ชอุ่ม	รองประธานกรรมการและ กรรมการอิสระ	• Director Certification Program (DCP 3/2000) • DCP Refresher Course (ReDCP 2/2009)
นายคณิต แสงสุพรรณ	กรรมการอิสระ	• Director Accreditation Program (DAP 21/2004)
พลอากาศเอก สถิตย์พงษ์ สุขวิมล	กรรมการอิสระ	-
นายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ	กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ	• Director Certification Program (DCP 0/2000) • The Executive Director Course (EDC 1/2012)
นายธีรศักดิ์ สุวรรณยศ	กรรมการ	• Director Accreditation Program (DAP 26/2004)
พลอากาศเอก ม.ล. สุปรียา กมลาคณ์	กรรมการอิสระ	• Director Accreditation Program (DAP 54/2006)
นายจุตินันท์ ภิรมย์ภักดี	กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ	• Audit Committee Program (ACP 38/2012) • Director Certification Program (DCP 49/2004) • Role of the Chairman Program (RCP 11/2005)
พลอากาศเอก ประจิน จั่นตอง	กรรมการอิสระ	-
พลตำรวจเอก อดุลย์ แสงสิงแก้ว	กรรมการอิสระ	• Director Certification Program (DCP 118/2009) • Financial Institutions Governance Program (FGP 7/2003)
นายสุธรรม ศิริทิพย์สาคร	กรรมการอิสระ	• Director Accreditation Program (DAP 63/2007)
นายพงษ์ภาณุ เศวตรุนทร์	กรรมการ	• Director Certification Program (DCP 17/2002) • Financial Statements for Director (FSD 2/2008) • Role of Chairman Program (RCP 21/2009) • Financial Institutions Governance Program (FGP 7 /2003)
นายสมชัย ศิริวัฒนโชค	กรรมการ	• Director Certification Program (DCP 146/2011) • Financial Statements for Director (FSD 12/2011)
นายอรรถพล ไหญ่สว่าง	ประธานกรรมการตรวจสอบ กรรมการอิสระ	-
นายสรจักร เกษมสุวรรณ	กรรมการ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่	• Director Accreditation Program (DAP 22/2004) • Director Certification Program (DCP 157/2012)

## คณะกรรมการชุดย่อย

### คณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการบริษัท มีหน้าที่รับผิดชอบสูงสุดในการบริหารจัดการกิจการของบริษัท อยู่ภายใต้เงื่อนไขข้อบังคับของบริษัท ซึ่งกำหนดให้คณะกรรมการประกอบด้วยกรรมการจำนวนไม่น้อยกว่า 5 คน แต่ไม่มากกว่า 15 คน สุดแต่ที่ประชุมใหญ่ผู้ถือหุ้นจะเป็นผู้กำหนดเป็นครั้งคราว

และกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมด ต้องมีถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร ในการประชุมสามัญประจำปี ทุกครั้ง กรรมการจำนวน 1 ใน 3 จะต้องออกจากตำแหน่ง และจะมีการเลือกตั้งกรรมการแทนกรรมการที่ออกตามวาระ กรรมการที่ออกตามวาระนั้นอาจถูกเลือกเข้ามาดำรงตำแหน่งใหม่ก็ได้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 คณะกรรมการบริษัท ประกอบด้วยกรรมการ ซึ่งมีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นายอำพน กิตติอำพน  
ประธานกรรมการและกรรมการอิสระ
2. นายอารีพงศ์ ภู่ชอุ่ม  
รองประธานกรรมการและกรรมการอิสระ
3. นายคณิศ แสงสุพรรณ  
กรรมการอิสระ
4. นายจุตินันท์ ภิรมย์ภักดี  
กรรมการอิสระและกรรมการตรวจสอบ
5. นายธีรศักดิ์ สุวรรณยศ  
กรรมการ
6. พลอากาศเอก ประจิน จั่นตอง  
กรรมการอิสระ
7. นายพงษ์ภาณุ เศวตรุนทร์  
กรรมการ
8. นายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ  
กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ
9. พลอากาศเอก สถิตย์พงษ์ สุขวิมล  
กรรมการอิสระ
10. นายสมชัย ศิริวัฒนโชค  
กรรมการ
11. นายสุธรรม ศิริทิพย์สาคร  
กรรมการอิสระ
12. พลอากาศเอก ม.ล. สุปรียา กมลลาศน์  
กรรมการอิสระ
13. พลตำรวจเอก อุดลย์ แสงสิงแก้ว  
กรรมการอิสระ
14. นายอรรถพล ไหญ่สว่าง  
ประธานกรรมการตรวจสอบและกรรมการอิสระ
15. นายสรจักร เกษมสุวรรณ  
กรรมการ

นางสุวิมล บัวเลิศ (ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการ บริษัทฯ) เป็นเลขานุการ

## กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อแทนบริษัทฯ

นายอำพน กิตติอำพน ประธานกรรมการ ลงลายมือชื่อ ร่วมกับนายคณิศ แสงสุพรรณ หรือนายสรจักร เกษมสุวรรณ อีกหนึ่งคน และประทับตราสำคัญของบริษัทฯ

## คณะกรรมการตรวจสอบ

เพื่อให้บริษัทฯ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี ตามหลัก การกำกับดูแลกิจการที่ดีของกระทรวงการคลังและตลาด หลักทรัพย์ฯ ซึ่งจะช่วยให้ผู้ถือหุ้นและผู้ลงทุนทั่วไปเกิดความ มั่นใจในการบริหารงานของบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการ ตรวจสอบ ซึ่งประกอบด้วยกรรมการบริษัทฯ ที่มีคุณสมบัติ เป็นกรรมการอิสระและไม่ได้เป็นผู้บริหารของบริษัทฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 มีรายชื่อดังนี้

1. นายอรรถพล ไหญ่สว่าง  
ประธานกรรมการ
2. นายจุตินันท์ ภิรมย์ภักดี  
กรรมการตรวจสอบ

(เป็นผู้ที่มีความรู้และประสบการณ์ในการสอบทาน ความน่าเชื่อถือของงบการเงิน)

3. นายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ  
กรรมการตรวจสอบ
- นางเกษรี ณรงค์เดช  
ที่ปรึกษาคณะกรรมการตรวจสอบ
- นางรวิพร คูหิรัญ  
ที่ปรึกษาคณะกรรมการตรวจสอบ

นางนันทนา สังขวิจิตร (ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักงาน การตรวจสอบภายใน) เป็นเลขานุการ

กรรมการตรวจสอบจะต้องมีคุณสมบัติเป็นไปตาม ข้อกำหนดที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุนกำหนด ซึ่งรวมถึง คุณสมบัติดังต่อไปนี้

1. เป็นกรรมการอิสระที่มีคุณสมบัติครบตามที่ คณะกรรมการกำกับตลาดทุนกำหนด
2. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ ให้ตัดสินใจในการดำเนินกิจการของบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้น รายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ



3. ไม่เป็นกรรมการของบริษัทใหญ่ บริษัทย่อย หรือ บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน

4. มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถทำหน้าที่ในฐานะกรรมการตรวจสอบ

### อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ

1. สอบทานให้บริษัทฯ มีการรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องและเพียงพอ

2. สอบทานให้บริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายใน และการตรวจสอบภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิผล และพิจารณาความเป็นอิสระของหน่วยงานตรวจสอบภายใน ตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้ง โยกย้าย เลิกจ้างหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน

3. สอบทานให้บริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ

4. พิจารณา คัดเลือก เสนอแต่งตั้งบุคคลซึ่งมีความเป็นอิสระ เพื่อทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ และเสนอคำตอบแทนของบุคคลดังกล่าว ร่วมทั้งเข้าร่วมประชุมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่ฝักใฝ่ฝ่ายใดเข้าร่วมประชุมด้วยอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง

5. พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ให้เป็นไปตามกฎหมาย และข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผลและเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ

6. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ โดยเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัทฯ ซึ่งรายงานดังกล่าวต้องลงนามโดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบ โดยประกอบด้วยข้อมูลตามที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนด

7. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมายด้วยความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบ

8. ในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ หากพบหรือมีข้อสงสัยว่า มีรายการหรือการกระทำดังต่อไปนี้ ซึ่งอาจมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้คณะกรรมการตรวจสอบเห็นสมควร

(1) รายการที่เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์

(2) การทุจริต หรือมีสิ่งผิดปกติ หรือมีความบกพร่องที่สำคัญในระบบควบคุมภายใน

(3) การฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ฯ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ

### คณะกรรมการธรรมาภิบาล

เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามที่กระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนด และเป็นที่ยอมรับในระดับสากล คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการธรรมาภิบาล โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 มีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. พลตำรวจเอก อุดุลย์ แสงสิงแก้ว

ประธานกรรมการ

2. พลอากาศเอก สถิตย์พงษ์ สุขวิมล

กรรมการ

3. นายธีรศักดิ์ สุวรรณยศ

กรรมการ

4. นายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ

กรรมการ

5. นายสมชัย ศิริวัฒน์โชค

กรรมการ

6. กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

กรรมการ

7. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคล และกำกับกิจกรรมองค์กร

กรรมการและเลขานุการ

8. ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายกฎหมาย

ผู้ช่วยเลขานุการ

### อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการธรรมาภิบาล

1. เสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ เป็นไป ตามหลักการที่กระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนดและเป็นที่ยอมรับในระดับสากล

2. พิจารณาตรวจสอบเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ

3. ประสานงาน และปฏิบัติงานร่วมกับคณะกรรมการ  
อื่นๆ และคณะทำงานอื่นๆ ของบริษัท ได้ตามที่เห็นสมควร

4. มีอำนาจในการเรียกพนักงานและลูกจ้างของ  
บริษัท และบุคคลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง มาให้ถ้อยคำหรือ  
ความเห็น รวมทั้งให้มีอำนาจในการเรียกเอกสารหรือสิ่ง  
อื่นใดมาเพื่อประกอบการพิจารณาได้ด้วย

5. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัท  
มอบหมาย

## กรรมการอิสระ:

เพื่อเป็นไปตามข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการ  
กำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) ตลาด  
หลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และแนวทางปฏิบัติที่ดีของ  
สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) และ  
สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

คณะกรรมการบริษัท ได้แต่งตั้งกรรมการอิสระ โดย  
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 มีรายชื่อดังต่อไปนี้

- |                             |               |
|-----------------------------|---------------|
| 1. นายอำพน                  | กิตติอำพน     |
| กรรมการอิสระ                |               |
| 2. นายอารีพงศ์              | ภูษุม         |
| กรรมการอิสระ                |               |
| 3. นายคณิศ                  | แสงสุพรรณ     |
| กรรมการอิสระ                |               |
| 4. นายวีระวงศ์              | จิตต์มิตรภาพ  |
| กรรมการอิสระ                |               |
| 5. พลอากาศเอก สถิตย์พงษ์    | สุขวิมล       |
| กรรมการอิสระ                |               |
| 6. นายจตุรินทร์             | ภิรมย์ภักดี   |
| กรรมการอิสระ                |               |
| 7. พลอากาศเอก ม.ล. สุปรัชญา | กมลลาสน์      |
| กรรมการอิสระ                |               |
| 8. นายสุธรรม                | ศิริทิพย์สาคร |
| กรรมการอิสระ                |               |
| 9. พลตำรวจเอก อดุลย์        | แสงสิงแก้ว    |
| กรรมการอิสระ                |               |
| 10. พลอากาศเอก ประจิน       | จันตอง        |
| กรรมการอิสระ                |               |

11. นายอรรถพล ใหญ่สว่าง

กรรมการอิสระ

## อำนาจหน้าที่ของกรรมการอิสระ:

1. แสดงความคิดเห็น และ/หรือรายงานผลการ  
ปฏิบัติงานตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ  
บริษัท ได้อย่างเสรี ตามภารกิจที่ได้รับมอบหมาย ทั้งนี้  
เพื่อให้บริษัท มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักการกำกับ  
ดูแลที่ดีของตลาดหลักทรัพย์ฯ และหลักเกณฑ์การประเมิน  
การกำกับดูแลที่ดี ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการประเมินผล  
การดำเนินงานประจำปีของบริษัทฯ รวมทั้งหลักการปฏิบัติ  
ที่ดีที่ยอมรับในระดับสากล

2. มีอำนาจในการเรียกเอกสารและบุคคลต่างๆ  
ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาดำเนินการ

3. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัท  
มอบหมาย

ในปี 2556 กรรมการอิสระของบริษัทฯ ได้มีการ  
ปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย และได้แสดง  
ความคิดเห็นตามหน้าที่อย่างอิสระ โดยยึดถือการดูแล  
ผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นทุกรายให้เท่าเทียมกัน

## คณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และ พัฒนาบุคลากร

เพื่อให้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีตาม  
ที่กระทรวงการคลัง และตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนด รวมทั้ง  
หลักการปฏิบัติที่ดีที่ยอมรับในระดับสากล และเป็นไปตาม  
หลักธรรมาภิบาล

คณะกรรมการบริษัท ได้แต่งตั้งคณะกรรมการสรรหา  
กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร โดย ณ วันที่ 31  
ธันวาคม 2556 มีรายชื่อดังต่อไปนี้

- |                          |               |
|--------------------------|---------------|
| 1. นายอารีพงศ์           | ภูษุม         |
| ประธานกรรมการ            |               |
| 2. พลอากาศเอก สถิตย์พงษ์ | สุขวิมล       |
| รองประธานกรรมการ         |               |
| 3. นายคณิศ               | แสงสุพรรณ     |
| กรรมการ                  |               |
| 4. นายสุธรรม             | ศิริทิพย์สาคร |
| กรรมการ                  |               |

5. กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

กรรมการ

6. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายทรัพยากรบุคคลและกำกับกิจกรรมองค์กร

เลขานุการ

**อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการสรรหา กำหนดคำตอบแทน และพัฒนาบุคลากร**

1. กำหนดหลักเกณฑ์สำหรับการสรรหาและแต่งตั้งกรรมการบริษัท และผู้บริหารระดับสูง และพัฒนาบุคลากรของบริษัท ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักการที่กระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยกำหนด รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดีที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากล เป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล โดยมีการนำแนวความคิดของการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลสมัยใหม่มาใช้เพื่อให้ได้ผู้ที่มีความรู้ความสามารถและมีคุณภาพมาดำรงตำแหน่งและปฏิบัติงานในตำแหน่งกรรมการบริษัท และผู้บริหารระดับสูงของบริษัท รวมทั้งเป็นการดำเนินการสรรหาที่ใช้หลักความเสมอภาค ความยุติธรรม ความโปร่งใส และการตรวจสอบได้

2. กำหนดคำตอบแทนแก่กรรมการ อนุกรรมการต่างๆ และฝ่ายบริหาร รวมทั้งบุคคลภายนอกที่มาปฏิบัติงานให้กับบริษัท เพื่อเป็นการจูงใจและรักษากรรมการที่มีคุณภาพตามที่บริษัท ต้องการ และอยู่ในลักษณะที่เปรียบเทียบกับระดับที่ปฏิบัติอยู่ในอุตสาหกรรม นอกจากนี้ กรรมการที่ได้รับมอบหมายหน้าที่และความรับผิดชอบเพิ่มขึ้น ควรได้รับคำตอบแทนเพิ่มเติมที่เหมาะสม ส่วนกรรมการที่เป็นผู้บริหารและฝ่ายบริหารควรได้รับคำตอบแทนที่เชื่อมโยงกับผลการดำเนินงานของบริษัท และผลปฏิบัติงานของกรรมการหรือผู้บริหารแต่ละคน ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักการที่กระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย กำหนด รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดีที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากล

3. มีอำนาจเรียกเอกสารและบุคคลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา

4. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

5. ให้คณะกรรมการดังกล่าว มีอำนาจหน้าที่ครอบคลุมถึงการพิจารณาทบทวนความเหมาะสมของตำแหน่ง หน้าที่การงานต่างๆ ในความรับผิดชอบของพนักงานบริษัท โดยเฉพาะอย่างยิ่งในตำแหน่งผู้บริหารระดับสูง

6. ดำเนินการสรรหาคัดเลือก เพื่อให้ได้บุคคลที่เหมาะสมเป็นกรรมการบริษัท และผู้บริหารระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ เพื่อเสนอคณะกรรมการบริษัท พิจารณาแต่งตั้ง เลื่อนตำแหน่ง หรือโยกย้ายตามที่เห็นสมควร

**คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง**

เพื่อให้บริษัท มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักการกำกับดูแลที่ดีของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย กำหนด และหลักเกณฑ์การประเมินการกำกับดูแลที่ดี ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการประเมินผลการดำเนินงานของบริษัท ประจำปีบัญชี รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดีที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากล และเพื่อให้การดำเนินงานด้านบริหารความเสี่ยงสามารถใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารได้

คณะกรรมการบริษัท ได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 มีรายชื่อดังต่อไปนี้

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

โดยมีนาย พิชัย ชุนหวชิร ผู้เชี่ยวชาญด้านการประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยาน เป็นประธานคณะทำงานด้านการบริหารความเสี่ยง

#### อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

1. ให้คำปรึกษาและคำแนะนำในการดำเนินการบริหารความเสี่ยงทั้งมวลของบริษัท
2. กำกับดูแลการนำกรอบการบริหารความเสี่ยงไปปฏิบัติ ติดตามการระบุ ประเมินความเสี่ยง และประเมินความเสี่ยงพอของการจัดการความเสี่ยงที่สำคัญ
3. พิจารณากำหนดนโยบายการบริหารเงินสดคงเหลือให้เหมาะสมสอดคล้องกับสถานการณ์ อาทิ เช่น กำหนดวงเงินสำหรับการลงทุนแต่ละประเภท ระยะเวลาการลงทุน สัดส่วนการลงทุน ข้อกำหนดและเงื่อนไขต่างๆ นโยบายผลตอบแทนและความเสี่ยงในการลงทุนที่บริษัท สามารถยอมรับได้ เป็นต้น
4. พิจารณาการจัดตั้งกองทุนส่วนบุคคลและดำเนินการจัดหาผู้ที่ได้รับอนุญาตจัดการกองทุนส่วนบุคคลเป็นผู้จัดการกองทุน
5. พิจารณากำหนดแนวทางติดตามและประเมินผลการลงทุน เพื่อควบคุมความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นได้
6. พิจารณากำหนดแนวทางและนโยบายในการบริหารความเสี่ยงอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ โดยให้สอดคล้องกับโครงสร้างรายได้ ค่าใช้จ่าย และหนี้ของบริษัท รวมทั้งมาตรฐานการบัญชีที่กระทบต่อการเงินของบริษัทในปัจจุบันและอนาคต
7. มีอำนาจเรียกเอกสารและบุคคลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา
8. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

#### คณะกรรมการส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม

เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัท ในการมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อสังคม มีความต่อเนื่องชัดเจน เพิ่มคุณค่าให้แก่ธุรกิจ และมีการสื่อสารประชาสัมพันธ์กิจกรรมเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของบริษัท ต่อสาธารณชนอย่างสม่ำเสมอ

คณะกรรมการบริษัท ได้แต่งตั้งคณะกรรมการส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 มีรายชื่อดังต่อไปนี้

- |   |              |
|---|--------------|
| 1. นายสมชัย                                   | ศิริวัฒนโชค  |
| ประธานกรรมการ                                 |              |
| 2. นายวีระวงศ์                                | จิตต์มิตรภาพ |
| กรรมการ                                       |              |
| 3. นายจตุรินทร์                               | ภิรมย์ภักดี  |
| กรรมการ                                       |              |
| 4. พลตำรวจเอก อุดุลย์                         | แสงสิงแก้ว   |
| กรรมการ                                       |              |
| 5. กรรมการผู้อำนวยการใหญ่                     |              |
| กรรมการ                                       |              |
| 6. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโส สายกลยุทธ์ |              |
| และพัฒนาธุรกิจ                                |              |
| กรรมการ                                       |              |
| 7. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการพาณิชย์     |              |
| กรรมการ                                       |              |
| 8. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคล  |              |
| และกำกับกิจกรรมองค์กร                         |              |
| กรรมการ                                       |              |
| 9. ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายประชาสัมพันธ์องค์กร     |              |
| กรรมการและเลขานุการ                           |              |

โดยมี นายอำพน กิตติอำพน เป็นที่ปรึกษาคณะกรรมการส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม

#### อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม

1. กำหนดนโยบายและแนวทางที่ชัดเจนของบริษัท ต่อการมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อสังคม เพื่อแสดงให้เห็นถึงความมุ่งมั่นและทุ่มเทของบริษัท ในการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ผสมผสานแนวคิดและนวัตกรรมในรูปแบบสีเขียว
2. จัดทำโครงการเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อมที่สอดคล้องกับแนวคิด “การเดินทางแบบรักษ์สิ่งแวดล้อม” โดยชักนำผู้มีส่วนร่วมทั้งผู้ถือหุ้น ผู้โดยสาร คู่ค้า และพนักงานทุกคนเข้าร่วมในทุกกิจกรรมอย่างต่อเนื่อง

3. จัดกิจกรรมเพื่อสร้างความตระหนัก และปลูกฝังจิตสำนึกให้กับพนักงานในทุกระดับชั้นในการคำนึงถึงสิ่งแวดล้อมและสังคม และให้ความเห็นชอบในกิจกรรมและการดำเนินการที่เกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของบริษัทฯ ในเรื่องเกี่ยวกับการสนับสนุนสาธารณประโยชน์ และสาธารณกุศล

4. สื่อสารและประชาสัมพันธ์กิจกรรมเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ และจัดทำรายงานด้านอนุรักษสิ่งแวดล้อม (CSR Report) ต่อสาธารณชนอย่างสม่ำเสมอ

5. พิจารณากำหนดงบประมาณ ประจำปีของบริษัทฯ ที่จะใช้ในการบริจาค การสนับสนุนหน่วยงาน/บุคคลภายนอก การให้บัตรโดยสาร เป็นต้น และกำกับดูแลงบประมาณดังกล่าว

6. พิจารณากำหนดกรอบการขอใช้งบประมาณในการบริจาค การสนับสนุนหน่วยงาน/บุคคลภายนอกรวมถึงการให้บัตรโดยสาร โดยให้ทุกสายงานนำเสนอคณะกรรมการส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม (CSR) เพื่อพิจารณาอนุมัติ

7. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

### คณะกรรมการบริหาร

เพื่อให้การจัดการของบริษัทฯ เป็นไปตามเป้าหมายของแผนวิสาหกิจบริษัทฯ อย่างมีประสิทธิภาพเกิดประโยชน์สูงสุดกับบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารบริษัทฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 มีรายชื่อดังต่อไปนี้

- |                                    |              |
|------------------------------------|--------------|
| 1. นายคณิต                         | แสงสุพรรณ    |
| ประธานกรรมการ                      |              |
| 2. นายอาร์พิงค์                    | ภู่อุ่ม      |
| กรรมการ                            |              |
| 3. นายธีรศักดิ์                    | สุวรรณยศ     |
| กรรมการ                            |              |
| 4. นายสุธรรม                       | ศิริทิพย์สาร |
| กรรมการ                            |              |
| 5. พลอากาศเอก ม.ล. สุปรียา กมลาคัน |              |
| กรรมการ                            |              |
| 6. นายสรจักร                       | เกษมสุวรรณ   |
| กรรมการ                            |              |

นางสุวิมล บัวเลิศ (ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัทฯ) เป็นเลขานุการ

### อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริหาร

1. ติดตามความคืบหน้าการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหารให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

2. พิจารณากำหนดกรอบเรื่องที่จะนำเข้าสู่การพิจารณาของคณะกรรมการบริษัทฯ ตามที่ประธานกรรมการบริษัทฯ หรือคณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

3. เสนอแนะแนวทางและมาตรการในการปรับปรุงคุณภาพ และประสิทธิภาพของการดำเนินกิจการของบริษัทฯ

4. มีอำนาจอนุมัติการจัดหาตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการพัสดุ ภายในวงเงินที่อยู่ในอำนาจอนุมัติไม่เกิน 800 ล้านบาท

5. อนุมัติการใช้เงินนอกเหนือวงเงินที่หน่วยงานได้รับการจัดสรรตามงบประมาณประจำปีไม่เกิน 50 ล้านบาท ในวงเงินไม่เกิน 100 ล้านบาท และให้รายงานคณะกรรมการบริษัทฯ ทราบ

6. มีอำนาจเรียกเอกสารและบุคคลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องมาชี้แจง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา

7. แต่งตั้งคณะอนุกรรมการและคณะทำงานได้ตามความเหมาะสม

8. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

ในการประชุมคณะกรรมการบริหาร ต้องมีกรรมการมาประชุมเกินกึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดจึงจะเป็นองค์ประชุม ให้ประธานกรรมการเป็นประธานในที่ประชุม ในกรณีที่ประธานกรรมการไม่อยู่ในที่ประชุม หรือไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้ประธานกรรมการมอบหมายให้กรรมการคนหนึ่งคนใดเป็นประธานในที่ประชุมแทน ในกรณีที่ประธานกรรมการมอบหมายให้กรรมการคนหนึ่งคนใดเป็นประธานในที่ประชุมแทนไม่ได้ ให้กรรมการซึ่งมาประชุมเลือกกรรมการคนหนึ่งเป็นประธานในที่ประชุม

การวินิจฉัยชี้ขาดของที่ประชุมคณะกรรมการบริหาร ให้ถือเสียงข้างมาก โดยกรรมการคนหนึ่งมีเสียงหนึ่งในการลงคะแนน กรรมการซึ่งมีส่วนได้เสียในเรื่องใดให้ออกจากที่ประชุมในวาระนั้น และไม่มีสิทธิออกเสียงลงคะแนนในเรื่องนั้น ถ้าคะแนนเสียงเท่ากัน ให้ประธานในที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกหนึ่งเสียงเป็นเสียงชี้ขาด



## คณะกรรมการด้านกฎหมาย

เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ ในเรื่องเกี่ยวกับงานด้านกฎหมาย รวมทั้งงานที่เกี่ยวกับกฎ ข้อบังคับ และระเบียบต่างๆ เป็นไปด้วยความเรียบร้อยถูกต้อง และมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการด้านกฎหมาย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 มีรายชื่อดังต่อไปนี้

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

หมายเหตุ : นายจุลสิงห์ วสันตสิงห์ ได้ขอลาออกจากการเป็นประธานกรรมการคณะกรรมการด้านกฎหมาย เมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2556

### อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการด้านกฎหมาย

1. พิจารณาก่อนรองงานด้านกฎหมาย รวมทั้งงานที่เกี่ยวกับกฎ ข้อบังคับ และระเบียบต่างๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ กรรมการ และกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ หรือรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคลและ

กำกับกิจกรรมองค์กร เห็นว่าเป็นเรื่องสำคัญของบริษัทฯ หรือเรื่องที่จะต้องนำเข้าสู่การพิจารณาของคณะกรรมการบริษัทฯ

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

3. พิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวน การกล่าวหา การพิจารณา และการดำเนินคดีของศาลในเรื่องที่เกี่ยวกับการกระทำผิดต่อกฎหมายแข่งขันทางการค้า (Antitrust Law หรือ Competition Law) ในทุกภูมิภาค รวมทั้งคดีในลักษณะเดียวกันที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต รวมถึงพิจารณาการว่าจ้าง การดำเนินการ การประสานงานของที่ปรึกษากฎหมายและทนายความของบริษัทฯ ในเรื่องดังกล่าวในภูมิภาคต่างๆ

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

5. แต่งตั้งคณะอนุกรรมการและคณะทำงานได้ตามความเหมาะสม

6. ให้มีอำนาจเรียกเอกสารและบุคคลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา

7. ดำเนินการในเรื่องอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง หรือตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

การประชุมของคณะกรรมการด้านกฎหมายเดือนละ 1 ครั้ง หรือตามที่ประธานคณะกรรมการด้านกฎหมายกำหนด การรายงานของคณะกรรมการด้านกฎหมายนำเสนอมติของคณะกรรมการด้านกฎหมายต่อคณะกรรมการบริษัทฯ

นอกจากนี้คณะกรรมการบริษัทฯ ยังได้แต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ เป็นคณะกรรมการชุดย่อยอื่นๆ ดังนี้ คณะกรรมการ

ประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ คณะกรรมการบริหารเงินสดคงเหลือและบริหารอัตราแลกเปลี่ยนตราต่างประเทศ คณะกรรมการด้านพัฒนาบุคลากรและโครงสร้างองค์กร คณะกรรมการพัฒนารายได้และควบคุมค่าใช้จ่าย คณะกรรมการเพื่อกำกับดูแลนโยบายด้านการซ่อมบำรุง และการปฏิบัติการ คณะกรรมการพิจารณากำกับดูแลรูปคดีที่มีความสำคัญต่อบริษัท คณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ คณะอนุกรรมการบริหารความเสี่ยง ราคาน้ำมัน คณะอนุกรรมการขับเคลื่อนโครงการจัดตั้งการบินไทยสมายล์เป็นบริษัทย่อย

## การสรรหาและแต่งตั้งกรรมการและผู้บริหารระดับสูงสุด

### การสรรหาคณะกรรมการบริษัท

ตามข้อบังคับของบริษัทฯ คณะกรรมการบริษัท ประกอบด้วยกรรมการจำนวนไม่น้อยกว่า 5 คน แต่ไม่มากกว่า 15 คน สุดแต่ที่ประชุมใหญ่จะเป็นผู้กำหนดเป็นครั้งคราว และกรรมการจำนวนไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดต้องมีถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร และกรรมการของบริษัทฯ จะต้องเป็นผู้มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามที่กฎหมายกำหนด ในการประชุมสามัญประจำปี ผู้ถือหุ้นในแต่ละปี จะมีการเลือกตั้งกรรมการใหม่แทนกรรมการที่ต้องออกจากตำแหน่งตามวาระจำนวน 1 ใน 3 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด หรือจำนวนใกล้เคียงที่สุดกับส่วน 1 ใน 3 ในกรณีที่แบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้

คณะกรรมการบริษัท กำหนดหลักเกณฑ์การดำเนินการสรรหากรรมการบริษัท เพื่อเป็นแนวทางการดำเนินการของคณะกรรมการสรรหา กำหนดคำตอบแทน และพัฒนาบุคลากร ในการสรรหากรรมการบริษัท ให้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ตามที่กระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์ กำหนด ด้วยความโปร่งใส ตามหลักธรรมาภิบาล หลักเกณฑ์การดำเนินการสรรหากรรมการบริษัท ดังกล่าวสรุปได้ดังนี้

### ดำเนินการกำหนดคุณสมบัติของกรรมการบริษัท ที่ต้องการสรรหา

1. ความเหมาะสมของความรู้ ประสบการณ์และความเชี่ยวชาญของกรรมการบริษัท โดยรวม เพื่อให้คณะกรรมการบริษัท มีองค์ประกอบที่เหมาะสม สามารถกำหนดกลยุทธ์ และนโยบาย รวมทั้งกำกับดูแลให้มีการปฏิบัติตามกลยุทธ์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
2. คุณสมบัติของกรรมการบริษัท แต่ละคน เพื่อความมั่นใจว่า ผู้ที่ได้รับการสรรหาจะสามารถปฏิบัติหน้าที่กรรมการตามหลัก Fiduciary Duty ที่สำคัญ คือ การปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรอบคอบระมัดระวัง และด้วยความซื่อสัตย์สุจริต มีคุณธรรมและความรับผิดชอบ ตัดสินใจด้วยข้อมูลและเหตุผล ฯลฯ
3. ไม่มีลักษณะต้องห้ามตามที่กฎหมาย กฎ ระเบียบอื่นที่เกี่ยวข้องกำหนด
4. ความเป็นอิสระของกรรมการอิสระแต่ละคน
5. ความสามารถในการอุทิศเวลาของกรรมการบริษัท อาจพิจารณาจากจำนวนบริษัทที่ดำรงตำแหน่งอยู่ ฯลฯ เพื่อให้มีเวลาอย่างเพียงพอในการเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการบริษัท อย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งการดูแลและการติดตามการดำเนินงานของบริษัท

### กระบวนการในการสรรหากรรมการบริษัท

1. คณะกรรมการสรรหา จะดำเนินการสรรหาบุคคลที่เหมาะสมที่จะมาดำรงตำแหน่งกรรมการ

**กรณีที่ 1** กรณีตำแหน่งกรรมการว่างลง เนื่องจากครบวาระในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี ซึ่งกรรมการต้องพ้นจากตำแหน่ง 1 ใน 3 นั้น อาจพิจารณารายชื่อบุคคลที่เหมาะสมจาก (1) บุคคลที่เป็นกรรมการเดิมที่พ้นวาระเพื่อเสนอให้ดำรงตำแหน่งต่อไป (2) บัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ตามประกาศของกระทรวงการคลัง ซึ่งได้กำหนดแนวทางปฏิบัติสำหรับกรณีที่กรรมการอื่นมิใช่กรรมการโดยตำแหน่งครบวาระการดำรงตำแหน่ง หรือพ้นจากตำแหน่งก่อนครบวาระ จะต้องแต่งตั้งกรรมการอื่นจากบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจแทนกรรมการรายดังกล่าว จำนวนไม่น้อยกว่า 1 ใน 3 ของจำนวนกรรมการอื่น (3) การเสนอชื่อของผู้ถือหุ้น (ถ้ามี) (4) การเสนอชื่อของประธานกรรมการบริษัท กรรมการบริษัท ฯลฯ (5)

การเสาะหาบุคคลที่มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ที่เหมาะสมกับบริษัท

**กรณีที่ 2** กรณีตำแหน่งกรรมการบริษัท วางลงนอกจากเหตุตามกรณีที่ 1 คณะกรรมการสรรหา จะดำเนินการสรรหาเมื่อคณะกรรมการบริษัท มีมติให้แต่งตั้งทดแทนโดยอาจพิจารณารายชื่อบุคคลที่เหมาะสมจาก (1) บัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ตามประกาศของกระทรวงการคลังซึ่งได้กำหนดแนวทางปฏิบัติสำหรับกรณีที่กรรมการอื่นที่มีใช้กรรมการโดยตำแหน่งครบวาระการดำรงตำแหน่งหรือพ้นจากตำแหน่งก่อนครบวาระ จะต้องแต่งตั้งกรรมการอื่นจากบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจแทนกรรมการรายดังกล่าว จำนวนไม่น้อยกว่า 1 ใน 3 ของจำนวนกรรมการอื่น (2) การเสนอชื่อของผู้ถือหุ้น (ถ้ามี) (3) การเสนอชื่อของประธานกรรมการบริษัท กรรมการบริษัท ฯลฯ (4) การเสาะหาบุคคลที่มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ที่เหมาะสมกับบริษัท

2. คณะกรรมการสรรหา กลั่นกรองให้ได้บุคคลที่มีคุณสมบัติสอดคล้องกับเกณฑ์คุณสมบัติที่กำหนดไว้

3. เลขาธิการบริษัท ดำเนินการตรวจสอบคุณสมบัติของบุคคลที่จะได้รับการเสนอชื่อให้เป็นกรรมการบริษัทตามวิธีการที่ได้กำหนดไว้ในหลักเกณฑ์การดำเนินการสรรหากรรมการบริษัท

4. คณะกรรมการสรรหา พิจารณาและนำเสนอชื่อเสนอคณะกรรมการบริษัท

ที่ประชุมผู้ถือหุ้นเป็นผู้แต่งตั้งกรรมการโดยใช้เสียงข้างมากตามหลักเกณฑ์และวิธีการดังนี้

1. ผู้ถือหุ้นคนหนึ่งมีคะแนนเสียงเท่ากับหนึ่งหุ้นต่อหนึ่งเสียง

2. ผู้ถือหุ้นแต่ละคนจะต้องใช้คะแนนเสียงที่มีอยู่ทั้งหมดเลือกตั้งบุคคลคนเดียวหรือหลายคนเป็นกรรมการก็ได้ แต่จะแบ่งคะแนนเสียงให้แก่ผู้ใดมากที่สุดเพียงใดไม่ได้

3. บุคคลซึ่งได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมา เป็นผู้ได้รับการเลือกตั้งเป็นกรรมการเท่าจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมา มีคะแนนเสียงเท่ากันเกินจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งใน

ครั้งนั้นให้เลือกด้วยวิธีจับสลากเพื่อให้ได้ตามจำนวนกรรมการที่จะพึงมี

ในกรณีที่ตำแหน่งกรรมการว่างลงเพราะเหตุอื่นนอกจาก ถึงคราวออกตามวาระ ให้คณะกรรมการเลือกบุคคลหนึ่งซึ่งมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมายเข้าเป็นกรรมการแทนในการประชุมคณะกรรมการคราวถัดไปด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่า 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 ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้เคียงกับส่วน 1 ใน 3 กรรมการที่จะต้องออกจากตำแหน่งในปีแรกและปีที่ 2 ภายหลังจดทะเบียนบริษัทนั้น ให้ใช้วิธีจับสลากกันว่าผู้ใดจะออก ส่วนปีหลังๆ ต่อไป ให้กรรมการคนใดอยู่ในตำแหน่งนานที่สุดนั้น เป็นผู้ออกจากตำแหน่ง กรรมการที่ออกตามวาระนั้นอาจถูกเลือกเข้ามาดำรงตำแหน่งใหม่ก็ได้

## การสรรหาผู้บริหารระดับสูงสุด

การแต่งตั้งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ซึ่งเป็นตำแหน่งเจ้าหน้าที่บริหารสูงสุดของบริษัท นั้น คณะกรรมการบริษัท จะแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อคัดเลือกคณะกรรมการสรรหาผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ซึ่งประกอบด้วยคณะกรรมการบริษัท 5 คน และรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายทรัพยากรบุคคลและกำกับกิจกรรมองค์กร 1 คน เพื่อแต่งตั้งคณะกรรมการสรรหา ผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ โดยมีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดหลักเกณฑ์วิธีการสรรหา และดำเนินการสรรหาผู้ที่มีความรู้ความสามารถ

ประสบการณ์ที่เหมาะสม และคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2518 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม) และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และเสนอชื่อผู้ผ่านการคัดเลือกที่สมควรได้รับการแต่งตั้งต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณาต่อไป

### การสรรหากรรมการอิสระ

กระบวนการสรรหากรรมการอิสระเป็นการสรรหาเช่นเดียวกับกระบวนการสรรหากรรมการบริษัท โดยบริษัทคัดเลือกบุคคลเป็นกรรมการอิสระตามคุณสมบัติที่บริษัทกำหนด

ซึ่งบริษัท ได้กำหนดคุณสมบัติ กรรมการอิสระ ไว้เข้มกว่าคุณสมบัติตามข้อกำหนดของสำนักงาน ก.ล.ต. ในเรื่องการถือหุ้น โดยมีคุณสมบัติของกรรมการอิสระดังนี้

1. ถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 0.5 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมบริษัท ทั้งนี้ ให้นับรวมการถือหุ้นของผู้ที่เกี่ยวข้องของกรรมการอิสระรายนั้นๆ ด้วย

2. ไม่เป็นหรือเคยเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่ได้รับเงินเดือนประจำ หรือผู้มีอำนาจควบคุมบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือของผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี ทั้งนี้ ลักษณะต้องห้ามดังกล่าวไม่รวมถึงกรณีที่กรรมการอิสระเคยเป็นข้าราชการ หรือที่ปรึกษาของส่วนราชการซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท

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

4. ไม่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท ในลักษณะที่อาจเป็นการขัดขวางการใช้วิจารณญาณอย่างอิสระของตน รวมทั้งไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย หรือผู้มีอำนาจควบคุมของผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี

5. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของสำนักงานสอบบัญชี ซึ่งมีผู้สอบบัญชีของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท สังกัดอยู่ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี

6. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ให้บริการทางวิชาชีพใดๆ ซึ่งรวมถึงการให้บริการเป็นที่ปรึกษากฎหมาย หรือที่ปรึกษาทางการเงิน ซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่า 2 ล้านบาทต่อปีจากบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของผู้ให้บริการทางวิชาชีพนั้นด้วย เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี

7. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนของกรรมการของบริษัท ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่

8. ไม่ประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของบริษัท หรือบริษัทย่อย หรือไม่เป็นหุ้นส่วนที่มีนัยในห้างหุ้นส่วน หรือเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่รับเงินเดือนประจำ หรือถือหุ้นเกินร้อยละ 1 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทอื่น ซึ่งประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของบริษัท หรือบริษัทย่อย

9. ไม่มีลักษณะอื่นใดที่ทำให้ไม่สามารถให้ความเห็น  
อย่างเป็นอิสระเกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัทฯ

กรรมการอิสระที่มีคุณสมบัติตามข้อ 1 ถึงข้อ 9 อาจ  
ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ให้ตัดสินใจใน  
การดำเนินกิจการของบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย  
บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือ  
ผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ โดยมีการตัดสินใจในรูปแบบ  
ขององค์คณะได้

ในกรณีที่บุคคลที่บริษัทฯ แต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่ง  
กรรมการอิสระเป็นบุคคลที่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทาง  
ธุรกิจ ตามข้อ 4 หรือมีการให้บริการทางวิชาชีพเกินมูลค่า  
ที่กำหนดตามข้อ 6 คณะกรรมการบริษัทฯ อาจพิจารณา  
ผ่อนผันให้ได้ หากเห็นว่า การแต่งตั้งบุคคลดังกล่าวไม่มี  
ผลกระทบต่อ การปฏิบัติหน้าที่และการให้ความเห็นที่เป็นอิสระ  
และในกรณีนี้บริษัทฯ ได้เปิดเผยข้อมูลต่อไปในหนังสือ  
นัดประชุมผู้ถือหุ้นในวาระพิจารณาแต่งตั้งกรรมการอิสระ  
ดังกล่าวแล้ว

1. ลักษณะความสัมพันธ์ทางธุรกิจหรือการให้บริการ  
ทางวิชาชีพ ที่ทำให้บุคคลดังกล่าวมีคุณสมบัติไม่เป็นไปตาม  
หลักเกณฑ์ที่กำหนด

2. เหตุผลและความจำเป็นที่ยังคงหรือแต่งตั้งให้  
บุคคลดังกล่าวเป็นกรรมการอิสระ

3. ความเห็นของคณะกรรมการของบริษัทฯ ในการ  
เสนอให้มีการแต่งตั้งบุคคลดังกล่าวเป็นกรรมการอิสระ

## การกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัท ย่อยและบริษัทร่วม

การกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อยและ  
บริษัทร่วมนั้น บริษัทฯ ในฐานะผู้ถือหุ้นได้ส่งผู้แทนบริษัทฯ  
เพื่อเข้าไปมีส่วนร่วมในการทำหน้าที่ดูแลผลประโยชน์  
ตลอดจนประสานงานในการร่วมมือทำธุรกิจระหว่าง บริษัท  
ย่อย บริษัทร่วมโดยผู้แทนบริษัทฯ จะเป็นผู้ที่ได้รับความ  
เห็นชอบจากฝ่ายบริหารของบริษัทฯ และผ่านการอนุมัติ  
จากคณะกรรมการบริษัทฯ เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการใน  
บริษัทย่อย บริษัทร่วม ซึ่งกรรมการที่ได้รับแต่งตั้งเป็น  
ผู้แทนนั้น ประกอบด้วย บุคคลจากคณะกรรมการบริษัทฯ  
ฝ่ายบริหาร หรือบุคคลภายนอกที่มีความรู้ความเข้าใจใน  
ธุรกิจ สามารถให้แนวทางบริหารที่จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัทฯ  
ได้ และต้องมีคุณสมบัติเป็นไปตามหลักเกณฑ์การแต่งตั้ง

ผู้แทน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นกรรมการ  
ในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้จัดทำคู่มือในการปฏิบัติหน้าที่ของ  
ผู้แทนบริษัทฯ เพื่อให้ผู้แทนบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามแนวทาง  
ที่เป็นมาตรฐานเดียวกันและสอดคล้องกับนโยบายการกำกับ  
ดูแลกิจการที่ดี ซึ่งในคู่มือนี้ได้กำหนดถึง ข้อพึงปฏิบัติที่ดี  
ของกรรมการผู้แทน ข้อพึงระมัดระวัง หน้าที่และความรับ  
ผิดชอบโดยให้ยึดถือปฏิบัติตามกฎหมาย วัตถุประสงค์และ  
ข้อบังคับ ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อรักษาประโยชน์  
ของบริษัทย่อย บริษัทร่วม และในเรื่องนโยบายที่สำคัญ ให้  
ผู้แทนบริษัทฯ ขอรับนโยบายจากบริษัทฯ ก่อนเสนอความ  
เห็นในที่ประชุมบริษัทย่อย บริษัทร่วม เช่น การจัดสรรกำไร  
การจ่ายเงินปันผล หรือนำส่งเงินรายได้แผ่นดิน การเลือกตั้ง  
กรรมการแทนกรรมการที่ลาออกตามวาระ การเพิ่ม-ลดทุน  
การเลิก-ควบรวมกิจการ ทั้งนี้ผู้แทนบริษัทฯ ต้องรายงาน  
ข้อมูลต่างๆ ตามกรอบระยะเวลาที่กำหนดต่อฝ่ายบริหาร  
และคณะกรรมการบริษัทฯ

นอกจากนี้บริษัทฯ ยังจัดให้มีการทำการวิเคราะห์  
ติดตาม และรายงานผลการดำเนินงานของบริษัทย่อยและ  
บริษัทร่วมเป็นประจำทุกไตรมาส เพื่อให้ฝ่ายบริหารและคณะ  
กรรมการบริษัทฯ ได้ใช้ข้อมูลในการตัดสินใจ กำหนดทิศทาง  
และแนวทางในการกำกับดูแลการลงทุนในบริษัทย่อย บริษัท  
ร่วมได้ ต่อไป

## การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน นโยบายและวิธีการดูแลผู้บริหารในการนำข้อมูล ภายในไปใช้

บริษัทฯ มีนโยบายปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ของตลาด  
หลักทรัพย์ และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์  
และตลาดหลักทรัพย์อย่างเคร่งครัด โดยบริษัทฯ ให้ความสำคัญ  
ในเรื่องหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้บรรลุผล  
ในทางปฏิบัติ โดยออกประกาศบริษัทฯ เรื่องการป้องกันการ  
ใช้ข้อมูลภายใน เพื่อประโยชน์ส่วนตน ตั้งแต่ปี 2547  
เพื่อห้ามกรรมการ รวมถึงกรรมการที่พ้นตำแหน่งในช่วง  
6 เดือน และผู้บริหาร ซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ก่อน  
การประกาศงบการเงิน 1 เดือน และหลังประกาศ 3 วัน  
โดยทุกๆ 3 เดือน สำนักเลขานุการบริษัทฯ จะจัดทำวาระแจ้ง  
คณะกรรมการและฝ่ายบริหาร รวมถึงจัดทำหนังสือแจ้ง  
กรรมการและผู้บริหารเป็นรายบุคคลถึงช่วงระยะเวลาห้าม



ทำการซื้อขายหุ้นการบินไทย ตามประกาศบริษัท ฉบับดังกล่าว

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

## คำตอบแทนของผู้สอบบัญชี

### การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับคำตอบแทนของผู้สอบบัญชี

#### 1. คำตอบแทนจากการสอบบัญชี (audit fee)

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

#### 2. ค่าบริการอื่น (non-audit fee)

บริษัท และบริษัทย่อย จ่ายค่าตอบแทนของงานบริการอื่น ซึ่งได้แก่ ค่าธรรมเนียมตรวจสอบปฏิบัติ ตาม BOI ค่าธรรมเนียมตรวจสอบรายได้ของหน่วยธุรกิจ ค่าธรรมเนียมรับรองรายได้ สาขาประเทศอินเดีย และ ค่าธรรมเนียมรับรองรายได้ สาขาประเทศบรูไน ให้แก่ สตง. ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัท ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา มีจำนวนเงินรวม 520,000 บาท แต่บริษัท ไม่ได้จ่ายค่าบริการอื่นให้บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับ สตง. ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมาหรือรายจ่ายในอนาคตอันเกิดจากการตกลงที่ยังให้บริการไม่แล้วเสร็จในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา

## การปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีในเรื่องอื่นๆ

บริษัท ตระหนักและมุ่งมั่นในการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย กำหนด นอกเหนือจากนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่บริษัท เปิดเผยแพร่บน Website และในรายงานประจำปีแล้ว บริษัท ยังมีนโยบายด้านทรัพยากร สังคม และสิ่งแวดล้อม ซึ่งเปิดเผยไว้ในรายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืน

แต่ยังมีบางเรื่องที่บริษัท ไม่สามารถปฏิบัติได้และอยู่ในระหว่างการขออนโยบายจากคณะกรรมการบริษัท ดังตารางต่อไปนี้

ข้อ	หลักเกณฑ์ ตลท.	การปฏิบัติของบริษัท	เหตุผล
1.	ประสิทธิภาพของการปฏิบัติหน้าที่ในฐานะกรรมการบริษัทอาจลดลง หากจำนวนบริษัทที่กรรมการไปดำรงตำแหน่งมีมากเกินไป ดังนั้น คณะกรรมการควรพิจารณาประสิทธิภาพการทำงานของกรรมการที่ดำรงตำแหน่งหลายบริษัทอย่างรอบคอบ โดยควรกำหนดจำนวนบริษัทที่กรรมการแต่ละคนจะไปดำรงตำแหน่งให้เหมาะสมกับลักษณะหรือสภาพธุรกิจของบริษัท ซึ่งไม่ควรเกิน 5 บริษัทจดทะเบียน รวมถึงบริษัทย่อยที่ไม่ได้เป็นบริษัทจดทะเบียนของบริษัทจดทะเบียนนั้น และควรให้มีการเปิดเผยการกำหนดดังกล่าวให้สาธารณชนทราบด้วย	บริษัท ปฏิบัติตาม พ.ร.บ. คุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2518 มาตรา 7 และ มติ ครม. ปี 2554	เนื่องจากบริษัท อาจเสียโอกาสในการสรรหา ผู้เชี่ยวชาญในสาขาอาชีพต่างๆ มาเป็นกรรมการบริษัท

ข้อ	หลักเกณฑ์ ตลท.	การปฏิบัติของบริษัท	เหตุผล
2.	คณะกรรมการควรพิจารณาความเหมาะสมของการกำหนดคุณสมบัติของ “กรรมการอิสระ” เช่น ควรกำหนดให้เข้มงวดกว่าข้อกำหนดขั้นต่ำของสำนักงาน กสท. และตลาดหลักทรัพย์ หรือไม่เพื่อให้กรรมการอิสระของบริษัทมีความเป็นอิสระอย่างแท้จริงเหมาะสมกับลักษณะเฉพาะของบริษัท และควรเปิดเผยในรายงานประจำปีนอกจากนี้ คณะกรรมการควรกำหนดให้กรรมการอิสระมีวาระการดำรงตำแหน่งต่อเนื่องไม่เกิน 9 ปี นับจากวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระครั้งแรก ในกรณีที่แต่งตั้งกรรมการอิสระนั้นให้ดำรงตำแหน่งต่อไป คณะกรรมการควรพิจารณาอย่างสมเหตุสมผลถึงความจำเป็นดังกล่าว	อยู่ระหว่างขั้นตอนการขออนโยบายจากคณะกรรมการบริษัท	
3.	ประธานกรรมการควรส่งเสริมให้กรรมการทุกคนเข้าร่วมประชุมไม่น้อยกว่าร้อยละ 75 ของจำนวนการประชุมคณะกรรมการบริษัททั้งหมดที่ได้จัดให้มีขึ้นในรอบปี	กรรมการบางท่านมีสัดส่วนการเข้าร่วมประชุมน้อยกว่าร้อยละ 75 (เอกสาร : รายงานประจำปี)	
4.	กฎบัตร หรือหน้าที่ความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท รวมถึงเรื่องที่ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัท	อยู่ระหว่างขั้นตอนการขออนโยบายจากคณะกรรมการบริษัท	
5.	คณะกรรมการและคณะกรรมการชุดย่อย ควรประเมินผลการปฏิบัติงานด้วยตนเองอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง เพื่อให้คณะกรรมการร่วมกันพิจารณาผลงานและปัญหา เพื่อการปรับปรุงแก้ไขต่อไป โดยควรกำหนดบรรทัดฐานที่ใช้เปรียบเทียบกับผลปฏิบัติงานอย่างมีหลักเกณฑ์	อยู่ระหว่างขั้นตอนการขออนโยบายจากคณะกรรมการบริษัท	
6.	คณะกรรมการควรกำหนดอำนาจหน้าที่ของประธานกรรมการและกรรมการผู้จัดการให้ชัดเจน และเพื่อให้คนใดคนหนึ่งมีอำนาจโดยไม่จำกัด ควรแยกบุคคลที่ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการออกจากบุคคลที่ดำรงตำแหน่ง กรรมการผู้จัดการ พร้อมทั้งเปิดเผยในรายงานประจำปีและบน Website ของบริษัท	อยู่ระหว่างขั้นตอนการขออนโยบายจากคณะกรรมการบริษัท	
7.	คณะกรรมการควรเข้าถึงสารสนเทศที่เป็นเพิ่มเติมได้จากกรรมการผู้จัดการ หรือเลขานุการบริษัท หรือผู้บริหารอื่นที่ได้รับมอบหมายภายในขอบเขตนโยบายที่กำหนด และในกรณีที่จำเป็น คณะกรรมการอาจจัดให้มีการเห็นอิสระจากที่ปรึกษาหรือผู้ประกอบวิชาชีพภายนอก โดยถือเป็นค่าใช้จ่ายของบริษัท	อยู่ระหว่างขั้นตอนการขออนโยบายจากคณะกรรมการบริษัท	
8.	คณะกรรมการควรจ้างที่ปรึกษานอกให้มีส่วนในการกำหนดแนวทาง และเสนอประเด็นในการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการอย่างน้อยทุกๆ 3 ปี และเปิดเผยผลการประเมินไว้ในรายงานประจำปี	อยู่ระหว่างขั้นตอนการขออนโยบายจากคณะกรรมการบริษัท	



## ความรับผิดชอบต่อสังคม

### วิสัยทัศน์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

“เป็นสายการบินที่รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม”

### คำประกาศการยึดหลักปฏิบัติสากลว่าด้วยความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

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

### นโยบายความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ กำหนดนโยบายเพื่อใช้เป็นแนวทางการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องดังนี้

1. บริษัทฯ จะดำเนินโครงการเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อมที่สอดคล้องกับแนวคิด “การเดินทางแบบรักษ์สิ่งแวดล้อม” โดยชักนำผู้มีส่วนร่วม ทั้งผู้ถือหุ้น ผู้โดยสาร คู่ค้า และพนักงานทุกคน เข้าร่วมในทุกกิจกรรมอย่างต่อเนื่อง และมุ่งมั่นในการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อมผสมผสานแนวคิดและนวัตกรรมในรูปแบบสีเขียว

2. บริษัทฯ จะดำเนินกิจกรรมเพื่อช่วยเหลือสังคมผู้ด้อยโอกาส และผู้ประสบภัยต่างๆ สนับสนุนสาธารณประโยชน์และสาธารณกุศล ส่งเสริมสังคมในด้านการศึกษา

การกีฬา ศาสนาและวัฒนธรรม และการรักษาสีสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างสรรค์สิ่งที่ดีงามให้กับสังคม และพัฒนาชีวิตความเป็นอยู่ให้ดีขึ้น

3. การดำเนินงานของบริษัทฯ จะคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในประเด็นที่สำคัญต่างๆ ทั้งในด้านมลภาวะจากเครื่องบิน การใช้น้ำมันเชื้อเพลิง การปรับปรุงคุณภาพน้ำทิ้ง การใช้สารเคมี การอนุรักษ์พลังงานไฟฟ้า และการนำสิ่งของมาใช้ซ้ำหรือการนำกลับมาใช้ใหม่เพื่อเป็นการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ

4. บริษัทฯ สนับสนุนการพัฒนาและปรับปรุงระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมในทุกกิจกรรมของบริษัทฯ เพื่อลดมลภาวะและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่องโดยมีวัตถุประสงค์ เป้าหมาย แผนงานปฏิบัติ และการประเมินผลอย่างชัดเจน

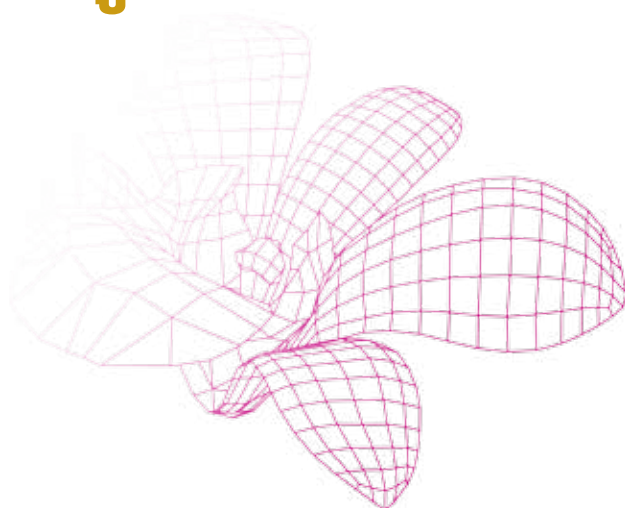
5. บริษัทฯ สนับสนุนการสร้างเครือข่ายให้เกิดการประสานงานระหว่างการบินไทยกับองค์กรต่างๆ เพื่อสร้างสรรค์ประโยชน์ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน รวมทั้งจัดกิจกรรมเพื่อสร้างความร่วมมือการใช้ทรัพยากรร่วมกันกับองค์กรรัฐวิสาหกิจอื่นๆ

6. บริษัทฯ จะจัดกิจกรรมเพื่อสร้างความตระหนักและปลูกฝังจิตสำนึกให้พนักงานในทุกระดับชั้นในการคำนึงถึงสิ่งแวดล้อมและสังคมอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ระบบการจัดการรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ และสร้างวัฒนธรรมองค์กรด้านความรับผิดชอบต่อสังคม ชุมชนและสิ่งแวดล้อม ให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมในพนักงานทุกระดับ

7. บริษัทฯ จะส่งเสริมการสร้าง ความเข้าใจสื่อสารกับสังคมถึงสถานะความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมขององค์กรอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งประชาสัมพันธ์กิจกรรมเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ และจัดทำรายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืน ต่อสาธารณชนอย่างสม่ำเสมอ



# การบินไทย เป็นความสุขคืนสู่สังคม









## แนวทางเกี่ยวกับ “ความรับผิดชอบต่อสังคม”

### การประกอบธุรกิจด้วยความเป็นธรรม

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

### การต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน

บริษัทฯ กำหนดแผนธรรมาภิบาลพร้อมจัดทำแผนการต่อต้านทุจริตคอร์รัปชันควบคู่ไปกับการจัดหลักสูตรการป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบ โดยบรรจุเป็นหลักสูตรการฝึกอบรมสำหรับพนักงานทุกระดับ อีกทั้งดำเนินการบังคับใช้กฎระเบียบที่มีอยู่ต่างๆ และให้ความรู้กับพนักงานเพื่อแยกแยะกลุ่มที่กระทำผิดโดยตั้งใจหรือไม่ตั้งใจ รวมถึงจัดส่งพนักงานเข้าอบรมกับองค์กรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบ นอกจากนี้ยังจัดทำ Compliance Information Center เพื่อกระตุ้นให้พนักงานตระหนักถึงความสำคัญในเรื่องการปฏิบัติตามกฎระเบียบฯ เพื่อสร้างความโปร่งใส และสามารถตรวจสอบได้

### การเคารพสิทธิมนุษยชน

บริษัทฯ ดูแลพนักงานให้ได้รับสิทธิประโยชน์ต่างๆ ความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน เพื่อให้พนักงานทุกคนมีคุณภาพชีวิตที่ดี รวมทั้งสิทธิในการปฏิบัติศาสนกิจ ได้แก่ การลาอุปสมบท การลาไปถือศีล และปฏิบัติธรรมของพนักงานหญิง และการลาไปประกอบศาสนกิจพิธีฮัจย์โดยได้รับเงินเดือนค่าจ้างเต็มตลอดระยะเวลาที่ลา

### การปฏิบัติต่อแรงงานอย่างเป็นธรรม

บริษัทฯ ดำเนินงานในด้านการสรรหาพนักงาน การจ้างงาน การเลิกจ้าง การพัฒนาพนักงาน การเลื่อนตำแหน่ง การย้ายงาน การมอบหมายงานเป็นไปด้วยความเป็นธรรม ไม่มีการเลือกปฏิบัติต่อบุคคลใดบุคคลหนึ่งโดยไม่เป็นธรรม อันเนื่องมาจากความแตกต่างในด้านเชื้อชาติ สัญชาติ ศาสนา เพศ อายุ พื้นฐานการศึกษา หรือเหตุอื่นใด รวมทั้งจะไม่มี การเลือกให้บริการหรือทำธุรกิจกับนิติบุคคลหรือบุคคลจาก เฉพาะบางประเทศ หรือบางสัญชาติโดยไม่เป็นธรรม

### ความรับผิดชอบต่อผู้บริโภค

บริษัทฯ ตระหนักถึงคุณภาพการให้บริการและความปลอดภัย ซึ่งเป็นปัจจัยที่บริโภคให้ความสำคัญเป็นลำดับต้นๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งความปลอดภัยในการปฏิบัติการบิน จึงมีการพัฒนาและฝึกฝนบุคลากรในส่วนที่เกี่ยวข้องอย่างเข้มงวด เพื่อให้มีความพร้อมและเพิ่มพูนประสบการณ์ในการปฏิบัติงาน โดยเฉพาะความปลอดภัยในห้องผู้โดยสาร อีกทั้งยังมีการพัฒนาบริการอย่างต่อเนื่อง อาทิ การปรับปรุงระบบสารสนเทศให้มีประสิทธิภาพ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ลูกค้ามากขึ้น

### การดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมในการปกป้องรักษา จึงมีเป้าหมายในการเป็นสายการบินที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยดำเนินโครงการต่างๆ เพื่อรักษาสิ่งแวดล้อม อาทิ ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และลดการใช้สารเคมีที่ทำลายชั้นบรรยากาศ การประหยัดพลังงานในกระบวนการต่างๆ การพัฒนาเชื้อเพลิงอากาศยานชีวภาพ การบริหารเชื้อเพลิงอากาศยาน และการบริหารจัดการวัสดุอย่างยั่งยืน โดยการนำอากาศยานรุ่นใหม่เข้ามาในฝูงบิน ซึ่งจะช่วยลดการใช้เชื้อเพลิงและมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

### การร่วมพัฒนาชุมชนหรือสังคม

บริษัทฯ ดำเนินการพัฒนาชุมชนและสังคมอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งปลูกฝังจิตสำนึกด้านความรับผิดชอบต่อสังคม และส่วนรวมแก่พนักงานผ่านโครงการจิตอาสาพนักงาน



และการทำงานกิจกรรมต่างๆ อาทิ การบริจาคเงินช่วยเหลือผู้ด้อยโอกาสและผู้ประสบภัย การสร้างอาคารเรียนและมอบสื่อการเรียนการสอนพร้อมทั้งทุนการศึกษาแก่นักเรียนในโรงเรียนที่อยู่ห่างไกล รวมทั้งส่งเสริมให้ท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการรักษาการอนุรักษ์ทรัพยากรป่าไม้โดยสำรวจความต้องการของชุมชนภายใต้การดูแลของสำนักจัดการป่าชุมชนกรมป่าไม้ เพื่อช่วยเหลือให้ชุมชนได้รับประโยชน์จากทรัพยากรป่าไม้ในท้องถิ่นอย่างยั่งยืน ทั้งทางด้านสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และสังคม

### การมีนวัตกรรมและเผยแพร่นวัตกรรมซึ่งได้จากการดำเนินงานที่มีความรับผิดชอบต่อสังคม สิ่งแวดล้อมและภูมิสังคม

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

### บริษัทฯ ดำเนินกิจกรรมเพื่อประโยชน์ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ปี 2556 ดังนี้

- สนับสนุนการขนส่งโลหิตให้กับสมาคมชาดไทย
- การช่วยเหลือผู้ประสบภัยน้ำท่วมที่จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และจังหวัดฉะเชิงเทรา
- บริษัทฯ ร่วมกับมูลนิธิแอร์บัส มอบอุปกรณ์ และเครื่องใช้สำหรับเด็กให้กับโรงพยาบาลเด็ก
- โครงการแพทย์นักบิน นางฟ้าพยาบาล บริษัทฯ จัดคณะแพทย์ ทันตแพทย์ และ พยาบาล ทำการตรวจสุขภาพ รักษาโรค และทำฟัน รวมทั้งให้ความรู้ด้านสุขอนามัยแก่ชาวบ้านและนักเรียนที่โรงเรียนตำรวจตระเวนชายแดน ถ้ำหิน อำเภอสวนผึ้ง จังหวัดราชบุรี
- โครงการปันรักจากชาวการบินไทย สู่ชายแดนใต้ มอบเงินบริจาคและเครื่องอุปโภคบริโภคให้กับครูและทหารชายแดนใต้ รวมทั้งร่วมกับบริษัท โบอิง มอบกระเป๋าเป้ นักเรียนพร้อมอุปกรณ์เครื่องเขียนจำนวน 1,000 ชุด ให้กับนักเรียนใน 3 จังหวัดชายแดนใต้ ณ ค่ายจุฬาภรณ์ จังหวัดนราธิวาส
- โครงการพาน้องท่องฟ้า บริษัทฯ จัดขึ้น 2 ครั้ง ในปี 2556 ครั้งแรก นำเยาวชนจากโรงเรียนที่มีสถานที่ตั้งรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิขึ้นเครื่องบินชมทัศนียภาพรอบอ่าวไทย และครั้งที่ 2 นำเด็กด้อยโอกาสใน 3 จังหวัดชายแดนใต้ ขึ้นเครื่องบินชมทัศนียภาพหมู่เกาะและทะเลภาคใต้

- บริษัทฯ สนับสนุนบัตรโดยสารให้ผู้แทนโอลิมปิกวิชาการ เดินทางไปแข่งขันในต่างประเทศ และสนับสนุนบัตรโดยสารสำหรับนักกีฬาเยาวชนแบดมินตันจากโรงเรียนแบดมินตันบ้านทองหยอดเดินทางไปแข่งขันในต่างประเทศ
- บริษัทฯ ร่วมกับสถาบันส่งเสริมการสอนวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี (สสวท.) จัดค่ายโอลิมปิกวิชาการคณิตศาสตร์วิทยาศาสตร์ ให้กับเยาวชนจากโรงเรียนที่มีสถานที่ตั้งรอบทำอากาศยานสุวรรณภูมิ
- บริษัทฯ ร่วมกับ 4 องค์กรในธุรกิจการบิน ประกอบด้วย ทอท บวท สบพ และ บพ จัดโครงการสนามบินแห่งการเรียนรู้ เพื่อให้ความรู้ด้านอุตสาหกรรมการบินและแนะแนววิชาชีพในธุรกิจการบินให้กับนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปลายในโรงเรียนที่มีสถานที่ตั้งรอบทำอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 9 โรงเรียน
- บริษัทฯ จัดค่ายเยาวชนกีฬาแบดมินตัน ให้กับบุตรธิดาพนักงาน เพื่ออบรมและฝึกทักษะในการเล่นกีฬาแบดมินตันโดยผู้ฝึกสอนจากโรงเรียนแบดมินตันบ้านทองหยอด
- โครงการรักษาสีสิ่งแวดล้อม “การบินไทยปลูกชีวิตให้แผ่นดิน” บริษัทฯ ดำเนินโครงการป่าชุมชนบ้านร่องบอน จังหวัดเชียงราย และ โครงการ คีนชีวดกกล้วยไม้ไทยสุพรรณบุรี จังหวัดเชียงใหม่

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้จัดทำหนังสือรายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืน ซึ่งให้ข้อมูลเกี่ยวกับนโยบายและการดำเนินงานของบริษัทฯ ในด้านความรับผิดชอบต่อสังคม ซึ่งบริษัทฯ ส่งให้ผู้ถือหุ้นทุกรายและเปิดเผยต่อประชาชนทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ

## แนวทางปฏิบัติเพิ่มเติมเกี่ยวกับการป้องกันการมีส่วนเกี่ยวข้องกับการคอร์รัปชัน

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





## การควบคุมภายในและ การบริหารจัดการความเสี่ยง



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

### สภาพแวดล้อมการควบคุม

บริษัทฯ มีสภาพแวดล้อมการควบคุมในภาพรวมที่เพียงพอและเหมาะสม มีปัจจัยเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมการควบคุมภายในที่สนับสนุนการควบคุมภายในเป็นอย่างดีและมีประสิทธิผล สอดคล้องกับนโยบายการควบคุมภายในของบริษัทฯ โดยจัดให้มีคู่มือประมวลบรรษัทภิบาลและจริยธรรม แจกจ่ายให้พนักงานถือปฏิบัติ มีการกำหนดนโยบายในการเปิดเผยความขัดแย้งทางผลประโยชน์สำหรับผู้บริหารระดับสูง มีการสรรหาและแต่งตั้งพนักงานตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการบริหารงานบุคคล และมีการจัดทำทบทวนและปรับปรุงคำบรรยายลักษณะงาน ของผู้บริหารและพนักงานทุกคนให้ถูกต้องและทันสมัยอย่างสม่ำเสมอการเลื่อนตำแหน่งและอัตราเงินเดือนขึ้นอยู่กับผลการประเมินการปฏิบัติงานซึ่งมีการประเมินทุก 6 เดือนตลอดจนมีการกำหนดให้ใช้ดัชนีวัดผลการดำเนินงานที่สำคัญ (KPI) โดยระบุไว้ในคำรับรองการปฏิบัติหน้าที่ของผู้บริหาร ตั้งแต่ระดับพนักงานระดับ 7 ขึ้นไปเพื่อให้การปฏิบัติหน้าที่บรรลุผลตามเป้าหมาย นอกจากนี้ยังมีการให้เงินรางวัลพิเศษ เพื่อเป็นแรงจูงใจให้พนักงานปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถ มีการศึกษาและจัดทำแผนอัตรากำลังของ

แต่ละฝ่าย/สายงานโดยมีการจ้าง outsource มาทดแทนพนักงาน ซึ่งมีไม่เพียงพอ อีกทั้งอยู่ระหว่างปรับปรุงคู่มือการปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับโครงสร้างและระบบการทำงานใหม่ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและการควบคุมภายในให้ดียิ่งขึ้น นอกจากนี้ ยังส่งเสริมการสร้างวัฒนธรรมองค์กร THAI Spirit และสนับสนุนให้พนักงานเข้ารับการอบรม เพื่อพัฒนาและเพิ่มพูนความรู้ความสามารถ ตลอดจนคุณธรรม จริยธรรมในการปฏิบัติหน้าที่ในงานที่ได้รับผิดชอบ อย่างไรก็ตามบางฝ่ายยังอยู่ในระหว่างการปรับปรุงโครงสร้างภายในฝ่ายเพื่อให้เหมาะสมกับลักษณะงานและกระบวนการทำงานที่ได้มีการปรับเปลี่ยนไป ตลอดจนหลายฝ่ายยังขาดผู้บริหารและพนักงานที่มีความรู้ทักษะและความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านดังนั้นบริษัทฯ จะดำเนินการปรับปรุงการจัดสรรทรัพยากรบุคคลให้เหมาะสม โดยวางแผนอัตรากำลังคนในแต่ละช่วงอายุให้สอดคล้องกับความต้องการในแต่ละสาขา และพัฒนาบุคลากรในทุกระดับอย่างทั่วถึง ตลอดจนมีการปรับโครงสร้างองค์กรให้เหมาะสมกับการดำเนินธุรกิจ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการองค์กรอย่างยั่งยืนต่อไป

### การบริหารความเสี่ยง

บริษัทฯ มีการประเมินความเสี่ยงอย่างเพียงพอในการกำหนดวัตถุประสงค์ วิสัยทัศน์ และพันธกิจไว้ในแผนยุทธศาสตร์ และแผนดำเนินงานเชิงกลยุทธ์ของบริษัทฯ โดยมีการกำหนดตัวชี้วัดความสำเร็จของแต่ละแผนฯ (Strategies Success Measures / SSM) มีการระบุ ประเมิน และวิเคราะห์ความเสี่ยงทั้งจากภายในและภายนอกมีการจัดทำค่าดัชนีชี้วัดความเสี่ยงหลัก (Key Risk Indicator / KRI) เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการเตือนภัยล่วงหน้า สำหรับความเสี่ยงระดับองค์กรและความเสี่ยงระดับฝ่ายที่สำคัญทุกรายการ



นอกจากนี้มีการกำหนดให้การบริหารความเสี่ยงเป็น Key Performance Indicator (KPI) ของผู้บริหารระดับผู้อำนวยการใหญ่ (Vice President) ขึ้นไป และหน่วยงานทุกฝ่ายในบริษัท มีการจัดการความเสี่ยงภายในฝ่าย รวมถึงการจัดทำรายงานการบริหารความเสี่ยงทุกไตรมาสตามเกณฑ์ที่ระบุไว้ในคู่มือการบริหารความเสี่ยงซึ่งใช้เป็นกรอบ และเป็นแนวทางในการบริหารความเสี่ยงของบริษัท มีฝ่ายบริหารความเสี่ยงทำหน้าที่ติดตามความคืบหน้าของแผนปฏิบัติการในการควบคุมความเสี่ยงอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ โดยจัดทำรายงานความคืบหน้าการบริหารความเสี่ยงระดับองค์กรเสนอต่อคณะกรรมการฝ่ายบริหารงานนโยบาย คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง และคณะกรรมการบริษัท เป็นประจำ รวมทั้งมีคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงรับผิดชอบในการกำกับ ดูแล ติดตามและให้คำแนะนำการบริหารความเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง

## กิจกรรมการควบคุม

บริษัท มีกิจกรรมการควบคุมที่เพียงพอ ตลอดจนสอดคล้องกับวัตถุประสงค์และผลการ ประเมินความเสี่ยงของบริษัท มีนโยบาย คู่มือการปฏิบัติงานและระเบียบปฏิบัติสำหรับกิจกรรมที่สำคัญทั้งที่เป็นลายลักษณ์อักษรและที่เป็นอิเล็กทรอนิกส์ไฟล์ ซึ่งพนักงานถือปฏิบัติภายใต้การกำกับดูแลของหัวหน้างาน และผู้บังคับบัญชา ตามสายงาน เช่น ระเบียบฯ ว่าด้วยอำนาจหน้าที่ทางการเงิน ระเบียบฯ ว่าด้วยการบริหารงานบุคคล และระเบียบฯ ว่าด้วยการพัสดุ เป็นต้น อย่างไรก็ตามบางฝ่ายอยู่ในระหว่างการปรับปรุงคู่มือการปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับภาระหน้าที่ของงานตามโครงสร้างและลักษณะการทำงานตามระบบงานใหม่ มีการแบ่งแยกหน้าที่รับผิดชอบการปฏิบัติงานที่สำคัญมีการสอบทานผลการดำเนินงาน โดยฝ่ายบริหารอย่างสม่ำเสมอ มีการปฏิบัติตามระเบียบกฎเกณฑ์ที่เป็นมาตรฐานสากลขององค์กรต่างๆ เช่น IATA, ICAO, กรมการบินพลเรือน และ ISO ต่างๆ เป็นต้น มีการติดตามและตรวจสอบการดำเนินงานทั้งจากสำนักงานการตรวจสอบภายในของบริษัท และจากหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง

## ระบบสารสนเทศและการสื่อสารข้อมูล

บริษัท มีระบบสารสนเทศและการสื่อสารที่เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน มีการใช้ระบบสารสนเทศสำหรับการบริหารและตัดสินใจของฝ่ายบริหาร มี Website ของบริษัท และมีระบบ Intranet คือ THAISphere เพื่อสื่อสารข่าวสารและข้อมูลต่างๆ ภายในองค์กร หลายฝ่ายได้จัดทำ Webpage เพื่อสื่อสารข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานของฝ่ายตลอดจนมีการรับข้อมูลข่าวสารจากภายนอกองค์กร เช่น นโยบายภาครัฐ ผลสำรวจความคิดเห็นของลูกค้า ผลการจัดอันดับของสายการบินจากองค์กรต่างๆ รายงานสถานการณ์ด้านเศรษฐกิจและการเมือง อุบัติการณ์การบิน เทคโนโลยีและความก้าวหน้าด้านวิทยาการการสื่อสารและคมนาคม เป็นต้น บริษัท ได้สนับสนุนการพัฒนาระบบสารสนเทศต่างๆ เช่น ระบบ e-saraban ระบบ SAP Phase II ระบบ THAI Star Common Platform (TSCP) และระบบ CHORUS เป็นต้น ซึ่งใช้สำหรับปรับปรุงการดำเนินงานเพื่อให้สอดคล้องกับแผนกลยุทธ์ และเพื่อให้ข้อมูลต่างๆ ที่ใช้ในการศึกษา วิเคราะห์ และใช้งานได้รับการรวบรวมไว้ในฐานข้อมูลเดียวกัน นอกจากนี้ยังได้จัดให้มีระบบการสื่อสารทั้งภายใน และภายนอกอย่างเพียงพอ เชื่อถือได้และทันกาล เช่น มีการประชุมภายในฝ่าย มีการออกคำสั่ง ประกาศ จัดทำ Bulletin เช่น THAI's Today ตลอดจนมี Management Talk เพื่อสื่อสารข้อมูลที่สำคัญของบริษัท จากผู้บริหารระดับสูงไปยังพนักงานโดยทั่วถึงผ่านระบบ Intranet ของบริษัท และมีการสื่อสารข้อมูลผ่าน Mobile Application ต่างๆ นอกจากนี้ยังเปิดโอกาสให้พนักงานได้เข้าถึงข้อมูลและองค์ความรู้ต่างๆ โดยผ่านช่องทาง Knowledge Base ในระบบ Intranet ของ บริษัท ซึ่งทำให้การปฏิบัติงานดำเนินไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ และทันต่อสถานการณ์ รวมทั้งมีการรับฟังและพิจารณาข้อร้องเรียนภายในองค์กรตามนโยบาย Whistle Blower และมีการรับฟังข้อร้องเรียนจากภายนอก อาทิ ลูกค้า คู่ค้า หรือผู้ถือหุ้น โดยผ่านทางสื่อต่างๆ เพื่อนำมาปรับปรุงการบริหารจัดการในองค์กรให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

## ระบบติดตามประเมินผล

บริษัท มีการติดตามประเมินผลการควบคุมภายในอย่างเพียงพอ และเหมาะสม ผู้บริหารทุกระดับรับทราบและตระหนักถึงความรับผิดชอบที่มีต่อการติดตามผลการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามแผนงาน โดยผู้บริหารจัดให้มีการประชุมภายในฝ่าย เพื่อติดตามผลการปฏิบัติงานให้บรรลุเป้าหมายตามดัชนีชี้วัด (KPI) มีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานเปรียบเทียบกับเป้าหมายตามแผนงานหรืองบประมาณ เสนอต่อผู้บริหารเพื่อพิจารณาปรับปรุงแก้ไขให้เป็นไปตามเป้าหมายอย่างสม่ำเสมอ ทุกฝ่ายมีการประเมินการควบคุมภายใน และจัดทำรายงานการควบคุมภายในตามระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินข้อ 6 เป็นประจำทุกปี นอกจากนี้ ยังมีการตรวจสอบ และประเมินผลการควบคุมภายในเป็นรายครั้ง โดยผู้ตรวจสอบจากสำนักงานการตรวจสอบภายในของบริษัท ซึ่งเป็นหน่วยงานอิสระขึ้นตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ ตลอดจนมีผู้ตรวจสอบจากหน่วยงานภายนอก เช่น Bureau Veritas, IATA Operational Safety Audit (IOSA), กรมการบินพลเรือน และองค์การมาตรฐานสากล (ISO) ต่างๆ เป็นต้น ซึ่งผู้บริหารได้ให้ความสำคัญและมีการพิจารณาเพื่อปรับปรุงแก้ไขตามข้อเสนอแนะของผู้ตรวจสอบดังกล่าว

บริษัท ให้ความสำคัญกับการปฏิบัติงานอย่างโปร่งใสตรวจสอบได้ รวมทั้งสนับสนุนให้มีระบบการตรวจสอบภายในที่ดี ความเป็นอิสระ จึงกำหนดให้สำนักงานการตรวจสอบภายใน มีสายการบังคับบัญชาขึ้นตรงต่อคณะกรรมการบริษัท โดยคณะกรรมการบริษัท มอบหมายให้คณะกรรมการตรวจสอบเป็นผู้กำกับดูแล เพื่อให้สำนักงานการตรวจสอบภายในสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างเป็นอิสระและเที่ยงธรรม สามารถเพิ่มมูลค่า และปรับปรุงการดำเนินงานของบริษัท เพื่อช่วยให้บริษัท บรรลุเป้าหมาย ด้วยการประเมินและปรับปรุงประสิทธิผลของการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายในและการกำกับดูแลอย่างเป็นระบบ และเป็นระเบียบ เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าการดำเนินงานของบริษัท มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล มีการใช้จ่ายและลงทุนอย่างคุ้มค่าสมประโยชน์ มีการจัดทำรายงานทางการเงินที่เชื่อถือได้ ตามกำหนดเวลา มีการ

เปิดเผยข้อมูลที่เพียงพอตามรูปแบบที่กำหนด มีการดูแลรักษาทรัพย์สินและผลประโยชน์ของบริษัท มิให้เกิดการสูญเสีย หรือความเสียหาย ซึ่งรวมถึงความเสียหายจากการทุจริตและการประพฤติมิชอบ รวมทั้งเพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานของหน่วยงานต่างๆ สอดคล้องกับนโยบาย กฎเกณฑ์ ระเบียบ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนมีการปรับปรุงการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง มีการติดตามและประเมินผลการลงทุนในบริษัทย่อยและการร่วมลงทุนอื่นๆ ทั้งนี้ ภาระหน้าที่ของสำนักงานการตรวจสอบภายใน ยังรวมถึงการให้คำปรึกษาแนะนำฝ่ายบริหารในการปรับปรุงการควบคุมภายในให้มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผลมากยิ่งขึ้น

สำนักงานการตรวจสอบภายในปฏิบัติงานตรวจสอบกระบวนการทำงานของบริษัท รวมทั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศตามแผนการตรวจสอบที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบ โดยสำนักงานการตรวจสอบภายในได้จัดทำแผนการตรวจสอบดังกล่าวตามแนวความเสี่ยง (Risk Based Audit) โดยพิจารณาถึงความสอดคล้องกับกลยุทธ์ของบริษัท นอกจากนี้ สำนักงานการตรวจสอบภายในมีการปฏิบัติงานตรวจสอบเฉพาะกิจ ตามที่คณะกรรมการตรวจสอบเห็นชอบ โดยรายงานผลการตรวจสอบต่อผู้บริหารที่รับผิดชอบ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และคณะกรรมการตรวจสอบเป็นประจำทุกไตรมาส ในกรณีที่พบหรือมีข้อสงสัยว่ามีรายการหรือการกระทำที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายที่มีนัยสำคัญต่อผลการดำเนินงานของบริษัท หัวหน้าสำนักงานการตรวจสอบภายในจะรายงานต่อกรรมการผู้อำนวยการใหญ่และคณะกรรมการตรวจสอบทันที

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัท ได้ให้ความเห็นว่า ระบบการควบคุมภายในของบริษัท มีความเพียงพอกับการดำเนินธุรกิจของบริษัท

## หัวหน้างานตรวจสอบภายในและหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัท

- นางนันทนา สังขวิจิตร ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการใหญ่ สำนักงานการตรวจสอบภายใน
- นายนิรุต มณีพันธ์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายทรัพยากรบุคคลและกำกับกิจกรรมองค์กรเป็นหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัท

คณะกรรมการตรวจสอบเป็นผู้คัดเลือกผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานตรวจสอบภายในโดยพิจารณาจาก วุฒิการศึกษา ประสบการณ์ การอบรม รวมถึงคุณสมบัติในเชิงบริหารที่เหมาะสมเพียงพอกับการปฏิบัติหน้าที่ ซึ่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ได้พิจารณาและให้ความเห็นชอบด้วย โดยคณะกรรมการตรวจสอบได้นำเสนอคณะกรรมการ บริษัท ในการประชุมครั้งที่ 8/2556 เมื่อวันที่ 14 สิงหาคม 2556 พิจารณาแต่งตั้ง นางนันทนา สังขวิจิตร ดำรงตำแหน่ง ผู้อำนวยการใหญ่สำนักงานการตรวจสอบภายใน ซึ่งคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบได้ พิจารณาแล้วเห็นว่า เป็นผู้มีความเหมาะสม เนื่องจาก เป็นผู้ได้รับวุฒิบัตรวิชาชีพการตรวจสอบภายใน เช่น Certified Information System Auditor (CISA) Certified Information Security Manager (CISM) Certificate in Risk Management and Assurance (CRMA) และวุฒิบัตร ทางด้านตรวจสอบภายใน (IACP) ของสภาวิชาชีพบัญชี อีกทั้งมีประสบการณ์ทั้งด้านการตรวจสอบภายในและ การตรวจสอบระบบสารสนเทศ (IT Audit) การบริหาร ความเสี่ยงและการควบคุมภายใน เป็นผู้ริเริ่มให้งาน ตรวจสอบสารสนเทศของสำนักงานการตรวจสอบภายใน และได้ผ่านการอบรมหลักสูตรด้านการตรวจสอบภายในและ

หลักสูตรอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ ยังเป็นผู้ได้รับมอบหมาย ให้ไปศึกษาดูงานด้านการตรวจสอบภายใน แลกเปลี่ยน ข้อคิดเห็นกับผู้ประกอบวิชาชีพตรวจสอบทั้งในและต่างประเทศ เพื่อนำมาปรับปรุงการทำงานของสำนักงานการตรวจสอบ ภายใน ซึ่งได้ปฏิบัติงานดังกล่าวอย่างมีประสิทธิภาพและเป็นรูปธรรม

ทั้งนี้ การดำเนินการข้างต้นเป็นไปตาม ระเบียบ กระบวนการคลัง ว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบและ หน่วยตรวจสอบภายในของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2555 ข้อ 20 ระบุว่า “การแต่งตั้ง โยกย้าย ถอดถอน เลื่อนขั้น เลื่อน ตำแหน่ง และประเมินผลงานของหัวหน้าหน่วยตรวจสอบ ภายใน ให้คณะกรรมการตรวจสอบเสนอคณะกรรมการ รัฐวิสาหกิจเพื่อพิจารณา โดยให้ผู้บริหารสูงสุดเสนอความเห็น ประกอบการพิจารณาด้วย” และกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบ เรื่องอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ ข้อ 4 ระบุว่า คณะกรรมการตรวจสอบมีหน้าที่ “พิจารณาและให้ ความเห็นต่อคณะกรรมการบริษัท เกี่ยวกับคุณสมบัติ ของหัวหน้าสำนักงานการตรวจสอบภายใน การแต่งตั้ง โยกย้าย ถอดถอน กำหนดค่าตอบแทน และพิจารณา ความดีความชอบประจำปีของหัวหน้าสำนักงานการตรวจ สอบภายใน”



## รายการ ระหว่างกัน

รายการระหว่างกัน

บริษัท มีรายการระหว่างกันที่สำคัญกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ และนิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 ดังนี้

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของ รายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2556	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	
กระทรวงการคลัง	<ul style="list-style-type: none"> <li>กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 51.03</li> <li>กรรมการของบริษัท ได้แก่ นายอารีพงศ์ ภู่ชอุ่ม เป็นปลัดกระทรวงการคลัง และนายพงษ์ภาณุ เศวตรุนทร์ เป็นรองปลัดกระทรวงการคลัง</li> </ul> <p><b>หมายเหตุ</b> นายอารีพงศ์ ภู่ชอุ่ม ปลัดกระทรวงการคลัง ไปดำรงตำแหน่งเลขาธิการสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (ก.พ.ร.) สำนักนายกรัฐมนตรี ตามมติครม. เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2556 และนายพงษ์ภาณุ เศวตรุนทร์ รองปลัดกระทรวงการคลัง ดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2556</p>	<p>กระทรวงการคลังกู้เงินจากสถาบันการเงินต่างประเทศให้บริษัท กู้ต่อประกอบด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>เงินกู้ยืมระยะยาว ซึ่งยังคงมียอดคงค้างและดอกเบี้ยจ่ายดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>- เงินกู้ยืมระยะยาวคงค้าง</li> <li>- ดอกเบี้ยจ่าย</li> </ul> </li> </ul>	17,375.52	1,225.26	<p>การกำหนดราคา/เงื่อนไขเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดเงื่อนไขกับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน โดยมีรายละเอียดเงื่อนไขสำคัญ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>สัญญาเงินกู้ระยะยาว มียอดคงค้าง 2 ฉบับ คือ <ol style="list-style-type: none"> <li>อัตราดอกเบี้ย ร้อยละ 7.07 ต่อปี อายุเงินกู้ 20 ปี ครบกำหนดสัญญา 30 กันยายน 2556</li> <li>อัตราดอกเบี้ย ร้อยละ 2.31 ต่อปี อายุเงินกู้ 17 ปี ครบกำหนดสัญญา 15 กรกฎาคม 2573</li> </ol> </li> </ul>



นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของ รายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2556	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัท มีรายการเช่าที่ดินจากที่ราชพัสดุ กระทรวงการคลัง ดังนี้               <ul style="list-style-type: none"> <li>- เช่าที่ดินราชพัสดุ จังหวัดระยอง</li> <li>- เช่าที่ดินราชพัสดุ จังหวัดขอนแก่น</li> <li>- เช่าที่ดินราชพัสดุ จังหวัดอุดรธานี</li> <li>- เช่าที่ดินราชพัสดุ จังหวัดสุราษฎร์ธานี</li> <li>- เช่าที่ดินราชพัสดุ จังหวัดกระบี่</li> </ul> </li> </ul>	5.00	4.58	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
ธนาคารออมสิน	<ul style="list-style-type: none"> <li>กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท มีอำนาจควบคุมธนาคารออมสิน</li> <li>กรรมการของบริษัท ได้แก่ นายสุธรรม ศิริทิพย์สาคร เป็นกรรมการของธนาคารออมสิน</li> </ul>	1. บริษัท ได้กู้เงินจากธนาคารออมสิน ประกอบด้วย <ul style="list-style-type: none"> <li>เงินกู้ยืมระยะยาว               <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดเงินคงค้าง</li> <li>- ดอกเบี้ยจ่าย</li> </ul> </li> </ul>	1,890.00 100.41	3,462.00 279.58	การกำหนดราคา/เงื่อนไขเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดเงื่อนไขกับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน โดยมีรายละเอียดเงื่อนไขสำคัญ ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>สัญญาเงินกู้ระยะยาว มียอดคงค้าง 3 ฉบับ คือ               <ol style="list-style-type: none"> <li>อัตราดอกเบี้ย MLR ลบร้อยละ 1.9 ต่อปี มีอายุเงินกู้ 5 ปี ครบกำหนดสัญญา 9 กรกฎาคม 2557</li> <li>อัตราดอกเบี้ย THBFIX บวกร้อยละ 0.65 ต่อปี มีอายุเงินกู้ 7 ปี ครบกำหนดสัญญา 8 ตุลาคม 2558</li> <li>อัตราดอกเบี้ย THBFIX บวกร้อยละ 0.55 ต่อปี มีอายุเงินกู้ 7 ปี ครบกำหนดสัญญา 13 ตุลาคม 2558</li> </ol> </li> </ul>

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของ รายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2556	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	
		2. บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ ประเภทเงินทุนหมุนเวียน กับธนาคารออมสิน จำนวนเงิน ไม่เกิน 7,000 ล้านบาท - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ค้างจ่าย	17.50 4.46	17.31 0.00	การกำหนดราคา/เงื่อนไขเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไป ในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดเงื่อนไขกับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน ● สัญญาวงเงินกู้หมุนเวียน (Committed Revolving Credit Line) - ระยะเวลาไม่เกิน 7 ปี นับจากวันที่ลงทุนในสัญญาเงินกู้ - อัตราดอกเบี้ย FDR (Fixed Deposit Rate) 6 เดือน บวกร้อยละ 1.9 ต่อปี หรือบวกร้อยละ 2.375 ต่อปี หากบริษัทฯ มิได้มีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจ - ค่าธรรมเนียมผูกพันเงินกู้ (Commitment fee) ร้อยละ 0.25 ต่อปีของวงเงินกู้ที่ยังไม่ได้เบิก ปัจจุบันยังไม่มี การเบิกใช้วงเงินกู้ดังกล่าว
		3. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสาร เครื่องบิน ให้บริการ เช่าพื้นที่และบริการอื่นๆ แก่ธนาคารออมสิน - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	3.68 1.20	1.51 0.37	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
ธนาคารอิสลาม แห่งประเทศไทย	● กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็น ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารอิสลาม แห่งประเทศไทย	บริษัทฯ ได้กู้เงินระยะยาวจาก ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย ซึ่งยังคงมียอดคงค้างและ ผลกำไรที่ต้องชำระดังนี้ - เงินกู้ยืมระยะยาวคงค้าง - การชำระผลกำไร	0.00 21.36	500.00 55.04	การกำหนดราคา/เงื่อนไขเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไป ในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดเงื่อนไขกับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน โดยมีรายละเอียดเงื่อนไขสำคัญ ดังนี้ อัตราค่าไถ่ SPRL ลบร้อยละ 1.00 ต่อปี อายุเงินกู้ 5 ปี ครบกำหนดสัญญา 31 ธันวาคม 2556

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของ รายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2556	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	
ธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้า แห่งประเทศไทย	● กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็น ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคาร เพื่อการส่งออกและนำเข้า แห่งประเทศไทย	1. บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ ประเภทเงินทุนหมุนเวียน กับธนาคารเพื่อการส่งออกและ นำเข้าแห่งประเทศไทย จำนวนเงิน 3,600 ล้านบาท - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ค้างจ่าย	3.60 0.50	1.60 0.00	การกำหนดราคา/เงื่อนไขเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไป ในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดเงื่อนไขกับบุคคล หรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน โดยมีรายละเอียดเงื่อนไขสำคัญ ดังนี้ - อายุเงินกู้ 5 ปี นับตั้งแต่วันที่ 20 กรกฎาคม 2555 - 20 กรกฎาคม 2560 - อัตราดอกเบี้ย THBFIX 3 เดือน บวกร้อยละ 2.25 ต่อปี - ค่าธรรมเนียมกู้เงิน อัตราร้อยละ 0.20 ของวงเงินที่ผู้กู้ เบิกใช้ในแต่ละครั้ง - ค่าธรรมเนียมผูกพันเงินกู้ (Commitment Fee) อัตราร้อยละ 0.10 ต่อปีของวงเงินกู้ที่ยังไม่ได้เบิกใช้ - ผู้กู้ตกลงชำระค่าธรรมเนียมการชำระคืนก่อนกำหนด (Prepayment Fee) ในอัตราร้อยละ 2.0 ของจำนวนเงินที่ ชำระคืนก่อนกำหนดเวลา ปัจจุบันยังไม่มีการเบิกใช้วงเงินกู้ดังกล่าว
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสาร เครื่องบิน แก่ธนาคาร เพื่อการส่งออกและนำเข้า แห่งประเทศไทย - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.74 0.00	0.00 0.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)	● กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ พลตำรวจเอกอดุลย์ แสงสิงแก้ว เป็นกรรมการของธนาคาร ไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) <b>หมายเหตุ</b> พลตำรวจเอกอดุลย์ แสงสิงแก้ว ดำรงตำแหน่ง กรรมการ เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2556 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	บริษัทฯ ได้กู้เงินจากธนาคาร ไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วย ● เงินกู้ยืมระยะยาว - ยอดเงินคงค้าง - ดอกเบี้ยจ่าย	6,690.00 434.06	0.00 0.00	การกำหนดราคา/เงื่อนไขเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไป ในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดเงื่อนไขกับบุคคล หรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน โดยมีรายละเอียดเงื่อนไขสำคัญ ดังนี้ ● สัญญาเงินกู้ระยะยาว มียอดคงค้าง 2 ฉบับ คือ 1) อัตราดอกเบี้ย THBFIX ร้อยละ 5.5 ต่อปี มีอายุเงินกู้ 6 ปี ไล่ถอนก่อนครบกำหนดสัญญา 13 กันยายน 2556 2) อัตราดอกเบี้ย THBFIX 3 เดือน บวกร้อยละ 1.25 ต่อปี มีอายุเงินกู้ 7 ปี ครบกำหนดสัญญา 25 สิงหาคม 2560

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของ รายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2556	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	
ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> <li>กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นายพงษ์ภาณุ เศวตรุนทร์ เป็นกรรมการของธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)</li> </ul> <b>หมายเหตุ</b> นายพงษ์ภาณุ เศวตรุนทร์ ดำรงตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2556 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	1. บริษัทฯ ได้กู้เงินจากธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วย <ul style="list-style-type: none"> <li>● เงินกู้ยืมระยะยาว               <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดเงินคงค้าง 1,600.00</li> <li>- ดอกเบี้ยจ่าย 5.76</li> </ul> </li> </ul>			การกำหนดราคา/เงื่อนไขเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดเงื่อนไขกับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน โดยมีรายละเอียดเงื่อนไขสำคัญ ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>● สัญญาเงินกู้ระยะยาว มียอดคงค้าง 1 ฉบับ คือ อัตราดอกเบี้ย THBFIX 3 เดือน บวกร้อยละ 1.5 ต่อปี มีอายุเงินกู้ 7 ปี ครบกำหนดสัญญา 31 ธันวาคม 2560</li> </ul>
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน แก่ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน) <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดรายได้รวม 0.28</li> <li>- ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.00</li> </ul>			
บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด	<ul style="list-style-type: none"> <li>● กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด และของบริษัทฯ</li> </ul>	1. บริษัทฯ ซื้อบริการฝากส่งไปรษณีย์ในประเทศและต่างประเทศ และจ้างขนส่งเทป Back up จากบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดค่าใช้จ่ายรวม 13.27</li> <li>- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.00</li> </ul>			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน แก่บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดรายได้รวม 7.08</li> <li>- ยอดลูกหนี้คงค้าง 1.17</li> </ul>			



นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของ รายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไขนโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2556	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	
การท่องเที่ยว แห่งประเทศไทย	● กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้น รายใหญ่ของการท่องเที่ยว แห่งประเทศไทย และของ บริษัท	1. บริษัทฯ จ่ายค่า commission ในการจำหน่ายบัตรโดยสาร ของบริษัทฯ ในอัตราร้อยละ 5 แก่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	4.15 0.00	1.19 0.77	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตาม ราคาตลาด
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสาร เครื่องบิน และให้เช่าสำนักงาน สาขาที่จังหวัดตรัง แก่ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	96.67 7.32	164.47 32.33	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)	● กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้น รายใหญ่ของ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และของ บริษัทฯ ● กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นายจุลสิงห์ วสันตสิงห์ และ นายอรรถพล ใหญ่สว่าง เป็น กรรมการของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) <u>หมายเหตุ</u> นายจุลสิงห์ วสันตสิงห์	1. บริษัทฯ ซื้อน้ำมันเครื่องบิน และน้ำมันรถยนต์จาก บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	11,704.07 1,358.20	8,515.46 33.82	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตาม ราคาตลาด
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสาร เครื่องบิน แก่บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	346.75 41.99	383.92 51.47	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท บางจาก ปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)	● กระทรวงการคลังซึ่งเป็น ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่โดยทางอ้อม ของบริษัท บางจาก ปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)	บริษัทฯ ซื้อน้ำมันเครื่องบินจาก บริษัท บางจาก ปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	17,271.61 1,630.33	18,466.25 845.10	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตาม ราคาตลาด
บริษัท เบอร์ลี่ ยุคเกอร์ จำกัด (มหาชน)	● กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ เป็นกรรมการและกรรมการ ตรวจสอบของ บริษัท เบอร์ลี่ ยุคเกอร์ จำกัด (มหาชน)	บริษัทฯ ซื้อสินค้าอุปโภคบริโภค จากบริษัท เบอร์ลี่ ยุคเกอร์ จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	19.62 1.22	13.70 1.73	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตาม ราคาตลาด

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของ รายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2556	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	
บริษัท ท่าอากาศยาน ไทย จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> <li>กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และของบริษัท</li> </ul>	1. บริษัท ประกอบกิจการและเช่าพื้นที่ในเขตท่าอากาศยานต่างๆ เพื่อใช้สำหรับจอดอากาศยาน จอดพาหนะ ขนถ่ายสินค้า เก็บอุปกรณ์ภาคพื้นดิน เก็บตู้คอนเทนเนอร์ ตั้งสำนักงาน สายการบิน และบริการอื่นๆ จากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดค่าใช้จ่ายรวม 9,432.74</li> <li>- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 171.71</li> </ul>			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
		2. บริษัท มีรายได้จากการขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และได้รับส่วนแบ่งรายได้ 2% จากการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน (Passenger Service Charges) ให้กับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดรายได้รวม 87.01</li> <li>- ยอดลูกหนี้คงค้าง 14.73</li> </ul>			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ผลิตไฟฟ้าและ น้ำเย็น จำกัด	<ul style="list-style-type: none"> <li>กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย และของบริษัท</li> <li>การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ผลิตไฟฟ้าและน้ำเย็น จำกัด</li> </ul>	บริษัท ซื้อไอน้ำและน้ำเย็น จากบริษัท ผลิตไฟฟ้าและน้ำเย็น จำกัด <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดค่าใช้จ่ายรวม 134.90</li> <li>- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 11.99</li> </ul>			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของ รายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไขนโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2556	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	
สถาบันการบินพลเรือน	<ul style="list-style-type: none"> <li>กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของสถาบันการบินพลเรือน และของบริษัทย</li> <li>ผู้บริหารของบริษัท คือ ร้อยโทอิศศักดิ์ พัดชื่นใจ เป็นกรรมการของสถาบันการบินพลเรือน</li> </ul>	1. บริษัท จัดส่งนักบินบริษัทไปอบรมด้านกิจการบินจากสถาบันการบินพลเรือน	28.58	22.29	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหน้าที่คงค้าง	0.00	0.00	
	2. บริษัท ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน แก่สถาบันการบินพลเรือน <u>หมายเหตุ</u> ร้อยโทอิศศักดิ์ พัดชื่นใจ ลาออกจากกรรมการเมื่อวันที่ 24 ตุลาคม 2556 ของสถาบันการบิน	- ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.29 0.00	0.11 0.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท อุตสาหกรรมการบิน จำกัด	<ul style="list-style-type: none"> <li>กรรมการของบริษัท ได้แก่ พลอากาศเอก ประจิน จั่นตอง เป็นประธานกรรมการของบริษัท อุตสาหกรรมการบิน จำกัด</li> </ul> <u>หมายเหตุ</u> พลอากาศเอก ประจิน จั่นตอง ดำรงตำแหน่งกรรมการเมื่อวันที่ 24 เมษายน 2556	บริษัท ซื้อบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน จากบริษัทอุตสาหกรรมการบิน จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหน้าที่คงค้าง	17.13 0.00	0.00 0.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของ รายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไขนโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2556	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	
บริษัท ไทย-อะมาติอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทไทย-อะมาติอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 55</li> <li>ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นายนิรุฒ มณีพันธ์ เป็นประธานกรรมการของบริษัทไทย-อะมาติอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด</li> </ul> <b>หมายเหตุ</b> นายนิรุฒ มณีพันธ์ ลาออกจากประธานกรรมการ เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2556 ของบริษัท ไทย-อะมาติอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด	1. บริษัทฯ ได้รับเงินมัดจำค่าเช่าพื้นที่ในอาคารสำนักงาน จังหวัดหาดใหญ่ และภูเก็ต จาก บริษัท ไทย-อะมาติอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.13	0.13	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ แก่ บริษัท ไทย-อะมาติอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	2.67 0.42	2.51 0.37	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 49</li> <li>ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นายโชคชัย ปัญญาณรงค์ และนายปานทิติ ชนะภัย เป็นประธานกรรมการ และนางวสุกานต์ วิศาลสวัสดิ์ นายคณูช บุนนาค และนายนิรุฒ มณีพันธ์ เป็นกรรมการของบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด</li> </ul>	1. บริษัทฯ ให้เงินกู้ยืมระยะสั้น แก่บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด - เงินกู้ยืมระยะสั้น - ดอกเบี้ยรับ	20.00 1.39	20.00 0.34	<p>การกำหนดราคา/เงื่อนไขเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดเงื่อนไขกับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน โดยมีรายละเอียดเงื่อนไขสำคัญ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- อ้างอิงกับอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมสำหรับลูกค้ารายใหญ่ชั้นดีประเภทเงินกู้แบบมีระยะเวลา MLR ต่อปี ของธนาคารพาณิชย์ในประเทศสี่แห่ง ซึ่งมีกำหนดชำระภายใน 1 ปี และไม่มีหลักประกัน</li> </ul> <p>เมื่อวันที่ 24 กันยายน 2556 บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด ได้ทำบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมสัญญากับบริษัทฯ โดยขอขยายระยะเวลาการชำระหนี้ออกไปอีกเป็นเวลา 1 ปี ตามสัญญาฉบับ วันที่ 28 กันยายน 2555 เป็นครบกำหนดชำระในวันที่ 27 กันยายน 2557 และเงื่อนไขการชำระหนี้อื่นเป็นไปตามเงื่อนไขของสัญญาเดิม</p>



นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของ รายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2556	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	
	<b>หมายเหตุ</b> นายโชคชัย ปัญญาสงค์ ลาออกจากประธานกรรมการ เมื่อวันที่ 10 ตุลาคม 2556 และ นายปานทิต ชนะภัย ดำรงตำแหน่ง ประธานกรรมการเมื่อวันที่ 18 มกราคม 2556  นายดนูช บุนนาค ลาออกจาก กรรมการ เมื่อวันที่ 8 มกราคม 2556 และนายนิรุฒ มณีพันธ์ ลาออกจากกรรมการเมื่อ วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2556 ของ บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด	2. บริษัทฯ ซื้อบริการจัดส่ง พนักงานแรงงานภายนอก เพื่อปฏิบัติงานในบริษัทฯ จาก บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 913.68 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 423.08			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตาม ราคาตลาด
		3. บริษัทฯ ให้บริการเช่าพื้นที่ สำนักงานและอุปกรณ์สำนักงาน แก่บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด - ยอดรายได้รวม 4.76 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 404.04			
บริษัท ไทยไฟลท์ เทรนนิง จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิง จำกัด โดยถือหุ้นประมาณ ร้อยละ 49</li> <li>● ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นาวาอากาศตรีอิษฏาวัธ วัฒนางกูร เป็นประธาน กรรมการ และนายธงชัย สิงห์กุล เป็นกรรมการของ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิง จำกัด</li> </ul>	บริษัทฯ ให้บริการใช้เครื่องมือและ อุปกรณ์ในการฝึกอบรมด้านการบิน และให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและ อุปกรณ์สำนักงาน แก่ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิง จำกัด - ยอดรายได้รวม 5.16 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 2.23			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน



นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของ รายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2556	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	
บริษัท ทวีร์เอื้องหลวง จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท ทวีร์เอื้องหลวง จำกัด ร้อยละ 49</li> <li>ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นายนิรุฒ มณีพันธ์ และ นายดนุช บุนนาค เป็นกรรมการของบริษัท ทวีร์เอื้องหลวง จำกัด</li> </ul> <p><b>หมายเหตุ</b> นายดนุช บุนนาค ดำรงตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2556 ของ บริษัท ทวีร์เอื้องหลวง จำกัด</p>	1. บริษัทฯ จ่ายค่าตอบแทน (Commission) จากการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ของบริการเอื้องหลวง แก่บริษัท ทวีร์เอื้องหลวง จำกัด <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดค่าใช้จ่ายรวม 22.53</li> <li>- ยอดเจ้าหนี้ค้าง 0.00</li> </ul>			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
		2. บริษัทฯ ขายทวีร์เอื้องหลวง ให้แก่บริษัท ทวีร์เอื้องหลวง จำกัด <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดรายได้รวม 59.87</li> <li>- ยอดลูกหนี้ค้าง 2.37</li> </ul>			
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ร้อยละ 100</li> <li>กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นายอำพน กิตติอำพน เป็นประธานกรรมการ และ นายคณิศ แสงสุพรรณ เป็นกรรมการ และผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นายสรจักร เกษมสุวรรณ และนายโชคชัย ปัญญาสงค์ เป็นกรรมการของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด</li> </ul> <p><b>หมายเหตุ</b> นายอำพน กิตติอำพน นายคณิศ แสงสุพรรณ นายสรจักร เกษมสุวรรณ และ นายโชคชัย ปัญญาสงค์ ดำรงตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2556 ของ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด</p>	บริษัทฯ จ่ายเงินค่าหุ้นสามัญ ร้อยละ 25 ของทุนจดทะเบียนของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.00</li> <li>- ยอดเจ้าหนี้ค้าง 449.99</li> </ul>			

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของ รายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2556	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด ประมาณร้อยละ 40</li> <li>ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นายปานจิต ชนะภัย เป็นประธานกรรมการ เรืออากาศเอกมนตรี จำเรียง และ นายคณูช บุนนาค เป็นกรรมการของบริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด</li> </ul> <p><b>หมายเหตุ</b> เรืออากาศเอกมนตรี จำเรียง และ นายคณูช บุนนาค ดำรงตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 24 มกราคม 2556 ของ บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด</p>	บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักของ บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด สำหรับผู้โดยสารของบริษัทฯ <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.15</li> <li>- ยอดเจ้าหนี้ค้าง 0.01</li> </ul>			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
บริษัท บริการเชื้อเพลิง การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ประมาณร้อยละ 22.59</li> <li>ผู้บริหารของบริษัทฯ คือ เรืออากาศเอกมนตรี จำเรียง นางวสุกานต์ วิชาลสวัสดิ์ และ ร้อยโทอิศศักดิ์ พัดชื่นใจ เป็นกรรมการของบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)</li> </ul>	1. บริษัทฯ ซื้อบริการเติมน้ำมันเครื่องบินจากบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดค่าใช้จ่ายรวม 363.70</li> <li>- ยอดเจ้าหนี้ค้าง 33.48</li> </ul>			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของ รายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2556	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	
	<b>หมายเหตุ</b> นางวสุกานต์ วิศาลสวัสดิ์ ดำรงตำแหน่งกรรมการ เมื่อ วันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2556 และ ร้อยโท อริศศักดิ์ พัดชื่นใจ ดำรงตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน 2556 ของบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	2. บริษัทฯ มีการให้บริการขนส่ง และการบริการด้านอาหาร ให้แก่บริษัท บริการเชื้อเพลิง การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดรายได้รวม 0.03</li> <li>- ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.01</li> </ul>			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท โรงแรมรอยัล ออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท โรงแรมรอยัล ออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) ประมาณร้อยละ 24</li> <li>● ผู้บริหารของบริษัทฯ คือ นายปานทิต ชนะภัย นายธีรพล โชติชนาภิบาล และ นายดนูช บุนนาค เป็น กรรมการของบริษัท โรงแรม รอยัล ออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)</li> </ul> <b>หมายเหตุ</b> นายธีรพล โชติชนาภิบาล	1. บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพัก ของบริษัท โรงแรมรอยัล ออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) สำหรับผู้โดยสารของบริษัทฯ <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดค่าใช้จ่ายรวม 4.91</li> <li>- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.36</li> </ul>			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
		2. บริษัทฯ ขายค่าโฆษณา ใน ROH BROCHURE ให้แก่ บริษัท โรงแรมรอยัล ออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดรายได้รวม 0.00</li> <li>- ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.00</li> </ul>			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของ รายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไขนโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2556	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	
บริษัท ครีวการบิน ภูเก็ต จำกัด (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด ประมาณร้อยละ 30</li> <li>ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นายโชคชัย ปัญญาสงค์ เป็นประธานกรรมการ และ นายธีรพล โชติชนาภิบาล เป็นกรรมการ ของบริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด</li> </ul> <b>หมายเหตุ</b> นายโชคชัย ปัญญาสงค์ ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการ และนายธีรพล โชติชนาภิบาล ดำรงตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 18 มกราคม 2556 ของ บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด	1. บริษัทฯ ซื้ออาหารและบริการ จากบริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดค่าใช้จ่ายรวม 46.97</li> <li>- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 2.74</li> </ul>			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
		2. บริษัทฯ มีรายได้จากการขาย วัตถุดิบและการให้บริการแก่ บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดรายได้รวม 2.57</li> <li>- ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.24</li> </ul>			
บริษัท โรงแรม ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ จำกัด (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท โรงแรมท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ จำกัด ประมาณร้อยละ 30</li> <li>ผู้บริหารของบริษัทฯ คือ นางวสุกานต์ วิศวสสวัสดิ์ ร้อยโทอิศศักดิ์ พัดชื่นใจ และ นายนิรุฒ มณีพันธ์ เป็นกรรมการของบริษัท โรงแรมท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ จำกัด</li> </ul> <b>หมายเหตุ</b> ร้อยโทอิศศักดิ์ พัดชื่นใจ และ นายนิรุฒ มณีพันธ์ ดำรงตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 30 มกราคม 2556 ของบริษัท โรงแรมท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ จำกัด	1. บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพัก จากบริษัท โรงแรม ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด สำหรับผู้โดยสารของบริษัทฯ <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดค่าใช้จ่ายรวม 17.56</li> <li>- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 1.04</li> </ul>			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตาม ราคาตลาด
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสาร เครื่องบิน แก่ บริษัท โรงแรม ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดรายได้รวม 0.00</li> <li>- ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.00</li> </ul>			

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของ รายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2556	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	
บริษัท สายการบิน นกแอร์ จำกัด (มหาชน) (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ร้อยละ 39.20</li> <li>กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นายอภิพร ภาษวัฒน์ เป็นประธานกรรมการ และ นายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ เป็นกรรมการ และผู้บริหารของ บริษัทฯ ได้แก่ นายสรจักร เกษมสุวรรณ นายโชคชัย ปัญญาสงค์ นายธีรพล โชติชนากิจบาล และนายนิรุฒ มณีพันธ์ เป็น กรรมการของ บริษัท สายการบิน นกแอร์ จำกัด (มหาชน)</li> </ul> <p><b>หมายเหตุ</b> กรรมการของบริษัทฯ คือ นายอภิพร ภาษวัฒน์ ประธานกรรมการครบวาระ เมื่อวันที่ 23 เมษายน 2556 และ นายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ ลาออกจากกรรมการเมื่อวันที่ 25 มกราคม 2556 และผู้บริหาร ของบริษัทฯ คือ นายสรจักร เกษมสุวรรณ ดำรงตำแหน่ง กรรมการเมื่อวันที่ 14 มกราคม 2556 และลาออกจากกรรมการ เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2556 และ นายนิรุฒ มณีพันธ์ ลาออกจาก กรรมการ เมื่อวันที่ 14 มกราคม 2556 ของบริษัท สายการบิน นกแอร์ จำกัด (มหาชน)</p>	1. บริษัทฯ ชำระค่าบริการ อุปกรณ์ บริการภาคพื้น จังหวัดอุบลราชธานี และค่า Engineer Licence ของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 13.27 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.03			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตาม ราคาตลาด
		2. บริษัทฯ ให้บริการเช่าเครื่องบิน และให้บริการด้านธุรกิจการบิน แก่บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด ทั้งนี้ รายได้จากการให้ บริการด้านธุรกิจการบิน โดยหลักประกอบด้วย ค่าซ่อมบำรุงอากาศยาน ค่าซ่อมบำรุงอุปกรณ์ ค่าน้ำมัน เครื่องบิน เป็นต้น - ยอดรายได้รวม 171.26 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 49.44			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน



นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของ รายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2556	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	
บริษัท วิทยุการบิน แห่งประเทศไทย จำกัด (บริษัทร่วมลงทุน)	<ul style="list-style-type: none"> <li>กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และของบริษัท</li> <li>บริษัทฯ ถือหุ้น ประมาณร้อยละ 1.90 ในบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด</li> <li>ผู้บริหารของบริษัทฯ คือ นาวอากาศตรีอิษฏาภรณ์ วัฒนางกูร และร้อยโท อธิศักดิ์ พัดชื่นใจ เป็นกรรมการของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด</li> </ul> <p><b>หมายเหตุ</b> นาวอากาศตรีอิษฏาภรณ์ วัฒนางกูร ลาออกจากกรรมการ เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2556 และร้อยโท อธิศักดิ์ พัดชื่นใจ ดำรงตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2556 ของบริษัท วิทยุการบิน</p>	1. บริษัทฯ ซื้อบริการนำร่อง (Navigation) และเช่าอุปกรณ์จากบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	1,815.44 130.87	1,377.22 10.33	
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้บริการขนส่งแก่บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	12.49 0.01	6.63 0.83	

ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังมีรายการระหว่างกันที่เป็นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับบริการสาธารณูปโภคต่างๆ (ซึ่งประกอบด้วยค่าไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์) ที่บริษัทฯ มีการทำรายการกับหน่วยงานของรัฐ และ/หรือรัฐวิสาหกิจที่ทำหน้าที่เป็นผู้ให้บริการสาธารณูปโภคต่างๆ ดังกล่าว เป็นจำนวนเงิน 70.62 ล้านบาท สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 และมียอดคงค้าง 1.40 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556

## ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของรายการระหว่างกัน

คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณารายการระหว่างกันสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 และมีความเห็นว่ารายการระหว่างกันดังกล่าว เป็นรายการที่เป็นไปตามธุรกิจปกติของบริษัทฯ มีความสมเหตุสมผลมีการกำหนดราคาและเงื่อนไขอื่นๆ ตามราคาตลาดเช่นเดียวกับการกำหนดราคาให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และไม่มี การถ่ายเทผลประโยชน์ระหว่างบริษัทฯ และบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง

## ขั้นตอนการอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน

การเข้าทำรายการระหว่างกันข้างต้น เป็นไปตามธุรกิจปกติของบริษัทฯ และได้ดำเนินการอนุมัติตามขั้นตอนของบริษัทฯ ซึ่งมีมาตรการที่รัดกุมของระเบียบราชการและรัฐวิสาหกิจ ทั้งนี้ กรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องนั้นๆ จะไม่มีส่วนในการอนุมัติการทำรายการ

## นโยบายการทำรายการระหว่างกันในอนาคต

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



การบินไทย  
รากฐานที่มั่นคง  
จากประสบการณ์ที่ยาวนาน









## ข้อมูลทาง การเงินที่สำคัญ



### สรุปข้อมูลทางการเงิน

จากการชะลอตัวของเศรษฐกิจโลกในปี 2556 รวมถึงการแข่งขันที่รุนแรงในภูมิภาคจากสายการบินตะวันออกกลางและสายการบินต้นทุนต่ำ ประกอบกับในช่วงไตรมาสที่ 4 ประเทศไทยเกิดปัญหาทางการเมืองภายในประเทศ ซึ่งส่งผลกระทบต่อทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อบริษัท ในปี 2556 บริษัทฯ จึงได้มีการจัดหาเงินทุนเพื่อให้เพียงพอสำหรับโครงการลงทุนที่ผูกพันไว้แล้ว เช่น การชำระค่าซื้อเครื่องบิน และการชำระเงินล่วงหน้าสำหรับเครื่องบินใหม่ตามโครงการจัดหาเครื่องบินของบริษัทฯ การจัดหาอุปกรณ์การบินสำหรับฝูงบินและการปรับปรุงที่นั่งเครื่องบิน เป็นต้น รวมถึงการจัดหาเงินทุน เพื่อใช้ในการบริหารหนี้และใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการอีกส่วนหนึ่ง

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

ในส่วนของการจัดหาเงินทุนอื่นๆ นอกเหนือจากการชำระค่าซื้อเครื่องบินดังกล่าวข้างต้น บริษัทฯ ได้ออกและเสนอขายตราสารหนี้ ประเภทหุ้นกู้ โดยเสนอขายในวงจำกัด ต่อผู้ลงทุนสถาบันและผู้ลงทุนรายใหญ่จำนวนรวมทั้งสิ้น 9,000 ล้านบาท แบ่งเป็น หุ้นกู้ครั้งที่ 1/2556 จำนวน 5,000 ล้านบาท และหุ้นกู้ครั้งที่ 2/2556 จำนวน 4,000

ล้านบาท พร้อมทั้งจัดหางเงินสินเชื่อหมุนเวียน (Revolving Credit Line) เพิ่มเติมจำนวน 3,000 ล้านบาท จากเดิมที่บริษัทฯ ได้ทำสัญญาไว้แล้วจำนวน 19,100 ล้านบาท รวมวงเงินสินเชื่อหมุนเวียนเป็นจำนวนทั้งสิ้น 22,100 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2556 วงเงินดังกล่าวมีอายุของสัญญาคงเหลือประมาณ 0.1 - 4.2 ปี

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

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

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





## ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป

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

หมายเหตุ : มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 19 ผลประโยชน์ของพนักงานถือปฏิบัติกับงบการเงินสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2554 เป็นต้นไป

(1) อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ เท่ากับ กำไรก่อนหักดอกเบี้ยและภาษี/สินทรัพย์รวมเฉลี่ย

(2) อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เท่ากับ กำไรสุทธิ/ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย

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

## รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการในการจัดทำรายงานทางการเงินประจำปี 2556

คณะกรรมการบริษัท มีความตระหนักถึงหน้าที่และความรับผิดชอบในฐานะกรรมการของบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ในการกำกับดูแลรายงานทางการเงินประจำปี 2556 ของบริษัท มีการป้องกันการทุจริตและการดำเนินการที่ผิดปกติ รวมทั้งได้ถือปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป โดยใช้นโยบายการบัญชีที่เหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ ตลอดจนมีการพิจารณาถึงความสมเหตุสมผล และความรอบคอบในการจัดทำงบการเงินรวมของบริษัท และบริษัทย่อย และงบการเงินเฉพาะบริษัท รวมถึงข้อมูลสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี 2556 โดยผู้สอบบัญชีได้ตรวจสอบและแสดงความคิดเห็นในรายงานของผู้สอบบัญชีแล้ว

ดังนั้น เพื่อให้สามารถสะท้อนฐานะทางการเงิน และผลการดำเนินงานได้อย่างถูกต้อง โปร่งใสและเป็นประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย อีกทั้งมีความเชื่อมั่นต่อรายงานทางการเงินของบริษัท คณะกรรมการบริษัท จึงได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ ประกอบด้วยกรรมการอิสระผู้ซึ่งมีคุณสมบัติครบถ้วนตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์

แห่งประเทศไทย ทำหน้าที่สอบทานให้บริษัท มีการรายงานทางการเงิน และการดำเนินงานอย่างถูกต้องเพียงพอ มีการเปิดเผยข้อมูลรายการที่เกี่ยวข้องกัน หรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อย่างโปร่งใส ถูกต้อง และครบถ้วน รวมทั้งให้มีระบบบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน การตรวจสอบภายใน และการกำกับดูแลที่เหมาะสม และมีประสิทธิภาพตลอดจนมีความครบถ้วนเพียงพอ และเหมาะสมของกระบวนการติดตามการปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบ ข้อบังคับ นโยบายต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

คณะกรรมการบริษัท มีความเห็นว่า งบการเงินรวมของบริษัท และบริษัทย่อย และงบการเงินเฉพาะบริษัท ประจำปีบัญชี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 ที่คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานร่วมกับฝ่ายบริหารและผู้สอบบัญชี ได้แสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสด ถูกต้อง ครบถ้วน เชื่อถือได้ สมเหตุสมผล ตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป โดยมีการใช้นโยบายบัญชีที่เหมาะสม ซึ่งเป็นการถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ มีการเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใสเพียงพอ และปฏิบัติถูกต้องตามกฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง



(นายอำพน กิตติอำพน)  
ประธานกรรมการ



(นายไชยชัย ปัญญาสงค์)  
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโสสายการพาณิชย์  
รักษาการ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

## รายงานสรุปกิจกรรมของคณะกรรมการตรวจสอบประจำปี 2556

คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน ซึ่งเป็นผู้ทรงคุณวุฒิและมีประสบการณ์ด้าน กฎหมาย การบริหารองค์กร และการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงิน โดยคณะกรรมการบริษัทฯ มีคำสั่งแต่งตั้ง นายอรรถพล ใหญ่สว่าง เป็นประธานกรรมการตรวจสอบ แทน นายจุลสิงห์ วสันตสิงห์ ตั้งแต่วันที่ 20 ธันวาคม 2556 ณ ปัจจุบัน คณะกรรมการตรวจสอบประกอบด้วย นายอรรถพล ใหญ่สว่าง เป็นประธานกรรมการตรวจสอบ นายจุตินันท์ ภิรมย์ภักดี และนายวีระวงศ์ จิตต์มิตร์ภาพเป็นกรรมการตรวจสอบ โดยมี ศาสตราจารย์เกียรติคุณเกษรี ณรงค์เดช และนางรวิพร คูหิรัญ เป็นที่ปรึกษาคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งทั้งสองท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิด้านการบัญชีและการควบคุมภายใน

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

1. การสอบทานรายงานทางการเงิน คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานงบการเงินรายไตรมาส และงบการเงินประจำปี 2556 ร่วมกับผู้บริหารสายการเงินและการบัญชี และผู้สอบบัญชี เพื่อพิจารณารายงานทางการเงิน การเปิดเผยข้อมูลประกอบงบการเงิน นโยบายการบัญชีและประมาณการที่สำคัญ รวมทั้งข้อสังเกตจากการตรวจสอบและสอบทานงบการเงินของผู้สอบบัญชี โดยได้พิจารณาคำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ (MD & A) คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบถามผู้สอบบัญชีในเรื่องความถูกต้อง ครบถ้วนของงบการเงิน ความเหมาะสมของวิธีการบันทึกบัญชีและเปิดเผยข้อมูล รวมทั้งรายการปรับปรุงบัญชีที่สำคัญ เพื่อให้มั่นใจว่าการ

จัดทำงบการเงินเป็นไปตามข้อกำหนดของกฎหมายและมาตรฐานบัญชีตามหลักการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินอย่างเพียงพอและทันเวลา

นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้ประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีเป็นการเฉพาะ 1 ครั้ง โดยไม่มีผู้บริหารเข้าร่วม เพื่อหารือเกี่ยวกับความเป็นอิสระในการปฏิบัติหน้าที่และการแสดงความเห็นของผู้สอบบัญชี

2. การสอบทานความเพียงพอและประสิทธิภาพของระบบการควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาความเพียงพอเหมาะสมของระบบการควบคุมภายใน โดยได้ พิจารณา รายงานผลการตรวจสอบจากสำนักงานการตรวจสอบภายใน ผลการจัดทำแบบประเมินการควบคุมภายในด้วยตนเอง ตามระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน ว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานการควบคุมภายใน พ.ศ. 2544 และผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารความเสี่ยงได้เข้าร่วมประชุมกับคณะกรรมการตรวจสอบ เพื่อรายงานเกี่ยวกับความเสี่ยงที่สำคัญของบริษัทฯ และแนวทางในการดำเนินการบริหารจัดการความเสี่ยงดังกล่าวเป็นประจำทุกปี

ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้ประชุมร่วมกับฝ่ายบริหารทั้งคณะ 1 ครั้ง และได้เชิญผู้บริหารระดับสูงเข้าชี้แจงและร่วมหารือในวาระที่เกี่ยวข้องตามความเหมาะสม เพื่อหารือเกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัทฯ ประเด็นข้อตรวจพบต่างๆ ที่มีนัยสำคัญ รวมทั้งการปรับปรุงการดำเนินการตามข้อเสนอแนะในรายงานการตรวจสอบ โดยได้เน้นย้ำให้ผู้บริหารตระหนักถึงความสำคัญของการกำกับดูแลให้หน่วยงานมีระบบการควบคุมภายในที่ดียิ่งขึ้น

3. การกำกับดูแลงานตรวจสอบภายใน คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาอนุมัติแผนการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจสอบภายใน แผนการฝึกอบรม และการปรับแผนการตรวจสอบให้สอดคล้องกับความเสี่ยงที่เปลี่ยนแปลงไป และเหมาะสมกับทรัพยากรของสำนักงานการตรวจสอบภายใน รวมทั้งได้รับทราบผลการดำเนินงาน และปัญหาอุปสรรคต่างๆ ของสำนักงานการตรวจสอบภายในทุกไตรมาส

คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาและให้ความเห็นต่อคณะกรรมการบริษัท เกี่ยวกับการแต่งตั้งและคุณสมบัติของผู้อำนวยการใหญ่สำนักงานการตรวจสอบภายในรวมทั้งได้เห็นชอบแผนการดำเนินการของผู้อำนวยการใหญ่สำนักงานการตรวจสอบภายในในเรื่องแนวทางการบริหารจัดการสำนักงาน โดยเฉพาะการบริหารจัดการด้านบุคลากร แผนการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้เป็นเครื่องมือช่วยในการตรวจสอบ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ประสิทธิผลในการปฏิบัติงาน รวมทั้ง ได้พิจารณาความเพียงพอเหมาะสมของทรัพยากรของสำนักงานการตรวจสอบภายใน และให้การสนับสนุนการขอรับพนักงานใหม่ของสำนักงานการตรวจสอบภายในด้วย

4. การสอบทานการปฏิบัติตามกฎหมาย คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุม และรับทราบรายงานจากสายทรัพยากรบุคคลและกำกับกิจกรรมองค์กร ซึ่งทำหน้าที่ กำกับ ติดตามการปฏิบัติงานของหน่วยงานต่างๆ ให้เป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องเพื่อรับทราบและให้ข้อเสนอแนะในการดำเนินการพัฒนาปรับปรุงกระบวนการกำกับติดตามดังกล่าว

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

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

7. การเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชี คณะกรรมการตรวจสอบได้นำเสนอคณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณาและขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นแต่งตั้ง สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัท ประจำปี 2557

จากการดำเนินการ ตามขอบเขตอำนาจหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่า บริษัท ได้จัดทำงบการเงินอย่างถูกต้องตามควรในสาระสำคัญ ตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป มีการเปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอ ครบถ้วนและเชื่อถือได้ การทำธุรกรรมรายการที่เกี่ยวข้องกันเป็นไปอย่างสมเหตุสมผลและมีการเปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอ บริษัท มีระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอและเหมาะสม มีการปฏิบัติตามกฎหมาย และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องโดยไม่พบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญ



(นายอรรถพล ใหญ่สว่าง)

ประธานกรรมการตรวจสอบ

วันที่ กุมภาพันธ์ 2557

## รายงานของผู้สอบบัญชี

### เสนอ ผู้ถือหุ้นบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อยและของเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ตามลำดับ ซึ่งประกอบด้วย งบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นเฉพาะกิจการ และงบกระแสเงินสดรวมและงบกระแสเงินสดเฉพาะกิจการสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญและหมายเหตุเรื่องอื่นๆ

### ความรับผิดชอบของผู้บริหารต่อการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็น เพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

### ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชี

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้รับผิดชอบในการแสดงความเห็นต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการดังกล่าวจากผลการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ซึ่งกำหนดให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านจรรยาบรรณรวมถึงวางแผนและปฏิบัติงานตรวจสอบเพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

การตรวจสอบรวมถึงการใช้วิธีการตรวจสอบเพื่อให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีเกี่ยวกับจำนวนเงินและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ วิธีการตรวจสอบที่เลือกใช้นั้นขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของผู้สอบบัญชี ซึ่งรวมถึงการประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

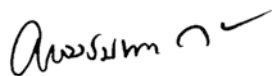


ในการประเมินความเสี่ยงดังกล่าวผู้สอบบัญชีพิจารณาการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำและการนำเสนองบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการโดยถูกต้องตามที่ควรของกิจการ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของกิจการ การตรวจสอบรวมถึงการประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีที่จัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร รวมทั้งการประเมินการนำเสนองบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการโดยรวม

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

## ความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินรวมและฐานะการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และของเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ตามลำดับ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 ผลการดำเนินงานรวมและผลการดำเนินงานเฉพาะกิจการและกระแสเงินสดรวมและกระแสเงินสดเฉพาะกิจการสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน



(นางสาวพวงชนาธ จริยะจินดา)

รองผู้ว่าการตรวจเงินแผ่นดิน



(นางรุ่งนภา เจริญคุณวิวัฒน์)

ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบการเงินที่ 4

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

วันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2557

**บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย**  
**งบแสดงฐานะการเงิน**

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556

หน่วย : บาท

หมายเหตุ		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2556	2555	2556	2555
สินทรัพย์					
สินทรัพย์หมุนเวียน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	5.1	11,757,473,084	20,048,374,724	11,649,734,484	19,741,670,550
เงินลงทุนชั่วคราว		100,000,000	1,709,730,474	-	-
ลูกหนี้การค้า	5.2	13,640,040,697	15,738,200,618	13,602,738,159	15,679,356,299
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าและเงินมัดจำ		8,759,218,393	8,951,772,089	9,117,676,555	9,012,036,532
สินค้าและพัสดุดังเหลือ	5.3	7,521,371,974	7,783,943,974	7,521,371,974	7,780,199,730
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	5.4	9,510,098,148	9,948,745,997	9,508,020,384	9,713,193,240
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	5.12	7,196,723,980	7,430,210,409	7,196,723,980	7,430,210,409
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		58,484,926,276	71,610,978,285	58,596,265,536	69,356,666,760
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน					
เงินลงทุนในบริษัทร่วม	5.5.1	4,982,298,757	1,429,610,889	1,083,520,500	723,520,500
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	5.5.1	-	-	460,209,893	370,209,900
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	5.5.2	129,255,558	130,160,178	79,195,065	74,585,128
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	5.7	231,448,732,868	218,567,945,045	231,440,806,539	218,477,941,563
ค่าความนิยม		-	1,390,549,247	-	-
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	5.8	861,265,669	1,337,499,242	856,777,952	772,954,356
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	5.9	5,741,159,508	4,966,453,549	5,727,973,315	4,939,492,971
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	5.11	5,437,095,760	4,662,685,173	5,431,405,823	4,640,196,663
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		248,599,808,120	232,484,903,323	245,079,889,087	229,998,901,081
รวมสินทรัพย์		307,084,734,396	304,095,881,608	303,676,154,623	299,355,567,841

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

# บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

## งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
<b>หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>				
<b>หนี้สินหมุนเวียน</b>				
เจ้าหนี้การค้า	6,186,377,742	4,621,570,981	6,179,081,198	4,287,281,811
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	20,395,460,571	18,726,829,882	20,653,985,311	18,497,737,175
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี				
เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	5.13 1,322,000,000	3,297,264,000	1,322,000,000	3,297,264,000
เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการอื่น	5.13 9,445,117,378	8,151,368,421	9,445,117,378	8,151,368,421
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	5.14 10,313,020,136	9,938,493,819	10,313,020,136	9,938,493,819
หุ้นกู้	5.15 3,720,000,000	2,556,790,000	3,720,000,000	2,556,790,000
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	11,369,045	16,956,305	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น				
เงินปันผลค้างจ่าย	55,099,476	51,794,664	55,007,676	51,692,971
รายการด้านขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้	20,546,445,629	23,789,156,859	20,546,445,629	23,380,604,242
อื่นๆ	5.16 10,373,688,613	11,532,444,154	10,920,292,838	11,470,031,663
<b>รวมหนี้สินหมุนเวียน</b>	<b>82,368,578,590</b>	<b>82,682,669,085</b>	<b>83,154,950,166</b>	<b>81,631,264,102</b>
<b>หนี้สินไม่หมุนเวียน</b>				
<b>หนี้สินระยะยาว</b>				
เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	5.13 17,943,517,559	1,890,000,000	17,943,517,559	1,890,000,000
เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการอื่น	5.13 32,887,321,733	39,120,631,579	32,887,321,733	39,120,631,579
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	5.14 63,318,861,181	61,610,827,672	63,318,861,181	61,610,827,672
หุ้นกู้	5.15 37,400,000,000	32,120,000,000	37,400,000,000	32,120,000,000
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	5.10 105,336,022	83,351,796	105,336,022	83,351,796
เงินกองทุนบำเหน็จพนักงาน	5.32 4,874,412,373	4,670,104,407	4,874,412,373	4,670,104,407
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	5.18 10,545,974,865	11,082,178,755	10,511,745,306	10,970,895,026
ประมาณการหนี้สินระยะยาว	5.17 488,522,824	831,594,427	486,082,020	829,190,752
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	233,470,172	186,085,924	233,470,172	185,856,512
<b>รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน</b>	<b>167,797,416,729</b>	<b>151,594,774,560</b>	<b>167,760,746,366</b>	<b>151,480,857,744</b>
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>250,165,995,319</b>	<b>234,277,443,645</b>	<b>250,915,696,532</b>	<b>233,112,121,846</b>
<b>ส่วนของผู้ถือหุ้น</b>				
<b>ทุนเรือนหุ้น</b>				
ทุนจดทะเบียน	5.20			
หุ้นสามัญ 2,698.90 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท	26,989,009,500	26,989,009,500	26,989,009,500	26,989,009,500
ทุนที่ออกและชำระแล้ว				
หุ้นสามัญ 2,182.77 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท	21,827,719,170	21,827,719,170	21,827,719,170	21,827,719,170
ส่วนเกินมูลค่าหุ้น	25,548,223,951	25,548,223,951	25,548,223,951	25,548,223,951
กำไรสะสม				
จัดสรรแล้ว				
ทุนสำรองตามกฎหมาย	5.21 2,691,275,568	2,691,275,568	2,691,275,568	2,691,275,568
ยังไม่ได้จัดสรร	5,717,014,126	18,852,734,438	1,646,898,875	16,176,227,306
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	5.22 1,045,411,398	-	1,046,340,527	-
<b>รวมส่วนของบริษัทใหญ่</b>	<b>56,829,644,213</b>	<b>68,919,953,127</b>	<b>52,760,458,091</b>	<b>66,243,445,995</b>
ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	89,094,864	898,484,836	-	-
<b>รวมส่วนของผู้ถือหุ้น</b>	<b>56,918,739,077</b>	<b>69,818,437,963</b>	<b>52,760,458,091</b>	<b>66,243,445,995</b>
<b>รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>	<b>307,084,734,396</b>	<b>304,095,881,608</b>	<b>303,676,154,623</b>	<b>299,355,567,841</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นายไชยชัย ปัญญายงค์)  
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโสสายการพาณิชย์  
รักษาการ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่



(นางวสุกานต์ วิศาลสวัสดิ์)  
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่  
สายการเงินและการบัญชี



## บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

### งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556

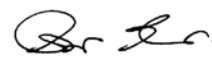
หน่วย : บาท

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2556	2555	2556	2555
รายได้					
รายได้จากการขายหรือการให้บริการ					
ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	5.23	172,334,807,613	173,458,421,392	172,334,807,613	165,485,878,390
ค่าระวางขนส่ง		23,553,974,470	25,856,434,138	23,553,974,470	25,838,723,744
ค่าไปรษณีย์ภัณฑ์		960,880,422	906,912,641	960,880,422	906,912,641
กิจการอื่น		9,486,581,292	8,900,740,869	9,126,217,355	8,826,571,593
รวมรายได้จากการขายหรือการให้บริการ		206,336,243,797	209,122,509,040	205,975,879,860	201,058,086,368
รายได้อื่น					
ดอกเบี้ยรับ		515,761,906	496,588,347	510,771,156	442,687,520
รายได้อื่นๆ	5.24	3,733,127,668	2,326,261,513	4,282,173,605	2,753,902,024
กำไรจากการรายการแทนการจำหน่าย		722,299,368	-	-	-
กำไรจากการซื้อธุรกิจ		-	1,584,397,482	-	-
กำไรจากการเปลี่ยนสภาพเงินลงทุน		298,158,621	-	-	-
รวมรายได้อื่น		5,269,347,563	4,407,247,342	4,792,944,761	3,196,589,544
รวมรายได้		211,605,591,360	213,529,756,382	210,768,824,621	204,254,675,912
ค่าใช้จ่าย					
ค่าน้ำมันเครื่องบิน		80,525,255,227	80,178,542,248	80,525,255,227	77,480,576,480
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	5.25	33,108,710,969	32,086,696,769	33,091,975,460	31,543,539,495
ค่าบริการการบิน		21,726,825,135	21,321,411,821	21,726,825,135	20,693,196,467
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ		6,008,593,154	5,707,044,146	6,008,593,154	5,546,598,602
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน		13,446,842,295	12,600,010,809	13,446,842,295	11,288,227,430
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย		20,025,665,524	20,523,682,320	20,019,984,082	20,424,026,088
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่		4,699,434,859	4,552,173,807	4,699,434,859	3,683,317,045
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป		9,624,613,734	9,530,335,512	9,624,613,734	9,415,467,950
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	5.23	9,495,908,441	6,833,250,736	9,407,838,251	6,466,595,641
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย		628,580,377	892,691,125	628,580,377	760,285,940
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์		333,663,737	589,772,919	333,663,737	589,772,919
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน	5.26	5,092,536,008	181,143,438	5,092,536,008	181,143,438
ค่าใช้จ่ายอื่น	5.27	10,702,486,673	9,169,444,038	10,614,233,954	8,593,446,506
ผลขาดทุน(กำไร)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ		3,894,648,120	(3,212,965,948)	3,897,221,771	(3,207,273,109)
ต้นทุนทางการเงิน		6,057,267,666	5,836,287,785	6,057,264,324	5,838,536,325
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม		(836,089,566)	(363,432,320)	-	-
รวมค่าใช้จ่าย		224,534,942,353	206,426,089,205	225,174,862,368	199,297,457,217
กำไร(ขาดทุน)ก่อนภาษีเงินได้		(12,929,350,993)	7,103,667,177	(14,406,037,747)	4,957,218,695
ค่าใช้จ่าย(รายได้)ภาษีเงินได้	5.28	(929,404,056)	593,442,669	(968,045,697)	527,564,618
กำไร(ขาดทุน)สำหรับปี		(11,999,946,937)	6,510,224,508	(13,437,992,050)	4,429,654,077
กำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จอื่น					
ผลกำไรจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย					
สำหรับภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน		1,305,814,003	-	1,307,925,659	-
ภาษีเงินได้เกี่ยวกับองค์ประกอบของกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น		(261,162,801)	-	(261,585,132)	-
กำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี - สุทธิจากภาษี		1,044,651,202	-	1,046,340,527	-
กำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		(10,955,295,735)	6,510,224,508	(12,391,651,523)	4,429,654,077
การแบ่งปันกำไร(ขาดทุน)					
ส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่		(12,047,374,024)	6,228,972,723	(13,437,992,050)	4,429,654,077
ส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม		47,427,087	281,251,785	-	-
		(11,999,946,937)	6,510,224,508	(13,437,992,050)	4,429,654,077
การแบ่งปันกำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จรวม					
ส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่		(11,001,962,626)	6,228,972,723	(12,391,651,523)	4,429,654,077
ส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม		46,666,891	281,251,785	-	-
		(10,955,295,735)	6,510,224,508	(12,391,651,523)	4,429,654,077
กำไร(ขาดทุน)ต่อหุ้น		5.30			
กำไร(ขาดทุน)ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน		(5.52)	2.85	(6.16)	2.03

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นายไชยชัย ปัญญายงค์)  
 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโสสายการพาณิชย์  
 รักษาการ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่



(นางวสุกานต์ วิศาลสวัสดิ์)  
 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่  
 สายการเงินและการบัญชี

# บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556

งบการเงิน

หน่วย : บาท

งบการเงินรวม									
หมายเหตุ	ส่วนของผู้ถือหุ้นบริษัทใหญ่							ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	รวม ส่วนของผู้ถือหุ้น
	ทุนที่ออก และชำระแล้ว	ส่วนเกิน มูลค่าหุ้น	กำไรสะสม	องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น			รวม ส่วนของผู้ถือหุ้น บริษัทใหญ่		
				กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น					
				ผลกำไรจากการ ประมาณการตามหลัก คณิตศาสตร์ประกันภัย สำหรับการประกัน ผลประโยชน์พนักงาน	ภาษีเงินได้เกี่ยวกับ องค์ประกอบ ของกำไรขาดทุน เบ็ดเสร็จอื่น	รวมองค์ประกอบอื่น ของส่วนของ ผู้ถือหุ้น			
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2555 ก่อนปรับปรุง	21,827,719,170	25,548,223,951	15,304,700,919	-	-	-	62,680,644,040	266,273,256	62,946,917,296
บวก ผลกระทบจากการซื้อธุรกิจ	-	-	-	-	-	-	-	683,605,026	683,605,026
บวก ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชี	-	-	10,336,364	-	-	-	10,336,364	13,586,573	23,922,937
ยอดคงเหลือที่ปรับปรุงแล้ว	21,827,719,170	25,548,223,951	15,315,037,283	-	-	-	62,690,980,404	963,464,855	63,654,445,259
การเปลี่ยนแปลงในส่วนของผู้ถือหุ้น									
หัก เงินปันผลหุ้นบุริมสิทธิชนิดสะสม	-	-	-	-	-	-	-	(91,800)	(91,800)
หัก เงินปันผลจ่าย	-	-	-	-	-	-	-	(346,140,004)	(346,140,004)
บวก กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี 2555	-	-	6,228,972,723	-	-	-	6,228,972,723	281,251,785	6,510,224,508
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	21,827,719,170	25,548,223,951	21,544,010,006	-	-	-	68,919,953,127	898,484,836	69,818,437,963
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2556 ก่อนปรับปรุง	21,827,719,170	25,548,223,951	21,544,010,006	-	-	-	68,919,953,127	898,484,836	69,818,437,963
หัก ผลกระทบจากการสูญเสียอำนาจควบคุมบริษัทย่อย	-	-	-	-	-	-	-	(720,965,280)	(720,965,280)
บวก ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชี	-	-	2,990,093	-	-	-	2,990,093	214	2,990,307
ยอดคงเหลือที่ปรับปรุงแล้ว	21,827,719,170	25,548,223,951	21,547,000,099	-	-	-	68,922,943,220	177,519,770	69,100,462,990
การเปลี่ยนแปลงในส่วนของผู้ถือหุ้น									
หัก เงินปันผลจ่าย	5.19	-	-	(1,091,385,959)	-	-	(1,091,385,959)	(135,000,005)	(1,226,385,964)
บวก เงินปันผลรับคืน	-	-	49,578	-	-	-	49,578	-	49,578
หัก เงินปันผลหุ้นบุริมสิทธิชนิดสะสม	-	-	-	-	-	-	-	(91,800)	(91,800)
บวก หุ้นทุนที่ออกจำหน่าย	-	-	-	-	-	-	-	8	8
บวก กำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี 2556	-	-	(12,047,374,024)	1,306,764,248	(261,352,850)	1,045,411,398	(11,001,962,626)	46,666,891	(10,955,295,735)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556	21,827,719,170	25,548,223,951	8,408,289,694	1,306,764,248	(261,352,850)	1,045,411,398	56,829,644,213	89,094,864	56,918,739,077

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายโชคชัย บัณฑิตยกุล)  
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโสสายการพาณิชย์  
รักษาการ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

(นางสาวสุกานต์ วิชาลสวัสดิ์)  
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่  
สายการเงินและการบัญชี



บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย  
**งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น (ต่อ)**  
 สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556

หน่วย : บาท

งบการเงินเฉพาะกิจการ							
หมายเหตุ	ทุนที่ออก และชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่าหุ้น	กำไรสะสม	องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น			รวม ส่วนของผู้ถือหุ้น
				กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น			
				ผลกำไรจากการประมาณการ ตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย สำหรับการผูกพัน ผลประโยชน์พนักงาน	ภาษีเงินได้เกี่ยวกับ องค์ประกอบของกำไร ขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	รวมองค์ประกอบอื่น ของส่วนของผู้ถือหุ้น	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2555	21,827,719,170	25,548,223,951	14,437,848,797	-	-	-	61,813,791,918
การเปลี่ยนแปลงในส่วนของผู้ถือหุ้น							
บวก กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี 2555	-	-	4,429,654,077	-	-	-	4,429,654,077
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	21,827,719,170	25,548,223,951	18,867,502,874	-	-	-	66,243,445,995
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2556	21,827,719,170	25,548,223,951	18,867,502,874	-	-	-	66,243,445,995
การเปลี่ยนแปลงในส่วนของผู้ถือหุ้น							
หัก เงินปันผลจ่าย 5.19	-	-	(1,091,385,959)	-	-	-	(1,091,385,959)
บวก เงินปันผลรับคืน	-	-	49,578	-	-	-	49,578
หัก กำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี 2556	-	-	(13,437,992,050)	1,307,925,659	(261,585,132)	1,046,340,527	(12,391,651,523)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556	21,827,719,170	25,548,223,951	4,338,174,443	1,307,925,659	(261,585,132)	1,046,340,527	52,760,458,091

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นายไชยชัย ปัญญาชอง)  
 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโสสายการพาณิชย์  
 รักษาการ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่



(นางสุกานต์ วิชาลสวัสดิ์)  
 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่  
 สายการเงินและการบัญชี

## บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

## งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>				
กำไร(ขาดทุน)ก่อนภาษีเงินได้	(12,929,350,993)	7,103,667,177	(14,406,037,747)	4,957,218,695
รายการปรับกระทบยอดกำไร(ขาดทุน)ก่อนภาษีเงินได้เป็นเงินสดรับ(จ่าย) จากกิจกรรมดำเนินงาน :				
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	20,025,665,524	20,523,682,320	20,019,984,082	20,424,026,088
ค่าธรรมเนียมเช่าเครื่องบิน	93,097,956	11,148,901	93,097,956	11,148,901
เงินปันผลรับ	(633,150)	(288,750)	(552,793,011)	(466,382,501)
กำไรจากเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย	(836,089,566)	(363,432,320)	-	-
กำไรจากการซื้อธุรกิจ	-	(1,584,397,482)	-	-
กำไรจากการเปลี่ยนสภาพเงินลงทุน	(298,158,621)	-	-	-
กำไรจากรายการแทนการจำหน่าย	(722,299,368)	-	-	-
รายได้จากการดอกเบี้ย	(515,761,906)	(496,588,347)	(510,771,156)	(442,687,520)
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย	6,057,267,666	5,836,287,785	6,057,264,324	5,838,536,325
กำไรจากการจำหน่ายสินทรัพย์	(87,583,013)	(132,934,659)	(87,771,672)	(133,874,978)
ขาดทุน(กำไร)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา	6,844,522,988	(1,975,226,719)	6,845,438,501	(1,981,728,560)
การผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	860,823,639	377,007,166	848,775,939	343,741,955
ค่าสินค้าและพัสดุเสื่อมสภาพ	716,570,111	365,155,393	716,570,111	365,155,393
หนี้สงสัยจะสูญ	163,572,394	258,087,455	158,935,445	257,922,073
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน	5,092,536,008	181,143,438	5,092,536,008	181,143,438
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์	333,663,737	589,772,919	333,663,737	589,772,919
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์ และหนี้สินดำเนินงาน	24,797,843,406	30,693,084,277	24,608,892,517	29,943,992,228
สินทรัพย์ดำเนินงานลดลง(เพิ่มขึ้น)				
ลูกหนี้การค้า	2,531,399,710	208,450,437	2,541,521,171	221,021,277
สินค้าและพัสดุคงเหลือ	(457,742,355)	(434,635,774)	(457,742,355)	(435,348,020)
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าและเงินมัดจำ	799,957,276	1,351,717,019	581,816,051	1,180,803,847
ภาษีเงินได้รอเรียกคืน	223,591,214	57,610,199	223,591,214	57,610,199
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	312,191,449	(2,224,428,380)	302,418,111	(2,248,439,481)
สินทรัพย์รอการขาย	(521,914,995)	(302,350,067)	(521,914,995)	(302,350,067)
สินทรัพย์อื่น	(135,366,166)	(571,757,504)	(135,347,845)	(570,153,327)
ค่าใช้จ่ายรอการตัดบัญชี	(1,186,332,285)	(2,065,788,839)	(1,186,332,285)	(2,065,788,839)
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น(ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้า	2,158,904,891	(4,247,685,559)	2,160,283,610	(4,252,069,719)
ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายและหนี้สินหมุนเวียนอื่น	412,684,026	10,533,631,336	613,809,800	10,574,802,269
กองทุนบำเหน็จพนักงาน	204,307,966	108,899,394	204,307,966	108,899,394
รายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้	(2,781,225,301)	(1,047,200,771)	(2,781,225,301)	(1,177,992,934)
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	(315,168,048)	(562,440,128)	(315,205,177)	(562,443,872)
เงินสดรับจากการดำเนินงาน	26,043,130,788	31,497,105,640	25,838,872,482	30,472,542,955
จ่ายภาษีเงินได้	(309,160,380)	(334,407,984)	(250,582,127)	(248,918,942)
<b>เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>	<b>25,733,970,408</b>	<b>31,162,697,656</b>	<b>25,588,290,355</b>	<b>30,223,624,013</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



## บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

## งบกระแสเงินสด (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน</b>				
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ถาวร ข	(28,803,209,428)	(18,388,039,756)	(28,800,658,531)	(18,335,651,905)
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(360,467,215)	(208,711,542)	(359,717,415)	(197,496,265)
เงินสดรับจากโอนสิทธิค่าเครื่องบินจ่ายล่วงหน้า และอุปกรณ์การบิน	1,226,032,229	2,959,189,106	1,226,032,229	2,959,189,106
เงินสดรับจากการจำหน่ายสินทรัพย์	556,891,855	183,206,186	556,891,855	182,657,698
ดอกเบี้ยรับ	268,619,048	532,178,435	263,344,110	481,036,021
เงินปันผลรับ	387,734,216	98,489,359	552,793,011	466,382,501
เงินลงทุนลดลง(เพิ่มขึ้น)	(449,178,594)	101,633,768	(449,178,594)	3,272,721
เงินลงทุนชั่วคราวลดลง(เพิ่มขึ้น)	200,000,000	(238,906,111)	-	-
เงินสดลดลงจากการสูญเสียอำนาจควบคุม	(246,456,042)	-	-	-
เงินสดรับจากการลงทุนในบริษัทย่อย	-	197,098,689	-	-
<b>เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน</b>	<b>(27,220,033,931)</b>	<b>(14,763,861,866)</b>	<b>(27,010,493,335)</b>	<b>(14,440,610,123)</b>
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน</b>				
เงินสดรับจากหุ้นกู้	9,000,000,000	11,500,000,000	9,000,000,000	11,500,000,000
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาว	22,762,434,571	1,871,814,789	22,762,434,571	1,871,814,789
เงินสดรับจากการออกหุ้นสามัญ	8	-	-	-
เงินสดจ่ายชำระคืนหุ้นกู้	(2,556,790,000)	(4,670,000,000)	(2,556,790,000)	(4,670,000,000)
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว	(30,161,446,441)	(15,152,014,411)	(30,161,446,441)	(15,152,014,411)
เงินสดจ่ายดอกเบี้ยเงินกู้ยืม	(5,184,712,670)	(5,628,842,431)	(5,184,709,328)	(5,630,108,587)
เงินปันผลจ่าย	(1,088,021,876)	(267,974)	(1,088,021,676)	(267,974)
เงินปันผลจ่ายส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	(135,101,497)	(346,226,858)	-	-
<b>เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน</b>	<b>(7,363,637,905)</b>	<b>(12,425,536,885)</b>	<b>(7,228,532,874)</b>	<b>(12,080,576,183)</b>
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด(ลดลง)เพิ่มขึ้นสุทธิ	(8,849,701,428)	3,973,298,905	(8,650,735,854)	3,702,437,707
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนของเงินสด และรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น(ลดลง)	558,799,788	(590,949,197)	558,799,788	(590,708,079)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นงวด	20,048,374,724	16,666,025,016	19,741,670,550	16,629,940,922
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด ค</b>	<b>11,757,473,084</b>	<b>20,048,374,724</b>	<b>11,649,734,484</b>	<b>19,741,670,550</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



 (นายไชยชัย ปัญญายงค์)  
 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโสสายการพาณิชย์  
 รักษาการ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่



 (นางวสุกานต์ วิศาลสวัสดิ์)  
 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่  
 สายการเงินและการบัญชี

## บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

### งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556

หมายเหตุประกอบงบกระแสเงินสด

ก. ภาษีเงินได้รอเรียกคืน งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

หน่วย : ล้านบาท

	2556
รับเงินคืนตาม ภ.ง.ด. 50 ปี 2554	244.04
รับเงินคืนตาม ภ.ง.ด. 50 ปี 2550	19.60
ปรับปรุงภาษีเงินได้รอเรียกคืน ปี 2555	(40.05)
	223.59
	2555
รับเงินคืนตาม ภ.ง.ด. 50 ปี 2553	61.15
ปรับปรุงภาษีเงินได้รอเรียกคืน ปี 2554	(3.54)
	57.61

ข. ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์

งบการเงินรวม

ในระหว่างปี 2556 ได้ซื้อที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ ซึ่งมีราคาต้นทุนรวม 38,088.43 ล้านบาท ซื้อโดยวิธีสัญญาเช่าการเงิน 9,285.22 ล้านบาท และจ่ายชำระเป็นเงินสด 28,803.21 ล้านบาท

ในระหว่างปี 2555 ได้ซื้อที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ ซึ่งมีราคาต้นทุนรวม 40,575.84 ล้านบาท ซื้อโดยวิธีสัญญาเช่าการเงิน 22,187.80 ล้านบาท และจ่ายชำระเป็นเงินสด 18,388.04 ล้านบาท

งบการเงินเฉพาะกิจการ

ในระหว่างปี 2556 บริษัทฯ ได้ซื้อที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ ซึ่งมีราคาต้นทุนรวม 38,085.88 ล้านบาท ซื้อโดยวิธีสัญญาเช่าการเงิน 9,285.22 ล้านบาท และจ่ายชำระเป็นเงินสด 28,800.66 ล้านบาท

ในระหว่างปี 2555 บริษัทฯ ได้ซื้อที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ ซึ่งมีราคาต้นทุนรวม 40,523.45 ล้านบาท ซื้อโดยวิธีสัญญาเช่าการเงิน 22,187.80 ล้านบาท และจ่ายชำระเป็นเงินสด 18,335.65 ล้านบาท

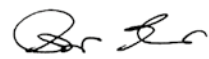
ค. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
เงินสดในมือและยอดคงเหลือในธนาคาร	10,198.67	20,639.32	10,090.93	20,332.38
เงินลงทุนระยะสั้น	1,000.00	-	1,000.00	-
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดตามที่เสนอมาก่อน	11,198.67	20,639.32	11,090.93	20,332.38
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงในอัตราแลกเปลี่ยน	558.80	(590.95)	558.80	(590.71)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดที่ปรับยอดใหม่	11,757.47	20,048.37	11,649.73	19,741.67



(นายโชคชัย ปัญญายงค์)  
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโสสายการพาณิชย์  
รักษาการ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่



(นางวสุกานต์ วิศาลสวัสดิ์)  
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่  
สายการเงินและการบัญชี



## บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

### หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556

## 1. ข้อมูลทั่วไป และเกณฑ์ในการจัดทำงานการเงิน

### 1.1 ข้อมูลทั่วไป

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) จัดทะเบียนจัดตั้งเป็นบริษัท มหาชน จำกัด ในประเทศไทย และเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย มีที่อยู่ตามที่ได้จดทะเบียนคือ

สำนักงานใหญ่ของบริษัท ตั้งอยู่เลขที่ 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย

ธุรกิจหลักของบริษัท คือธุรกิจสายการบิน และหน่วยธุรกิจ ซึ่งเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขนส่ง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัท มีเครือข่ายเส้นทางการบินให้บริการครอบคลุม 78 จุดบินใน 34 ประเทศทั่วโลก โดยเป็น 10 จุดบินภายในประเทศ (ไม่รวมกรุงเทพมหานคร)

### 1.2 เกณฑ์ในการจัดทำงานการเงิน

การจัดทำงานการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ได้จัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปภายใต้พระราชบัญญัติ การบัญชี พ.ศ. 2543 ซึ่งหมายถึงมาตรฐานการบัญชีที่ออกภายใต้พระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. 2547 และตามข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ว่าด้วยการจัดทำและนำเสนอรายงานทางการเงินภายใต้พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535

งบการเงินเฉพาะกิจการประกอบด้วยงบการเงินบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) และกองทุนบำเหน็จพนักงานบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

งบการเงินรวมประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการและบริษัทย่อย ดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นในประเทศ	อัตราร้อยละของการถือหุ้น	
			2556	2555
ถือหุ้นโดยบริษัท				
1. บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด	บริษัทเทคโนโลยีสารสนเทศ สำหรับการเดินทางแบบครบวงจร	ไทย	55%	55%
2. บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสেস จำกัด	บริการงานบุคลากรเฉพาะด้าน ให้กับบริษัท	ไทย	49%	49%
3. บริษัท ไทยฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด	บริการฝึกอบรมด้านการบิน	ไทย	49%	49%
4. บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด	บริการขนส่งทางอากาศ	ไทย	100%	-
ถือหุ้นโดยบริษัทย่อยของบริษัท				
บริษัทย่อยที่ถือหุ้นโดย บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสেস จำกัด				
● บริษัท ทัวร์เอ็องหลวง จำกัด	ประกอบธุรกิจท่องเที่ยว	ไทย	49%	49%

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ยังไม่ได้เปิดดำเนินการธุรกิจ เนื่องจากอยู่ระหว่างขั้นตอนการขอใบอนุญาตประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ (Airline Operator License: AOL) และใบอนุญาตสมควรเดินอากาศ (Airline Operator Certificate: AOC) รวมทั้งขอรหัสสายการบิน (Airline Designator Code) จาก IATA



งบการเงินฉบับภาษาอังกฤษแปลจากงบการเงินที่เป็นภาษาไทย ในกรณีที่มีเนื้อความขัดแย้งกันหรือมีการตีความในสองภาษาแตกต่างกัน ให้ใช้งบการเงินฉบับภาษาไทยเป็นหลัก

งบการเงินนี้ได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิมเว้นแต่จะได้เปิดเผยเป็นอย่างอื่นในนโยบายการบัญชี

## 2. มาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และการตีความมาตรฐานการบัญชีที่ยังไม่มีผลบังคับใช้ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2557 เป็นต้นไป
 

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2555)	เรื่อง การนำเสนองบการเงิน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2555)	เรื่อง งบกระแสเงินสด
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2555)	เรื่อง ภาษีเงินได้
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2555)	เรื่อง สัญญาเช่า
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2555)	เรื่อง รายได้
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2555)	เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2555)	เรื่อง ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2555)	เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 28 (ปรับปรุง 2555)	เรื่อง เงินลงทุนในบริษัทร่วม
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 31 (ปรับปรุง 2555)	เรื่อง ส่วนได้เสียในการร่วมค้า
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2555)	เรื่อง งบการเงินระหว่างกาล
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2555)	เรื่อง การด้อยค่าของสินทรัพย์
(ยังไม่ประกาศในราชกิจจานุเบกษา)	
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 38 (ปรับปรุง 2555)	เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2555)	เรื่อง การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3 (ปรับปรุง 2555)	เรื่อง การรวมธุรกิจ
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2555)	เรื่อง สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการดำเนินงานที่ยกเลิก
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2555)	เรื่อง ส่วนงานดำเนินงาน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1	เรื่อง การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการรื้อถอน การบูรณะ และหนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4	เรื่อง การประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5	เรื่อง สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนการรื้อถอน การบูรณะ และการปรับปรุงสภาพแวดล้อม

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7	เรื่อง การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่มีภาวะเงินเฟ้อรุนแรง
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10	เรื่อง งบการเงินระหว่างกาล และการด้อยค่า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12	เรื่อง ข้อตกลงสัมปทานบริการ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13	เรื่อง โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17	เรื่อง การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้แก่เจ้าของ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 18	เรื่อง การโอนสินทรัพย์จากลูกค้า
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 15	เรื่อง สัญญาเช่าดำเนินงาน-สิ่งสูงใจที่ให้แก่ผู้เช่า
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27	เรื่อง การประเมินเนื้อหาสัญญาเช่าที่ทำขึ้นตามรูปแบบกฎหมาย
การตีความมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 29	เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32	เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน-ต้นทุนเว็บไซต์
• มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2559 เป็นต้นไป	เรื่อง สัญญาประกันภัย
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4	

ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ ได้ประเมินและเห็นว่า หากมีการนำมาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงินการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และการตีความมาตรฐานการบัญชี ดังกล่าวข้างต้นมาถือปฏิบัติ จะไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินรวม และงบการเงินเฉพาะกิจการที่จะนำเสนอ

### 3. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

#### 3.1 ค่าเพื่อหนี้สงสัยจะสูญ

ลูกหนี้การค้าที่ไม่ใช่ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจ ตั้งค่าเพื่อหนี้สงสัยจะสูญโดยพิจารณาจากหนี้รายตัว และวิเคราะห์ประวัติการชำระหนี้ข้อมูลหลักฐานการติดต่อของลูกหนี้แต่ละรายควบคู่ไปกับการพิจารณาอายุหนี้ของลูกหนี้เป็นเกณฑ์ในอัตราดังนี้

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

#### 3.2 สินค้าและพัสดุกงเหลือ

สินค้าและพัสดุกงเหลือ ณ วันสิ้นงวด ประกอบด้วยอะไหล่เครื่องบิน น้ำมันเครื่องบิน พัดลมสำหรับใช้ในห้องพักผู้โดยสารและการบริการอาหาร สินค้าซื้อมาเพื่อขาย เครื่องเขียนและพัสดุอื่น แสดงราคาทุนตามวิธีถัวเฉลี่ยเคลื่อนที่ (Moving Average) หรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า และสินค้านี้ระหว่างทาง แสดงตามราคาทุน ณ วันที่ซื้อ

- อะไหล่เครื่องปั้นที่ใช้งานอยู่ตามปกติ ตั้งค่าเพื่อพัสดุเสื่อมสภาพในอัตราร้อยละ 10 ของยอดคงเหลือ ณ วันสิ้นงวด
- อะไหล่เครื่องปั้นที่หมุนเวียนเข้าและรอการจำหน่าย ได้แก่ อะไหล่เครื่องปั้นที่ไม่ใช้งานเกิน 2 ปี หรือไม่มีเครื่องปั้นอยู่ในฝูงบิน ตั้งค่าเพื่อพัสดุเสื่อมสภาพในอัตราร้อยละ 33.33 ของยอดที่เกิดขึ้นในระหว่างงวด
- สินค้าล้าสมัยและชำรุดรอการจำหน่าย ตั้งค่าเพื่อสินค้าเสื่อมสภาพเต็มจำนวน

### 3.3 เงินลงทุน

3.3.1 เงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม บันทึกตามวิธีส่วนได้เสียตามสัดส่วนของการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วมในงบการเงินรวม แต่บันทึกตามวิธีราคาทุนในงบการเงินเฉพาะกิจการ

3.3.2 เงินลงทุนชั่วคราวในตราสารหนี้ที่จะถือจนครบกำหนดภายใน 1 ปี แสดงมูลค่าตามวิธีราคาทุนตัดจำหน่ายและตัดบัญชีส่วนเกิน/ส่วนต่ำกว่ามูลค่าตราสารหนี้ตามอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง ซึ่งจำนวนที่ตัดจำหน่ายนี้จะแสดงเป็นรายการปรับกับดอกเบี้ยรับ

3.3.3 เงินลงทุนระยะยาวในตราสารทุนที่ไม่อยู่ในความต้องการของตลาด แสดงตามราคาทุนสุทธิจากค่าเผื่อการด้อยค่าของหลักทรัพย์ในกรณีที่มีการด้อยค่า และรับรู้เป็นผลขาดทุนในงวดที่เกิดการด้อยค่าในงบกำไรขาดทุน

### 3.4 ที่ดิน อาคาร อุปกรณ์และค่าเสื่อมราคา

3.4.1 เครื่องปั้นและเครื่องปั้นภายใต้สัญญาเช่า

3.4.1.1 เครื่องปั้นและเครื่องปั้นภายใต้สัญญาเช่า แสดงตามราคาทุนรวมค่าเครื่องยนต์ อุปกรณ์การปั้นอื่นๆ บวกด้วยค่าตกแต่งเครื่องปั้นก่อนนำเครื่องปั้นมาบริการโดยไม่รวมที่หนึ่งผู้โดยสารและประมาณการค่าซ่อมใหญ่ เครื่องปั้นครั้งแรกและหักด้วยส่วนลดรับค่าสิทธิประโยชน์จากการซื้อเครื่องปั้น คำนวณค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณ 20 ปี มีมูลค่าคงเหลือร้อยละ 10 ของราคาทุน

3.4.1.2 ค่าซ่อมใหญ่เครื่องปั้น (D-Check) แสดงแยกประมาณการค่าซ่อมใหญ่เครื่องปั้นครั้งแรกเป็นสินทรัพย์ ออกจากต้นทุนเครื่องปั้นและคำนวณค่าเสื่อมราคาตามระยะเวลาที่จะซ่อมใหญ่ครั้งต่อไป 4-7 ปี ตามแบบของเครื่องปั้น เมื่อมีการซ่อมใหญ่ให้บันทึกเป็นสินทรัพย์แทนสินทรัพย์เดิม

3.4.1.3 ค่าที่หนึ่งผู้โดยสารแสดงเป็นสินทรัพย์แยกต่างหากจากต้นทุนเครื่องปั้น คำนวณค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณ 5 ปี เมื่อมีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงที่หนึ่งผู้โดยสารบันทึกเป็นสินทรัพย์แทนสินทรัพย์เดิม

3.4.2 อุปกรณ์การปั้นหมุนเวียน แสดงตามราคาทุน ณ วันที่ได้มา คำนวณค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณระหว่าง 5-20 ปี

3.4.3 สินทรัพย์ถาวรอื่น แสดงตามราคาทุน ณ วันที่ได้มาหรือก่อสร้างแล้วเสร็จ คำนวณค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณระหว่าง 3-30 ปี

3.4.4 ต้นทุนเพื่อการได้มาซึ่งสิทธิการเช่าสถานที่ ดัดบัญชีภายในระยะเวลา 10-30 ปี ตามอายุสัญญาเช่า

3.4.5 กำไรขาดทุนจากการจำหน่ายเครื่องปั้น คำนวณจากผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับจากการจำหน่ายเครื่องปั้นกับมูลค่าสุทธิตามบัญชีของเครื่องปั้น ค่าซ่อมใหญ่ (D-Check) ค่าที่หนึ่งผู้โดยสาร ส่วนกำไรขาดทุนจากการขายสินทรัพย์อื่นคำนวณจากผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับจากการจำหน่ายกับมูลค่าสุทธิตามบัญชีของสินทรัพย์ที่จำหน่าย และรับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน

### 3.5 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายแสดงด้วยมูลค่าตามบัญชีหรือมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า

ขาดทุนจากการด้อยค่ารับรู้ในงบกำไรขาดทุน กำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายรับรู้เป็นรายได้อื่นหรือค่าใช้จ่ายอื่นเมื่อมีการจำหน่าย

### 3.6 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

โปรแกรมคอมพิวเตอร์ประกอบด้วย

ลิขสิทธิ์โปรแกรมคอมพิวเตอร์ (Software License) และต้นทุนที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับผลิตภัณฑ์โปรแกรมที่ระบุได้ และมีเอกลักษณ์เฉพาะงานของโปรแกรมที่สามารถแยกออกจากตัวคอมพิวเตอร์ได้ สามารถระบุต้นทุนได้แน่นอน และมีอายุการใช้งานทางเศรษฐกิจเกินกว่ารอบระยะเวลาบัญชีจะรับรู้เป็นสินทรัพย์ไม่มีตัวตน และตัดจำหน่ายโดยวิธีเส้นตรงตามอายุงาน 5 ปี

รายการที่เกิดจากการพัฒนาและบำรุงดูแลโปรแกรมคอมพิวเตอร์ ให้บันทึกเป็นค่าใช้จ่ายประจำงวดเมื่อเกิดขึ้น

### 3.7 การด้อยค่าของสินทรัพย์

บริษัท พิจารณาการด้อยค่าของสินทรัพย์เมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าราคาตามบัญชีของสินทรัพย์มีมูลค่าสูงกว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน หมายถึง มูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายหรือมูลค่าจากการใช้ของสินทรัพย์นั้นแล้วแต่จำนวนใดจะสูงกว่า

ในกรณีที่ราคาตามบัญชีของสินทรัพย์สูงกว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน จะรับรู้ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ในงบกำไรขาดทุน และจะบันทึกกลับรายการขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์เมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าการด้อยค่าดังกล่าวไม่มีอยู่อีกต่อไปหรือยังคงมีอยู่แต่เป็นไปในทางที่ลดลง

### 3.8 ค่าใช้จ่ายรอการตัดบัญชี

3.8.1 ค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน (D-Check) สำหรับเครื่องบินเช่าดำเนินงาน ตัดจ่ายเป็นรายการตามอายุการใช้งานโดยประมาณ 4-7 ปี แต่ไม่เกินอายุสัญญาเช่า

3.8.2 ค่าธรรมเนียมการรับประกันเงินกู้รอการตัดบัญชี ตัดจ่ายเป็นรายการตามระยะเวลาเงินกู้ในแต่ละรอบระยะเวลาบัญชี

### 3.9 หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน

หนี้ที่เกิดจากการซื้อเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าระยะยาว โดยผ่านสถาบันการเงิน แสดงมูลค่าตามภาระหนี้ผูกพันกับสถาบันการเงิน และจะลดมูลค่างตามจำนวนหนี้ที่จ่ายชำระคืน

### 3.10 การรับรู้รายได้

3.10.1 รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน

3.10.1.1 รายรับจากการจำหน่ายบัตรโดยสารและใบสั่งบริการ (Service Order) รับรู้เป็นรายได้เมื่อมีผู้โดยสารนำบัตรโดยสารมาใช้บริการกับสายการบินของบริษัท ในส่วนที่ผู้โดยสารไปใช้บริการกับสายการบินอื่นจะรับรู้ส่วนต่างราคาขายกับยอดที่สายการบินเรียกเก็บเป็นรายได้เมื่อสายการบินนั้นเรียกเก็บเงินมา

3.10.1.2 บัตรโดยสารและใบสั่งบริการ (Service Order) ที่จำหน่ายแล้ว แต่ยังไม่ได้ใช้บริการ รับรู้เป็นรายได้เมื่อบัตรโดยสารและใบสั่งบริการนั้นมีอายุเกินกว่า 2 ปีขึ้นไป

3.10.1.3 รายได้รับล่วงหน้าค่า War Risk Insurance และ Fuel Surcharge รับรู้เป็นรายได้เมื่อมียอดคงค้างอยู่ในบัญชีเกินกว่า 3 ปี

3.10.2 รายได้ค่าระวางขนส่ง รับรู้เมื่อได้ให้บริการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ และออกใบรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (Air Waybill) สำหรับพัสดุภัณฑ์ที่ขนส่งโดยสายการบินอื่น จะรับรู้ส่วนต่างราคาขายกับยอดที่สายการบินอื่นเรียกเก็บเป็นรายได้เมื่อสายการบินนั้นเรียกเก็บเงินมา

- พักภัณฑ์ที่บริษัทออกใบรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์แล้ว แต่ขนส่งโดยสายการบินอื่นจะรับรู้เป็นรายได้เมื่อสายการบินที่ทำการขนส่งไม่เรียกเก็บเงินมาภายในระยะเวลา 1 ปี

3.10.3 บริษัทฯ ได้นำโครงการสะสมระยะทาง (Royal Orchid Plus) มาใช้ส่งเสริมการขาย ตั้งแต่ปี 2536 โดยให้สิทธิพิเศษแก่สมาชิกที่เข้าโครงการนำระยะทางที่สะสมตามเกณฑ์ที่กำหนดมาใช้บริการในอนาคต บริษัทฯ คำนวณมูลค่ายุติธรรมต่อไมล์โดยใช้ค่าเฉลี่ยของมูลค่ายุติธรรมของการแลกรางวัลบัตรโดยสาร และมูลค่ายุติธรรมของการแลกรางวัลอื่นๆ ถ่วงน้ำหนักด้วยจำนวนการแลกรางวัลทั้งหมด

ทั้งนี้ วิธีการคำนวณมูลค่ายุติธรรมของการแลกรางวัลทั้งสองประเภท ใช้หลักการเดียวกัน กล่าวคือ ในส่วนของมูลค่ายุติธรรมของการแลกรางวัลบัตรโดยสาร ใช้ค่าโดยสารเฉลี่ยในแต่ละเส้นทางบินที่สมาชิกสามารถขอใช้สิทธิแลกบัตรโดยสาร หาดด้วยจำนวนไมล์ที่จะต้องใช้ในการขอใช้สิทธิของแต่ละเขตพื้นที่การบิน ถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักด้วยการใช้สิทธิในแต่ละเขตพื้นที่การบินและในส่วนของมูลค่ายุติธรรมของการแลกรางวัลอื่นๆ หาดด้วยจำนวนไมล์ที่จะต้องใช้ในการขอใช้สิทธิแลกรางวัลอื่นๆ ถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักด้วยการใช้สิทธิแลกรางวัลอื่นๆ เป็นมูลค่าต่อไมล์ของโครงการสะสมระยะทาง จากนั้นบันทึกบัญชีมูลค่าไมล์สะสมตามประมาณการใช้สิทธิของสมาชิก โดยนำไปลดรายได้ค่าโดยสารคู่กับรายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้(ด้านหนี้สิน) เมื่อสมาชิกรับสิทธิมาใช้บริการจึงรับรู้เป็นรายได้

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 ส่วนรายได้จากธุรกิจจรวการบินจะรับรู้เป็นรายได้เมื่อขาย ส่วนรายได้จากกิจการสนับสนุนการขนส่ง ได้แก่ การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน และการจำหน่ายสินค้าที่ระลึกจะรับรู้เป็นรายได้เมื่อขาย ส่วนรายได้จากบริการอำนวยความสะดวกจะรับรู้เป็นรายได้เมื่อให้บริการ

3.10.5 รายได้อื่นรับรู้เป็นรายได้ตามเกณฑ์คงค้าง

### 3.11 กำไรต่อหุ้น

กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน คำนวณโดยหารกำไรหรือขาดทุนที่เป็นส่วนของบริษัทใหญ่ด้วยจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ถือโดยผู้ถือหุ้นในระหว่างงวด



### 3.12 รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศ

รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นในระหว่างงวดแปลงค่าเป็นเงินบาท โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย ณ วันที่เกิดรายการ

สินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศคงเหลือ ณ วันสิ้นงวดบัญชี แปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราปิดที่เป็นอัตราซื้อถัวเฉลี่ยและขายถัวเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์ตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงินตามลำดับ กำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดขึ้น รับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน

### 3.13 ผลประโยชน์ของพนักงาน

ภาระผูกพันของบริษัทฯ เกี่ยวกับผลประโยชน์หลังออกจากงาน ภายใต้โครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้ และผลประโยชน์ระยะยาวอื่น ได้บันทึกในงบการเงิน โดยใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ ซึ่งคำนวณโดยนักคณิตศาสตร์ประกันภัย

ผลกำไรหรือขาดทุนจากการประมาณตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย (Actuarial Gains And Losses) สำหรับโครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้ และผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงานจะรับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

### 3.14 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

### 3.15 ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

ภาษีเงินได้คำนวณตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในประมวลรัษฎากร

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีคำนวณจากผลแตกต่างชั่วคราวระหว่าง ราคาตามบัญชีกับราคาตามฐานภาษีของสินทรัพย์และหนี้สินในงบแสดงฐานะการเงิน ทั้งนี้ บริษัทฯ จะรับรู้สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีก็ต่อเมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่บริษัทฯ จะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษี สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจะถูกทบทวน ณ ทุกวันที่สิ้นรอบระยะเวลารายงาน และจะถูกปรับลดมูลค่าตามบัญชีดังกล่าวเมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่า บริษัทฯ จะไม่มีกำไรทางภาษีเพียงพอต่อการนำสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีทั้งหมด หรือบางส่วนมาใช้ประโยชน์

หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี คำนวณจากผลแตกต่างชั่วคราวระหว่างราคาตามบัญชีกับราคาตามฐานภาษีของสินทรัพย์ไม่มีตัวตน

### 3.16 การใช้ประมาณการทางบัญชี

ในการจัดทำงบการเงินให้เป็นไปตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป บริษัทฯ และบริษัทย่อยต้องใช้การประมาณและตั้งข้อสมมติฐานหลายประการ ซึ่งมีผลกระทบต่อจำนวนเงินที่เกี่ยวข้องกับรายได้ ค่าใช้จ่าย สินทรัพย์ และหนี้สิน รวมทั้งการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับสินทรัพย์และหนี้สินอื่นที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งอาจมีผลแตกต่างกับผลที่เกิดขึ้นจริง

ประมาณการและข้อสมมติฐานที่ใช้ในการจัดทำงบการเงินจะได้รับการทบทวนอย่างสม่ำเสมอ การปรับประมาณการทางบัญชีจะบันทึกในงวดบัญชีที่ประมาณการดังกล่าวได้รับการทบทวนและในงวดอนาคตที่ได้รับผลกระทบ

### 3.17 เครื่องมือทางการเงิน

บริษัท ใช้เครื่องมือทางการเงินเพื่อลดความเสี่ยงจากการผันผวนของอัตราดอกเบี้ยและอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ โดยได้ทำข้อตกลงกับคู่สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและอัตราดอกเบี้ย โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนและอัตราดอกเบี้ยที่ได้ตกลงกันล่วงหน้า และจะทำการแลกเปลี่ยนเมื่อถึงกำหนดตามสัญญา แต่ละฝ่ายจะจ่ายและรับเงินต้นและหรือดอกเบี้ยในรูปสกุลเงิน และอัตราดอกเบี้ยตามที่ตกลงกัน ส่วนต่างของดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นจะบันทึกเป็นดอกเบี้ยจ่ายในงบกำไรขาดทุน ส่วนต่างของเงินต้นจะบันทึกเป็นผลกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในงบกำไรขาดทุน ส่วนสัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าจะรับรู้ในงบการเงินเมื่อครบกำหนดสัญญา ส่วนต่างที่เกิดขึ้นจะบันทึกเป็นผลกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในงบกำไรขาดทุน

นอกจากนี้บริษัท ยังจัดทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมัน ค่าธรรมเนียมในการจัดทำ และส่วนต่างของราคาน้ำมันที่เกิดจากการทำสัญญาน้ำมันเป็นค่าน้ำมันเครื่องบินในงบกำไรขาดทุน

## 4. ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชี

บริษัท ได้พิจารณาทบทวนนโยบายในการประมาณการอายุการใช้งานของเครื่องบินและเครื่องยนต์ โดยได้พิจารณาถึงกำหนดการปลดระวางเครื่องบินเก่าของบริษัท ซึ่งมักจะมียายุเกินกว่า 20 ปี ประกอบกับความสามารถของตัวเครื่องบินภายใต้เทคโนโลยีปัจจุบันที่ทำให้เครื่องบินมีอายุการใช้งานประมาณ 20-23 ปี นอกจากนี้ข้อมูลจากผู้ผลิตเครื่องบินยังได้ยืนยันความสามารถในการใช้งานอยู่ที่ 20-30 ปี ภายใต้การบำรุงรักษาเครื่องบิน และเครื่องยนต์ ที่เป็นไปอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2555 จึงมีมติอนุมัติหลักการในการเปลี่ยนแปลงอายุการใช้งานของเครื่องบินและเครื่องยนต์ที่กำหนดไว้ 15 ปี เป็น 20 ปี มีมูลค่าคงเหลือร้อยละ 10 ของราคาทุน โดยให้เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2556 ทำให้ค่าเสื่อมราคาในงวดสำหรับปีนี้ลดลงประมาณ 2,512.04 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับค่าเสื่อมราคาที่คำนวณตามอายุการใช้งานที่ประมาณไว้เดิม

## 5. ข้อมูลเพิ่มเติม

### 5.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
เงินสดในประเทศ	13.99	22.29	13.99	22.29
เงินสดในต่างประเทศ	65.57	30.63	65.57	30.63
เงินฝากธนาคารในประเทศ	898.84	4,024.28	791.10	3,717.58
เงินฝากธนาคารในต่างประเทศ	10,779.07	15,971.17	10,779.07	15,971.17
รวม	11,757.47	20,048.37	11,649.73	19,741.67

## 5.2 ลูกหนี้การค้า

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
อายุลูกหนี้				
ไม่เกิน 6 เดือน	13,512.16	15,525.06	13,476.30	15,466.22
เกินกว่า 6 เดือน - 1 ปี	357.67	397.86	354.75	397.86
เกินกว่า 1 ปี - 2 ปี	350.20	156.67	350.20	156.66
เกินกว่า 2 ปี	1,309.26	1,451.27	1,284.91	1,426.04
	15,529.29	17,530.86	15,466.16	17,446.78
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(1,889.25)	(1,792.66)	(1,863.42)	(1,767.42)
<b>ลูกหนี้การค้า-สุทธิ</b>	<b>13,640.04</b>	<b>15,738.20</b>	<b>13,602.74</b>	<b>15,679.36</b>

## 5.3 สินค้าและพัสดุกงเหลือ

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
อะไหล่เครื่องบิน	5,075.35	5,358.98	5,075.35	5,358.98
หัก ค่าเผื่อเสื่อมสภาพ (ร้อยละ 10 ของยอดคงเหลือ ณ วันสิ้นงวด)	(507.53)	(535.90)	(507.53)	(535.90)
หัก ค่าเผื่ออะไหล่เครื่องบินเสียหายจากเหตุอุทกภัย	-	(7.83)	-	(7.83)
<b>อะไหล่เครื่องบิน-สุทธิ</b>	<b>4,567.82</b>	<b>4,815.25</b>	<b>4,567.82</b>	<b>4,815.25</b>
<b>อะไหล่รถยนต์ และอุปกรณ์บริการภาคพื้น</b>	<b>313.59</b>	<b>299.41</b>	<b>313.59</b>	<b>299.41</b>
อะไหล่เครื่องบินที่หมุนเวียนซ้ำและรอการจำหน่าย	3,141.99	2,799.31	3,141.99	2,799.31
หัก ค่าเผื่อเสื่อมสภาพ (ร้อยละ 33.33 ของยอดที่เกิดขึ้นระหว่างงวด)	(1,824.83)	(1,317.21)	(1,824.83)	(1,317.21)
<b>อะไหล่เครื่องบินที่หมุนเวียนซ้ำและรอการจำหน่าย-สุทธิ</b>	<b>1,317.16</b>	<b>1,482.10</b>	<b>1,317.16</b>	<b>1,482.10</b>
น้ำมันเครื่องบิน	740.75	576.06	740.75	576.06
สินค้าซื้อมาเพื่อขาย	233.27	255.32	233.27	251.58
พัสดุสำหรับใช้ในห้องพักผู้โดยสารและการบริการอาหาร	175.61	219.80	175.61	219.80
พัสดุและของใช้สิ้นเปลือง	30.63	23.38	30.63	23.38
เครื่องเขียนและพัสดุอื่น	90.08	87.26	90.08	87.26
สินค้าและอะไหล่เครื่องบินระหว่างทาง	52.46	25.36	52.46	25.36
<b>รวมสินค้าและพัสดุนั้นๆ</b>	<b>1,322.80</b>	<b>1,187.18</b>	<b>1,322.80</b>	<b>1,183.44</b>
สินค้าล้าสมัยและชำรุดรอการจำหน่าย	32.65	13.72	32.65	13.72
หัก ค่าเผื่อเสื่อมสภาพ (ร้อยละ 100)	(32.65)	(13.72)	(32.65)	(13.72)
<b>สินค้าล้าสมัยและชำรุดรอการจำหน่าย-สุทธิ</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>รวมสินค้าและพัสดุกงเหลือ-สุทธิ</b>	<b>7,521.37</b>	<b>7,783.94</b>	<b>7,521.37</b>	<b>7,780.20</b>
รวมสินค้าและพัสดุกงเหลือ ณ วันสิ้นงวด	9,886.38	9,658.60	9,886.38	9,654.86
หัก รวมค่าเผื่อสินค้าและพัสดุเสื่อมสภาพ	(2,365.01)	(1,866.83)	(2,365.01)	(1,866.83)
หัก ค่าเผื่ออะไหล่เครื่องบินเสียหายจากเหตุอุทกภัย	-	(7.83)	-	(7.83)
<b>รวมสินค้าและพัสดุกงเหลือ-สุทธิ</b>	<b>7,521.37</b>	<b>7,783.94</b>	<b>7,521.37</b>	<b>7,780.20</b>

## 5.4 สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
ภาษีเงินได้รอเรียกคืน	441.69	474.73	441.69	474.73
เงินสด เงินฝากธนาคารกองทุนบำเหน็จ	4,796.92	4,648.65	4,796.92	4,648.65
อื่นๆ	4,271.49	4,825.36	4,269.41	4,589.81
<b>รวม</b>	<b>9,510.10</b>	<b>9,948.74</b>	<b>9,508.02</b>	<b>9,713.19</b>

## 5.5 เงินลงทุน

งบการเงินรวม

หน่วย : ล้านบาท

ชื่อบริษัท	บริษัท ถือหุ้น ร้อยละ		เงินลงทุน				รายได้ จากเงินลงทุน	
			วิธีราคาทุน		วิธีส่วนได้เสีย			
	2556	2555	2556	2555	2556	2555	2556	2555
5.5.1 เงินลงทุนในบริษัทร่วมบันทึกโดยวิธีส่วนได้เสีย								
บริษัท โรงแรมรอยัลออกคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) (มูลค่ายุติธรรมปี 2556 เป็นเงิน 427.50 ล้านบาท และปี 2555 เป็นเงิน 416.25 ล้านบาท)	24.00	24.00	225.00	225.00	286.73	262.21	38.02	148.50
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด	40.00	40.00	48.00	48.00	102.88	93.14	21.74	0.24
บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (มูลค่ายุติธรรมปี 2556 เป็นเงิน 3,167.63 ล้านบาท และปี 2555 เป็นเงิน 2,371.91 ล้านบาท)	22.59	22.59	115.19	115.19	878.05	782.45	188.90	161.21
บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด	30.00	30.00	30.00	30.00	246.13	175.12	84.51	51.60
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด	30.00	30.00	305.33	305.33	130.51	116.69	13.82	1.88
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)	39.20	-	360.00	-	3,338.00	-	489.10	-
รวมเงินลงทุนซึ่งบันทึกโดยวิธีส่วนได้เสีย					4,982.30	1,429.61	836.09	363.43
5.5.2 เงินลงทุนระยะยาวอื่นบันทึกตามวิธีราคาทุน								
บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด *	0.00048	8.40	0.00067	133.00			-	-
บริษัท วิทย์การบินแห่งประเทศไทย จำกัด	1.90	2.00	12.56	13.19			-	-
Sita Investment Certificate	-	-	31.12	29.00			-	-
บริษัท เทรตสยาม จำกัด (ชำระค่าหุ้น 25% ของทุนจดทะเบียน)	3.50	3.50	1.75	1.75			0.13	-
Sita Information Networking Computing	-	-	29.88	27.87			-	-
หุ้นอื่นๆ	-	-	2.89	2.78			0.50	0.29
เงินลงทุนในหุ้นกู้	-	-	50.06	50.29			-	-
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	-	-	-	5.28			-	-
เงินลงทุนในกองทุนรวมวายุภักษ์	-	-	1.00	-			-	-
หัก ค่าเผื่อการด้อยค่าเงินลงทุน								
บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด			-	(133.00)			-	-
รวมเงินลงทุนระยะยาวอื่น			129.26	130.16			0.63	0.29

\* ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 สัดส่วนเงินลงทุนร้อยละ 0.00048 จำนวน 133 หุ้น เป็นเงิน 665 บาท

งบการเงินเฉพาะกิจการ

หน่วย : ล้านบาท

ชื่อบริษัท	บริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ		เงินลงทุนวิธีราคาทุน		รายได้เงินปันผล	
	2556	2555	2556	2555	2556	2555
<b>5.5.1 เงินลงทุนซึ่งบันทึกโดยวิธีราคาทุน</b>						
<b>บริษัทย่อย</b>						
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด	55.00	55.00	8.25	8.25	165.00	165.00
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด	49.00	49.00	0.98	0.98	0.06	0.06
บริษัท ไทยไฟลท์ เทรนนิง จำกัด	49.00	49.00	0.98	0.98	-	-
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)	-	49.00	-	360.00	-	202.86
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด	100.00	-	450.00	-	-	-
<b>รวม</b>			<b>460.21</b>	<b>370.21</b>	<b>165.06</b>	<b>367.92</b>
<b>บริษัทร่วม</b>						
บริษัท โรงแรมรอยัลออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) (มูลค่ายุติธรรมปี 2556 เป็นเงิน 427.50 ล้านบาท และ ปี 2555 เป็นเงิน 416.25 ล้านบาท)	24.00	24.00	225.00	225.00	13.50	-
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด	40.00	40.00	48.00	48.00	12.00	-
บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (มูลค่ายุติธรรมปี 2556 เป็นเงิน 3,167.63 ล้านบาท และ ปี 2555 เป็นเงิน 2,371.91 ล้านบาท)	22.59	22.59	115.19	115.19	93.30	77.17
บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด	30.00	30.00	30.00	30.00	13.50	21.00
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด	30.00	30.00	305.33	305.33	-	-
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)	39.20	-	360.00	-	254.80	-
<b>รวม</b>			<b>1,083.52</b>	<b>723.52</b>	<b>387.10</b>	<b>98.17</b>
<b>รวมเงินลงทุนซึ่งบันทึกโดยวิธีราคาทุน</b>			<b>1,543.73</b>	<b>1,093.73</b>	<b>552.16</b>	<b>466.09</b>
<b>5.5.2 เงินลงทุนระยะยาวอื่นบันทึกตามวิธีราคาทุน</b>						
บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด *	0.00048	8.40	0.00067	133.00	-	-
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	1.90	2.00	12.56	13.19	-	-
Sita Investment Certificate	-	-	31.12	29.00	-	-
บริษัท เทรตสยาม จำกัด (ชำระค่าหุ้น 25% ของทุนจดทะเบียน)	3.50	3.50	1.75	1.75	0.13	-
Sita Information Networking Computing	-	-	29.88	27.87	-	-
หุ้นอื่นๆ	-	-	2.89	2.78	0.50	0.29
เงินลงทุนในกองทุนรวมวายุภักษ์	-	-	1.00	-	-	-
<b>หัก</b> ค่าเผื่อการด้อยค่าเงินลงทุน						
บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด			-	(133.00)	-	-
<b>รวมเงินลงทุนระยะยาวอื่น</b>			<b>79.20</b>	<b>74.59</b>	<b>0.63</b>	<b>0.29</b>

\* ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 สัดส่วนเงินลงทุนร้อยละ 0.00048 จำนวน 133 หุ้นเป็นเงิน 665 บาท



### 5.5.3 ข้อมูลทางการเงินโดยสรุปของบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท

รายชื่อของบริษัท	ทรัพย์สิน	หนี้สิน	รายได้	กำไร(ขาดทุน)
<b>บริษัทย่อย</b>				
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด	282.52	87.94	353.99	103.49
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด	523.95	445.51	811.57	33.74
บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิง จำกัด	13.90	15.24	30.75	(3.50)
บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด	13.07	10.50	2.97	1.35
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด	450.00	3.13	-	(3.13)

บริษัทฯ ใช้งบการเงินของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 ซึ่งงบการเงินของบริษัทร่วม บางบริษัทยังไม่ผ่านการตรวจสอบจากผู้สอบบัญชีรับอนุญาตฯ มาบันทึกเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสียในงบการเงินรวม และ บันทึกเงินลงทุนตามวิธีราคาทุนในงบการเงินเฉพาะกิจการ

### 5.6 รายการระหว่างบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันที่มีสาระสำคัญ

#### 5.6.1 รายการระหว่างกันกับผู้ถือหุ้นใหญ่

##### 5.6.1.1 เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

หน่วย : ล้านบาท

	2556	2555
กู้เงินจากต่างประเทศผ่านกระทรวงการคลัง	17,375.52	1,225.26
ธนาคารออมสิน	1,890.00	3,462.00
ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย	-	500.00
<b>รวม</b>	<b>19,265.52</b>	<b>5,187.26</b>

#### 5.6.2 รายการระหว่างกันกับบริษัทย่อย

##### 5.6.2.1 รายการเงินให้กู้ยืมแก่บริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท

	2556	2555
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด	20.00	20.00
<b>รวม</b>	<b>20.00</b>	<b>20.00</b>

## 5.6.2.2 รายการขายและซื้อระหว่างกัน

หน่วย : ล้านบาท

	2556		2555	
	ขาย	ซื้อ	ขาย	ซื้อ
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด	2.67	-	2.51	-
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด	4.76	913.68	21.30	515.02
บริษัท ไทยไฟล์เทรนนิง จำกัด	5.16	-	13.44	-
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)	-	-	532.88	8.39
บริษัท ทวีร์เออิ่งหลวง จำกัด	59.87	22.53	10.01	0.50
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด	-	-	-	-

## 5.6.2.3 รายการลูกหนี้และเจ้าหนี้ระหว่างกัน

หน่วย : ล้านบาท

	2556		2555	
	ลูกหนี้	เจ้าหนี้	ลูกหนี้	เจ้าหนี้
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด	0.42	0.13	0.37	0.13
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด	404.04	423.08	169.13	0.01
บริษัท ไทยไฟล์เทรนนิง จำกัด	2.23	-	6.48	-
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)	-	-	75.05	0.57
บริษัท ทวีร์เออิ่งหลวง จำกัด	2.37	-	0.96	-
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด	-	449.99	-	-

ในงวดนี้ บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด มีค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า จำนวน 401.95 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายค้างจ่ายจำนวน 419.51 ล้านบาท รวมแสดงเป็นยอดลูกหนี้ และเจ้าหนี้ด้วย

## 5.6.3 รายการระหว่างกันกับบริษัทร่วม

## 5.6.3.1 รายการขายและซื้อระหว่างกัน

หน่วย : ล้านบาท

	2556		2555	
	ขาย	ซื้อ	ขาย	ซื้อ
บริษัท โรงแรมรอยัลล่อคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)	-	4.91	0.15	2.63
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด	-	0.15	-	-
บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	0.03	363.70	0.05	316.41
บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด	2.57	46.97	3.45	15.55
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด	-	17.56	0.02	19.76
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด	171.26	13.27	-	-

### 5.6.3.2 รายการลูกหนี้และเจ้าหนี้ระหว่างกัน

หน่วย : ล้านบาท

	2556		2555	
	ลูกหนี้	เจ้าหนี้	ลูกหนี้	เจ้าหนี้
บริษัท โรงแรมรอยัลออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)	-	0.36	-	-
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด	-	0.01	-	-
บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	0.01	33.48	0.04	-
บริษัท ครวการบินภูเก็ต จำกัด	0.24	2.74	0.01	-
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด	-	1.04	-	0.11
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด	49.44	0.03	-	-

นโยบายการกำหนดราคาซื้อสินค้าและบริการระหว่างบริษัทกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกันและเป็นไปตามราคาตลาด

ตามมติคณะกรรมการบริหารกลยุทธ์ (Strategy Steering Committee) เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2554 อนุมัติยกเว้นการเรียกเก็บค่าจ้างของพนักงานที่ไปปฏิบัติหน้าที่ในลักษณะหน้าที่ที่สอง (Secondment) จำนวน 4 คน จากบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด เป็นระยะเวลา 2 ปี ตั้งแต่ปี 2554 - 2555

### 5.6.4 ผู้บริหารที่สำคัญ งบการเงินเฉพาะกิจการ

หน่วย : ล้านบาท

	2556	2555
ค่าตอบแทนผู้บริหารบริษัท	73.45	66.48
ค่าตอบแทนกรรมการบริษัท	22.79	15.98
<b>รวม</b>	<b>96.24</b>	<b>82.46</b>

ผู้บริหารของบริษัทฯ ใช้เกณฑ์เดียวกับข้อ 5.25 ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน

## 5.7 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ มีรายละเอียดดังนี้

### งบการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556

หน่วย : ล้านบาท

	เครื่องปั้นและ เครื่องยนต์ อะไหล่	เครื่องปั้น	เครื่องปั้นภายใต้ สัญญาเช่า	อุปกรณ์การปั้น หมุนเวียน	งานระหว่างทำ	ที่ดิน	อาคาร	อาคารภายใต้ สัญญาเช่า	ค่าปรับปรุง อาคาร	เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	รวม
<b>ราคาทุน</b>											
ณ วันที่ 1 มกราคม 2556	17,617.01	157,199.58	166,578.72	33,043.68	2,488.24	935.74	2,513.10	10,788.91	4,550.17	29,784.42	425,499.57
● สิทธิประโยชน์ลดลงจากการสูญเสียอำนาจควบคุม	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(268.74)	(268.74)
● ปรับปรุง/โอน	(30,929.40)	(16,642.27)	(14,110.94)	(766.04)	-	0.30	0.27	-	0.01	(61.36)	(62,509.43)
● สิทธิประโยชน์เพิ่มขึ้น	31,298.65	17,938.58	17,124.66	2,930.44	(1,375.52)	-	-	2.60	125.72	1,814.24	69,859.37
● จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(1,040.00)	(257.80)	(329.19)	-	(0.30)	(0.27)	-	(12.39)	(611.09)	(2,251.04)
<b>ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556</b>	<b>17,986.26</b>	<b>157,455.89</b>	<b>169,334.64</b>	<b>34,878.89</b>	<b>1,112.72</b>	<b>935.74</b>	<b>2,513.10</b>	<b>10,791.51</b>	<b>4,663.51</b>	<b>30,657.47</b>	<b>430,329.73</b>
<b>ค่าเผื่อการด้อยค่า</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>ค่าเสื่อมราคาสะสม</b>											
ณ วันที่ 1 มกราคม 2556	-	105,538.72	43,872.20	20,537.53	-	-	2,324.00	5,323.81	4,120.17	25,215.20	206,931.63
● ค่าตัดจำหน่ายจากการสูญเสียอำนาจควบคุม	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(188.05)	(188.05)
● ค่าเสื่อมราคา	-	7,366.41	8,502.35	2,037.73	-	-	44.20	230.14	162.29	1,353.74	19,696.86
● ปรับปรุง/โอน	-	(18,499.96)	(6,896.73)	(50.30)	-	-	0.27	-	(0.03)	(77.52)	(25,524.27)
● จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(1,040.00)	(234.47)	(149.79)	-	-	(0.27)	-	(12.17)	(598.47)	(2,035.17)
<b>ค่าเผื่อความเสียหายจากเหตุอุทกภัย</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556</b>	<b>-</b>	<b>93,365.17</b>	<b>45,243.35</b>	<b>22,375.17</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2,368.20</b>	<b>5,553.95</b>	<b>4,270.26</b>	<b>25,704.90</b>	<b>198,881.00</b>
<b>มูลค่าสุทธิตามบัญชี</b>											
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	17,617.01	51,660.86	122,706.52	12,506.15	2,488.24	935.74	189.10	5,465.10	430.00	4,569.22	218,567.94
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556	17,986.26	64,090.72	124,091.29	12,503.72	1,112.72	935.74	144.90	5,237.56	393.25	4,952.57	231,448.73

งบการเงินรวม  
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555

หน่วย : ล้านบาท

	เครื่องบินและ เครื่องยนต์ อะไหล่ จ่ายล่วงหน้า	เครื่องบิน	เครื่องบินภายใต้ สัญญาเช่า	อุปกรณ์การบิน หมุนเวียน	งานระหว่างทำ	ที่ดิน	อาคาร	อาคารภายใต้ สัญญาเช่า	ค่าปรับปรุง อาคาร	เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	รวม
<b>ราคาทุน</b>											
ณ วันที่ 1 มกราคม 2555	21,278.98	143,581.91	165,320.53	29,096.59	2,838.21	938.41	2,524.30	10,793.20	4,639.84	29,502.55	410,514.52
● ซื้อธุรกิจ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	221.66	221.66
● ปรับปรุง/โอน	(8,009.14)	11,702.70	(32,857.60)	(208.20)	-	(0.85)	(1.69)	(4.19)	(67.83)	49.09	(29,397.71)
● สิทธิประโยชน์เพิ่มขึ้น	4,347.17	4,031.59	34,421.32	5,008.07	(349.97)	-	-	-	31.24	711.39	48,200.81
● จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(2,116.62)	(305.53)	(852.78)	-	(1.82)	(9.51)	(0.10)	(53.08)	(700.27)	(4,039.71)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	17,617.01	157,199.58	166,578.72	33,043.68	2,488.24	935.74	2,513.10	10,788.91	4,550.17	29,784.42	425,499.57
<b>ค่าเผื่อการด้อยค่า</b>	-	950.40	3,475.19	-	-	-	-	-	-	-	4,425.59
<b>ค่าเสื่อมราคาสะสม</b>											
ณ วันที่ 1 มกราคม 2555	-	96,527.20	49,794.73	18,730.03	-	-	2,266.38	5,098.03	4,067.88	24,610.01	201,094.26
● ซื้อธุรกิจ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	151.08	151.08
● ค่าเสื่อมราคา	-	6,750.88	9,514.89	1,940.54	-	-	67.36	230.07	173.27	1,380.36	20,057.37
● ปรับปรุง/โอน	-	3,421.02	(18,611.11)	429.18	-	-	(1.69)	(4.19)	(69.23)	(249.69)	(15,085.71)
● จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(2,110.78)	(301.50)	(562.22)	-	-	(8.05)	(0.10)	(51.75)	(687.31)	(3,721.71)
ค่าเผื่อความเสียหายจากเหตุการณ์ภัย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10.75	10.75
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	-	105,538.72	43,872.20	20,537.53	-	-	2,324.00	5,323.81	4,120.17	25,215.20	206,931.63
<b>มูลค่าสุทธิตามบัญชี</b>											
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554	21,278.98	46,104.31	112,050.61	10,366.56	2,838.21	938.41	257.92	5,695.17	571.96	4,892.54	204,994.67
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	17,617.01	51,660.86	122,706.52	12,506.15	2,488.24	935.74	189.10	5,465.10	430.00	4,569.22	218,567.94



งบการเงินเฉพาะกิจการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556

หน่วย : ล้านบาท

	เครื่องบินและ เครื่องยนต์ อะไหล่ จ่ายล่วงหน้า	เครื่องบิน	เครื่องบินภายใต้ สัญญาเช่า	อุปกรณ์การบิน หมุนเวียน	งานระหว่างทำ	ที่ดิน	อาคาร	อาคารภายใต้ สัญญาเช่า	ค่าปรับปรุง อาคาร	เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	รวม
<b>ราคาทุน</b>											
ณ วันที่ 1 มกราคม 2556	17,617.01	157,199.58	166,578.72	33,043.68	2,488.24	935.74	2,513.10	10,788.91	4,550.17	29,328.29	425,043.44
●ปรับปรุง/โอน	(30,929.40)	(16,642.27)	(14,110.94)	(766.04)	-	0.30	0.27	-	0.01	(61.36)	(62,509.43)
●สินทรัพย์เพิ่มขึ้น	31,298.65	17,938.58	17,124.66	2,930.44	(1,375.52)	-	-	2.60	125.72	1,811.69	69,856.82
●จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(1,040.00)	(257.80)	(329.19)	-	(0.30)	(0.27)	-	(12.39)	(611.09)	(2,251.04)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556	17,986.26	157,455.89	169,334.64	34,878.89	1,112.72	935.74	2,513.10	10,791.51	4,663.51	30,467.53	430,139.79
<b>ค่าเผื่อการด้อยค่า</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>ค่าเสื่อมราคาสะสม</b>											
ณ วันที่ 1 มกราคม 2556	-	105,538.72	43,872.20	20,537.53	-	-	2,324.00	5,323.81	4,120.17	24,849.07	206,565.50
●ค่าเสื่อมราคา	-	7,366.41	8,502.35	2,037.73	-	-	44.20	230.14	162.29	1,349.80	19,692.92
●ปรับปรุง/โอน	-	(18,499.96)	(6,896.73)	(50.30)	-	-	0.27	-	(0.03)	(77.52)	(25,524.27)
●จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(1,040.00)	(234.47)	(149.79)	-	-	(0.27)	-	(12.17)	(598.47)	(2,035.17)
ค่าเผื่อความเสียหายจากเหตุการณ์ภัย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556	-	93,365.17	45,243.35	22,375.17	-	-	2,368.20	5,553.95	4,270.26	25,522.88	198,698.98
<b>มูลค่าสุทธิตามบัญชี</b>											
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	17,617.01	51,660.86	122,706.52	12,506.15	2,488.24	935.74	189.10	5,465.10	430.00	4,479.22	218,477.94
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556	17,986.26	64,090.72	124,091.29	12,503.72	1,112.72	935.74	144.90	5,237.56	393.25	4,944.65	231,440.81

## งบการเงินเฉพาะกิจการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555

หน่วย : ล้านบาท

	เครื่องบินและ เครื่องยนต์ อะไหล่	เครื่องบิน	เครื่องบินภายใต้ สัญญาเช่า	อุปกรณ์การบิน หมุนเวียน	งานระหว่างทำ	ที่ดิน	อาคาร	อาคารภายใต้ สัญญาเช่า	ค่าปรับปรุง อาคาร	เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	รวม
<b>ราคาทุน</b>											
ณ วันที่ 1 มกราคม 2555	21,278.98	143,581.91	165,320.53	29,096.59	2,838.21	938.41	2,524.30	10,793.20	4,639.84	29,284.28	410,296.25
●ปรับปรุง/โอน	(8,009.14)	11,702.70	(32,857.60)	(208.20)	-	(0.85)	(1.69)	(4.19)	(67.83)	49.09	(29,397.71)
●สินทรัพย์เพิ่มขึ้น	4,347.17	4,031.59	34,421.32	5,008.07	(349.97)	-	-	-	31.24	655.19	48,144.61
●จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(2,116.62)	(305.53)	(852.78)	-	(1.82)	(9.51)	(0.10)	(53.08)	(660.27)	(3,999.71)
<b>ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555</b>	<b>17,617.01</b>	<b>157,199.58</b>	<b>166,578.72</b>	<b>33,043.68</b>	<b>2,488.24</b>	<b>935.74</b>	<b>2,513.10</b>	<b>10,788.91</b>	<b>4,550.17</b>	<b>29,328.29</b>	<b>425,043.44</b>
<b>ค่าเผื่อการด้อยค่า</b>	-	950.40	3,475.19	-	-	-	-	-	-	-	4,425.59
<b>ค่าเสื่อมราคาสะสม</b>											
ณ วันที่ 1 มกราคม 2555	-	96,527.20	49,794.73	18,730.03	-	-	2,266.38	5,098.03	4,067.88	24,399.10	200,883.35
●ค่าเสื่อมราคา	-	6,750.88	9,514.89	1,940.54	-	-	67.36	230.07	173.27	1,338.66	20,015.67
●ปรับปรุง/โอน	-	3,421.02	(18,611.11)	429.18	-	-	(1.69)	(4.19)	(69.23)	(249.69)	(15,085.71)
●จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(2,110.78)	(301.50)	(562.22)	-	-	(8.05)	(0.10)	(51.75)	(649.75)	(3,684.15)
<b>ค่าเผื่อความเสียหายจากเหตุอุทกภัย</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10.75	10.75
<b>ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555</b>	<b>-</b>	<b>105,538.72</b>	<b>43,872.20</b>	<b>20,537.53</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2,324.00</b>	<b>5,323.81</b>	<b>4,120.17</b>	<b>24,849.07</b>	<b>206,565.50</b>
<b>มูลค่าสุทธิตามบัญชี</b>											
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554	21,278.98	46,104.31	112,050.61	10,366.56	2,838.21	938.41	257.92	5,695.17	571.96	4,885.18	204,987.31
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	17,617.01	51,660.86	122,706.52	12,506.15	2,488.24	935.74	189.10	5,465.10	430.00	4,479.22	218,477.94

ในงวดนี้ บริษัทฯ มีเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงานจำนวน 101 ลำ ประกอบด้วย เครื่องบินของบริษัทฯ จำนวน 43 ลำ เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Leases) จำนวน 33 ลำ และเครื่องบินเช่าดำเนินงาน (Operating Leases) จำนวน 25 ลำ ทั้งนี้ไม่รวมเครื่องบินรอการขายจำนวน 18 ลำ มูลค่าสุทธิตามบัญชีจำนวน 7,195.59 ล้านบาท

อุปกรณ์การบินหมุนเวียน ประกอบด้วย เครื่องยนต์เครื่องบิน และอะไหล่การบินหมุนเวียนอื่น

อาคารและอุปกรณ์ ซึ่งหักค่าเสื่อมราคาทั้งจำนวนแล้วแต่ยังคงใช้งานอยู่เป็นจำนวน 59,219.01 ล้านบาท ซึ่งได้รวมอาคารบนพื้นที่เช่าจำนวน 3,924.94 ล้านบาทแล้ว

อาคารบนพื้นที่เช่า ซึ่งเป็นสัญญาเช่าที่ดินกับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ที่สนามบินสุวรรณภูมิ มีระยะเวลา 30 ปี เริ่มตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2549 ถึง 29 กันยายน 2579 และที่ดินเมืองมีระยะเวลา 3 ปี เริ่มตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน 2552 ถึง 28 กันยายน 2555 เมื่อสิ้นสุดสัญญา อาคารและส่วนควบต่างๆ บนพื้นที่เช่าจะตกเป็นกรรมสิทธิ์ของกระทรวงการคลัง เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2555 บริษัทฯ ได้ทำหนังสือขอเช่าพื้นที่ และเช่าที่ดินดังกล่าวข้างต้นกับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ระยะเวลา 3 ปี นับตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2555 ถึงวันที่ 27 กันยายน 2558 ขณะนี้อยู่ระหว่างการเจรจา

บริษัทฯ ได้นำที่ดินแปลงหนึ่งที่กรุงเทพมหานครไปวางเป็นหลักประกันต่อศาล และบริษัทฯ จะได้ยื่นอุทธรณ์ในคดีที่ศาลชั้นต้นได้มีคำพิพากษาให้บริษัทฯ ชำระค่าเสียหายจากการระงับการสั่งซื้อไวน์เป็นจำนวนเงิน 27.63 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ย

ที่ดินในประเทศของบริษัทฯ ณ ปัจจุบันมีมูลค่าตามราคาประเมินของทางราชการเป็นเงิน 4,215.33 ล้านบาท เป็นที่ดินในเขตกรุงเทพมหานครจำนวนเงิน 3,981.09 ล้านบาท และต่างจังหวัดจำนวนเงิน 234.24 ล้านบาท

สินทรัพย์ตามสัญญาเช่าการเงิน ได้แก่ เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงินที่ทำสัญญาซื้อเครื่องบินเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐอเมริกา แต่บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าทางการเงินเป็นเงินสกุลยูโร ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา และเงินเยน

## 5.8 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ
<b>ราคาทุน</b>		
ณ วันที่ 1 มกราคม 2556	2,939.40	2,249.02
●สินทรัพย์ลดลงจากการสูญเสียอำนาจควบคุม	(679.37)	-
●สินทรัพย์เพิ่มขึ้น	329.17	328.42
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556	2,589.20	2,577.44
<b>ค่าตัดจำหน่ายสะสม</b>		
ณ วันที่ 1 มกราคม 2556	1,601.90	1,476.07
●ค่าตัดจำหน่ายจากการสูญเสียอำนาจควบคุม	(120.30)	-
●ค่าตัดจำหน่าย	246.34	244.59
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556	1,727.94	1,720.66
<b>มูลค่าสุทธิตามบัญชี</b>		
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	1,337.50	772.95
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556	861.26	856.78

## 5.9 สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี มีผลมาจากความแตกต่างชั่วคราวระหว่างราคาตามบัญชีกับราคาตามฐานภาษีของสินทรัพย์และหนี้สินในงบแสดงฐานะการเงิน โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ	74.16	79.92	74.16	79.92
เงินสมทบกองทุนบำเหน็จพนักงาน	479.63	466.18	479.63	466.18
ค่าเผื่อสินค้าเสื่อมสภาพ	473.00	373.36	473.00	373.36
ค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ	431.12	409.23	426.88	404.18
ค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์	1,590.39	808.89	1,590.39	808.89
ประมาณการค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	498.89	509.03	498.40	502.33
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	83.17	102.78	83.17	102.78
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	2,109.18	2,207.18	2,102.34	2,194.18
อื่นๆ	1.62	9.88	-	7.67
<b>รวม</b>	<b>5,741.16</b>	<b>4,966.45</b>	<b>5,727.97</b>	<b>4,939.49</b>

## 5.10 หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	105.34	83.35	105.34	83.35

อัตราภาษีที่นำมาใช้ในการวัดมูลค่าของสินทรัพย์ และหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเป็นอัตราร้อยละ 23 สำหรับปี 2555 และร้อยละ 20 สำหรับปี 2556

## 5.11 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
ค่าใช้จ่ายรอการตัดบัญชี	4,429.67	3,771.50	4,429.67	3,771.50
อื่นๆ	1,007.43	891.19	1,001.74	868.70
<b>รวม</b>	<b>5,437.10</b>	<b>4,662.69</b>	<b>5,431.41</b>	<b>4,640.20</b>

ค่าใช้จ่ายรอการตัดบัญชีประกอบด้วย ค่าซ่อมใหญ่เครื่องปั้น (D-Check) สำหรับเครื่องปั้นเซาดำเนินงานตัดจ่ายเป็นรายจ่ายตามอายุการใช้งานโดยประมาณ 4-7 ปี แต่ไม่เกินอายุสัญญาเช่า และค่าธรรมเนียมค้ำประกันเงินกู้ซื้อเครื่องปั้นตัดจ่ายตามระยะเวลาเงินกู้ในแต่ละรอบระยะเวลาบัญชี

### 5.12 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย งบการเงินเฉพาะกิจการ

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายประกอบด้วย เครื่องบิน A300-600 จำนวน 4 ลำ A340-500 จำนวน 4 ลำ B737-400 จำนวน 4 ลำ B747-400 จำนวน 4 ลำ และ ATR 72 จำนวน 2 ลำ รวม 18 ลำ จำนวนเงิน 7,195.59 ล้านบาท และสินทรัพย์ถาวรอื่น จำนวนเงิน 1.13 ล้านบาท รวมเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 7,196.72 ล้านบาท

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) อยู่ระหว่างการเจรจาขายเครื่องบิน A340-500 กับผู้เสนอซื้อเครื่องบินหลายราย ในจำนวนนี้มีผู้เสนอซื้อเครื่องบินรายหนึ่งได้วางเงินมัดจำค่าเครื่องบิน จำนวน 2.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกาแล้ว เมื่อวันที่ 12 มิถุนายน 2556 ต่อมาไม่สามารถตกลงราคาซื้อขายที่เหมาะสม และคณะกรรมการบริษัทฯ ไม่อนุมัติให้ขายเครื่องบิน บริษัทฯ ได้แจ้งผู้เสนอซื้อรายนี้ และคืนเงินมัดจำทั้งจำนวนแล้วเมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2556 ทั้งนี้ บริษัทฯ มีแผนการขายเครื่องบินที่ปลดระวางแล้วในปี 2556 จำนวน 14 ลำ

### 5.13 เงินกู้ยืมระยะยาว งบการเงินรวม และงบการเงินเฉพาะกิจการ

สกุลเงินกู้	ตามสกุลเงินกู้		หน่วย : ล้านบาท	
	2556	2555	2556	2555
เงินดอลลาร์สหรัฐ	-	40,000,000	-	1,225.26
เงินยูโร	526,502,960	-	23,862.33	-
เงินบาท	37,735,631,579	51,234,000,000	37,735.63	51,234.00
รวมเงินกู้ยืมระยะยาว			61,597.96	52,459.26
หัก ส่วนที่ครบกำหนดชำระภายในหนึ่งปี			10,767.12	11,448.63
คงเหลือส่วนที่เป็นเงินกู้ยืมระยะยาว			50,830.84	41,010.63

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ มีเงินกู้ยืมจากต่างประเทศผ่านกระทรวงการคลัง จำนวนเงิน 17,375.52 ล้านบาท และได้กู้ยืมภายในประเทศจากธนาคารพาณิชย์ต่างๆ และธนาคารออมสิน จำนวนเงิน 44,222.44 ล้านบาท รวมเป็นเงินกู้ยืมทั้งสิ้น จำนวน 61,597.96 ล้านบาท และโอนไปเป็นเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี จำนวนเงิน 10,767.12 ล้านบาท คงเหลือ เป็นเงินกู้ยืมระยะยาว 50,830.84 ล้านบาท

### 5.14 หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

หน่วย : ล้านบาท

หนี้สินภายใต้สัญญาเช่า	2556		2555	
	มูลค่าตามบัญชี	มูลค่าปัจจุบัน	มูลค่าตามบัญชี	มูลค่าปัจจุบัน
ภายใน 1 ปี	10,313.02	9,485.65	9,938.49	9,531.50
เกิน 1 ปี - 5 ปี	37,381.28	31,163.91	37,004.30	32,070.78
เกิน 5 ปี	25,937.58	17,751.54	24,606.53	17,388.96
รวม	73,631.88	58,401.10	71,549.32	58,991.24

บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าเครื่องบินโดยมีสิทธิเลือกที่จะซื้อได้กับสถาบันการเงินต่างประเทศ และในประเทศรวม 13 แห่ง และแสดงมูลค่าตามนโยบายการบัญชีข้อ 3.9 ในงวดบัญชีสำหรับปี 2556 มีจำนวนคงเหลือ 33 ลำ เป็นภาระหนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าทั้งสิ้นที่มีกำหนดจ่ายในระหว่างปี 2557 - 2571 รวม 80,836.63 ล้านบาท หักในส่วนที่จะบันทึกเป็นดอกเบี้ยจ่ายเมื่อถึงกำหนดจ่ายประมาณ 7,204.75 ล้านบาท คงเหลือเป็นเงินต้นภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าฯ ดังกล่าวจำนวน 73,631.88 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 โอนไปเป็นหนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบินที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี จำนวน 10,313.02 ล้านบาท คงเหลือเป็นหนี้สินระยะยาว 63,318.86 ล้านบาท



## 5.15 หุ้นกู้

หน่วย : ล้านบาท

มติที่ประชุมใหญ่ ผู้ถือหุ้น/ครั้งที่/วันที่	วงเงินที่ อนุมัติให้ จัดจำหน่าย	การจัดจำหน่าย						การไถ่ถอน					หุ้นกู้คงเหลือ ณ 31 ธ.ค. 56
		ครั้งที่ จัดจำหน่าย	ปีที่ จัดจำหน่าย	ครบกำหนด	อายุ (ปี)	อัตราดอกเบี้ยจ่าย ทุก 6 เดือน (ร้อยละ)	จำนวนเงิน	2552	2553	2554	2555	2556	
วิสามัญ/1/2546 2 กันยายน 2546	40,000												-
		1 (ชุดที่ 2)	2546	8 ตุลาคม 2553	7	3.70	4,500.00		8 ตุลาคม				-
							4,500.00						
		2 (ชุดที่ 1)	2547	20 ตุลาคม 2552	5	4.65	7,500.00	20 ตุลาคม					-
		2 (ชุดที่ 2)	2547	20 ตุลาคม 2554	7	5.20	4,500.00			20 ตุลาคม			-
		2 (ชุดที่ 3)	2547	20 ตุลาคม 2557	10	5.80	3,000.00						3,000.00
							15,000.00						
		3 (ชุดที่ 2)	2548	12 พฤษภาคม 2554	6	4.67	6,000.00			12 พฤษภาคม			-
		3 (ชุดที่ 3)	2548	12 พฤษภาคม 2558	10	5.19	3,000.00						3,000.00
							9,000.00						
สามัญ/2548 23 ธันวาคม 2548	60,000	1 (ชุดที่ 1)	2550	22 พฤศจิกายน 2553	3	4.51	3,000.00		22 พฤศจิกายน				-
		1 (ชุดที่ 2)	2550	22 พฤศจิกายน 2555	5	5.04	4,500.00				22 พฤศจิกายน		-
							7,500.00						
		1 (ชุดที่ 1)	2551	2 เมษายน 2553	1.5	4.77	3,455.29		2 เมษายน				-
		1 (ชุดที่ 2)	2551	2 ตุลาคม 2554	3	5.05	987.92			2 ตุลาคม			-
		1 (ชุดที่ 3)	2551	2 ตุลาคม 2556	5	5.50	2,556.79					2 ตุลาคม	-
							7,000.00						
		1 (ชุดที่ 1)	2552	20 มกราคม 2555	3	5.30	170.00				20 มกราคม		-
		1 (ชุดที่ 2)	2552	20 มกราคม 2557	5	5.45	720.00						720.00
		1 (ชุดที่ 3)	2552	20 มกราคม 2559	7	5.60	300.00						300.00
		1 (ชุดที่ 4)	2552	20 มกราคม 2562	10	6.00	3,600.00						3,600.00
							4,790.00						
สามัญ /2553	40,000	1 (ชุดที่ 1)	2554	13 พฤษภาคม 2561	7	ปีที่ 1-3 ร้อยละ 4.00	1,555.00						1,555.00

หน่วย : ล้านบาท

มติที่ประชุมใหญ่ ผู้ถือหุ้น/ครั้งที่/วันที่	วงเงินที่ อนุมัติให้ จัดจำหน่าย	การจัดจำหน่าย						การไถ่ถอน					หุ้นกู้คงเหลือ ณ 31 ธ.ค. 56
		ครั้งที่ จัดจำหน่าย	ปีที่ จัดจำหน่าย	ครบกำหนด	อายุ (ปี)	อัตราดอกเบี้ยจ่าย ทุก 6 เดือน (ร้อยละ)	จำนวนเงิน	2552	2553	2554	2555	2556	
28 เมษายน 2553		1 (ชุดที่ 2)	2554	13 พฤษภาคม 2564	10	ปีที่ 4-6 ร้อยละ 4.50 ปีที่ 7 ร้อยละ 5.25 ปีที่ 1-4 ร้อยละ 4.25 ปีที่ 5-8 ร้อยละ 4.75 ปีที่ 9-10 ร้อยละ 5.35	833.00						833.00
		1 (ชุดที่ 3)	2554	13 พฤษภาคม 2559	5	3.91	2,000.00						2,000.00
		1 (ชุดที่ 4)	2554	13 พฤษภาคม 2561	7	4.36	1,445.00						1,445.00
		1 (ชุดที่ 5)	2554	13 พฤษภาคม 2564	10	4.62	2,167.00						2,167.00
		2	2554	28 ธันวาคม 2559	5	4.30	8,000.00						
							2,000.00						2,000.00
							2,000.00						
		1 (ชุดที่ 1)	2555	16 กุมภาพันธ์ 2562	7	4.41	1,000.00						1,000.00
		1 (ชุดที่ 2)	2555	16 กุมภาพันธ์ 2565	10	4.75	2,000.00						2,000.00
							3,000.00						
		2	2555	23 มีนาคม 2567	12	4.98	1,500.00						1,500.00
							1,500.00						
		3 (ชุดที่ 1)	2555	11 ตุลาคม 2560	5	4.51	4,000.00						4,000.00
		3 (ชุดที่ 2)	2555	11 ตุลาคม 2562	7	4.70	1,500.00						1,500.00
		3 (ชุดที่ 3)	2555	11 ตุลาคม 2565	10	4.90	1,500.00						1,500.00
							7,000.00						
ระหว่างปี 2556													
16 พฤษภาคม 2556		1	2556	16 พฤษภาคม 2561	5	4.18	*5,000.00						5,000.00
							5,000.00						
30 สิงหาคม 2556		2	2556				**4,000.00						
		2 (ชุดที่ 1)	2556	30 สิงหาคม 2561	5	4.58	1,250.00						1,250.00
		2 (ชุดที่ 2)	2556	30 สิงหาคม 2563	7	4.88	1,250.00						1,250.00
		2 (ชุดที่ 3)	2556	30 สิงหาคม 2566	10	5.16	1,500.00						1,500.00
							4,000.00						
รวม													41,120.00

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทมีหุ้นกู้คงเหลือ 41,120.00 ล้านบาท ซึ่งได้ออนเป็นหนี้สินถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี จำนวน 3,720 ล้านบาท คงเหลือเป็นหนี้สินระยะยาว 37,400 ล้านบาท

\* ระหว่างวันที่ 13 - 16 พฤษภาคม 2556 บริษัทฯ ได้ทำธุรกรรม Cross Currency Swap เปลี่ยนภาระหนี้หุ้นกู้มูลค่า 5,000 ล้านบาท เป็นสกุลยูโรมูลค่า 130.00 ล้านยูโร ด้วยอัตราดอกเบี้ย 3.15 % ต่อปี

\*\* บริษัทฯ ได้ทำธุรกรรม Cross Currency Swap เปลี่ยนภาระหนี้หุ้นกู้มูลค่า 4,000 ล้านบาท เป็นสกุลยูโรมูลค่า 93.31 ล้านยูโร ด้วยอัตราดอกเบี้ย 2.85% , 3.35% และ 3.85% ต่อปีตามลำดับ

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

### 5.16 หนี้สินหมุนเวียนอื่นๆ

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
เจ้าหนี้ค่าธรรมเนียมสนามบิน	5,901.77	5,330.79	5,901.77	5,310.12
รายได้รอตัดบัญชี	4.39	4.39	4.14	4.13
ภาษีรอนำส่ง	144.37	403.50	141.82	380.41
เจ้าหนี้ค่าใช้จ่ายพนักงานท้องถิ่นในต่างประเทศ	564.44	606.39	564.44	606.39
เงินรับจากบริษัทประกัน	-	1,047.58	-	1,047.58
เงินมัดจำรับ	917.41	1,461.86	909.33	1,450.82
เจ้าหนี้พนักงาน	161.42	12.82	161.42	12.82
รายได้รับล่วงหน้า	347.55	43.71	347.55	43.71
เจ้าหนี้สินทรัพย์รอเรียกเก็บ	518.59	241.48	518.59	241.48
เจ้าหนี้อื่นๆ	1,813.75	2,379.92	2,371.23	2,372.57
<b>รวม</b>	<b>10,373.69</b>	<b>11,532.44</b>	<b>10,920.29</b>	<b>11,470.03</b>

### 5.17 ประมาณการหนี้สินระยะยาว งบการเงินเฉพาะกิจการ

การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าปัจจุบันของประมาณการหนี้สินระยะยาว

หน่วย : ล้านบาท

	2556	2555
ประมาณการหนี้สินระยะยาว ณ วันต้นงวด	829.19	1,524.22
ประมาณการหนี้สินระยะยาว สำหรับงวด	(343.11)	(695.03)
ประมาณการหนี้สินระยะยาว ณ วันสิ้นงวด	486.08	829.19

ประมาณการหนี้สินระยะยาว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 ประกอบด้วย

5.17.1 ศาลชั้นต้นได้มีคำพิพากษาให้บริษัทฯ ชำระค่าเสียหายที่พนักงานฟ้องร้องเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 29.11 ล้านบาท ซึ่งขณะนี้ อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลฎีกา

5.17.2 ศาลชั้นต้นได้มีคำพิพากษาให้บริษัทฯ ชำระค่าเสียหายจากการระงับการสั่งซื้อไวน์ที่บริษัท หมิงเหิงอินเตอร์เนชั่นแนล ฟ้องร้องเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 27.63 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลอุทธรณ์

5.17.3 ศาลอุทธรณ์ได้มีคำพิพากษาให้บริษัทฯ ชำระค่าเสียหายให้บริษัทต่างๆ เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 6.41 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลฎีกา

5.17.4 สำนักงานการยุติการดำเนินคดีแพ่งและอนุญาโตตุลาการ (กยพ.) ตัดสินชี้ขาดให้บริษัทฯ รับผิดชอบใช้ค่าเสียหาย จำนวนหนึ่งเป็นเงิน 5.47 ล้านบาท ให้แก่สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

5.17.5 ศาลชั้นต้นได้มีคำพิพากษาให้บริษัทฯ ชำระค่าเสียหายให้บริษัทต่างๆ เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 20.40 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลอุทธรณ์

5.17.6 บริษัทฯ ได้ประมาณการความเสียหาย และค่าปรับ กรณีคดีละเมิดกฎหมายป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม (Antitrust) และรับรู้ไว้ในงบการเงินสำหรับปี 2551 จำนวนเงิน 4,290.17 ล้านบาท ซึ่งในงบการเงินสำหรับปี 2553, 2554 และ 2555 บริษัทฯ ได้ปรับลดประมาณการสำรองความเสียหาย และค่าปรับดังกล่าว จำนวนเงิน 1,783.19 ล้านบาท 1,042.05 ล้านบาท และ 695.76 ล้านบาท ตามลำดับ และสำหรับปี 2556 บริษัทฯ ได้ปรับลดประมาณการสำรองความเสียหาย และค่าปรับดังกล่าวอีกจำนวน 372.11 ล้านบาท คงเหลือ 397.06 ล้านบาท

5.17.7 ในปี 2555 บริษัทฯ ได้ปรับลดประมาณการสำรองความเสียหายและค่าปรับ กรณี Antitrust ของประเทศสหรัฐอเมริกา จำนวน 41 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เหลือเฉพาะกรณี Passenger Civil Class Action จำนวน 20 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ต่อมาคณะกรรมการบริษัทฯ ในคราวประชุมครั้งที่ 11/2556 เมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2556 มีมติอนุมัติการประนีประนอมยอมความกรณี U.S. Passenger Civil Class Action ในวงเงิน 10 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ตามประเด็นความเห็นของคณะกรรมการด้านกฎหมาย ซึ่งต่อมาสำนักกฎหมาย Cravath, Swaine & Moore LLP ทนายความ บริษัทฯ สามารถเจรจาตกลงจำนวนเงินได้ต่ำกว่าที่คณะกรรมการบริษัทฯ อนุมัติคือ 9.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา และ บริษัทฯ สามารถแบ่งชำระเงินในการประนีประนอมยอมความได้ 2 งวด โดยงวดแรกชำระเงิน 4.85 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ภายใน 10 วันทำการนับแต่ที่มีการลงนามสัญญา Settlement Agreement และงวดที่ 2 ชำระเงินอีกจำนวน 4.85 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ภายในวันที่ 31 สิงหาคม 2557 ซึ่งทนายความของสำนักกฎหมาย Cravath, Swaine & Moore LLP ได้ลงนามในสัญญาประนีประนอมยอมความเมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2556 และได้รับการขยายวันในการชำระเงินงวดแรกของบริษัทฯ จากเดิม 10 วันทำการเป็น 20 วันทำการ นับจากวันที่ลงนามในสัญญาประนีประนอมยอมความ

อย่างไรก็ตาม สัญญาประนีประนอมยอมความจะต้องได้รับความเห็นชอบจากศาล Federal Court เมืองซานฟรานซิสโก มลรัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกา ก่อนที่การประนีประนอมยอมความจะมีผลบังคับตามกฎหมาย ทั้งนี้ สำนักกฎหมาย Cravath, Swaine & Moore LLP ทนายความ บริษัทฯ คาดว่าศาลฯ น่าจะทำการไต่สวนและมีคำพิพากษาตามสัญญาประนีประนอมยอมความได้ในอีกประมาณ 6-8 เดือนข้างหน้า ส่วนการชำระเงินตามสัญญาประนีประนอมยอมความดังกล่าวเป็นการชำระเงินเข้าบัญชี Escrow ซึ่ง Escrow Agent จะทำการโอนให้แก่โจทก์ได้ต่อเมื่อศาลมีคำพิพากษาตามสัญญาประนีประนอมยอมความแต่หากศาลไม่มีคำพิพากษาดังกล่าวก็ต้องโอนเงินคืนให้แก่บริษัทฯ ต่อไป

ทั้งนี้ ในคราวประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 10/2554 วันที่ 19 สิงหาคม 2554 มีมติอนุมัติให้เปลี่ยนสกุลเงินที่ใช้ในการตั้งสำรองความเสียหาย และค่าปรับจากสกุลเงินบาทเป็นสกุลเงินต่างประเทศตามภาระสัญญาที่จะต้องชำระในอนาคต โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนปัจจุบันจากธนาคารแห่งประเทศไทย ณ วันสิ้นงวดบัญชี

ฝ่ายกฎหมาย และกำกับกิจกรรมองค์กร จึงได้กำหนดแนวทางในการประมาณการดังนี้

1. การปรับปรุงประมาณการความเสียหายและค่าปรับข้างต้น เป็นการประเมินจากความคืบหน้าและแนวทางของคดีต่างๆ ซึ่งมีความชัดเจนขึ้น ตลอดจนพิจารณาจากโอกาสที่บริษัทฯ อาจถูกกล่าวหาจากทางการของ แต่ละประเทศที่มีการสอบสวนประกอบกับอัตราค่าปรับขั้นต่ำที่อาจเกิดขึ้น ในกรณีที่มีการชี้ขาดหรือพิพากษาว่า บริษัทฯ ได้กระทำความผิดตามที่ถูกละเมิด หรือตามที่ถูกร้องฟ้องจริง และปรับปรุงอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศให้สอดคล้องกับปัจจุบันมากขึ้น

2. จำนวนประมาณการความเสียหาย และค่าปรับข้างต้น เป็นการประมาณจากฐานค่าปรับของ ทาง การ แต่ละประเทศที่มีการสอบสวนและฟ้องร้องรวมถึงประมาณการเบื้องต้นของค่าเสียหายคดีแพ่ง กรณี Civil Class Action ในประเทศสหรัฐอเมริกา ถึงแม้คดีแพ่งดังกล่าวยังไม่ปรากฏทนายความของคดีในคำฟ้อง ซึ่งโจทก์มีหน้าที่จะต้องพิสูจน์ความเสียหาย

3. การซื้อขายหรือการตัดสินใจในคดีต่างๆ จะเกิดขึ้นในปริมาณประมาณต่อนี้ซึ่งอาจเกิดขึ้นไม่พร้อมกัน
4. การประมาณการดังกล่าวอาจคลาดเคลื่อนจากความเป็นจริงในสาระสำคัญเนื่องจาก

4.1 ในประเทศที่มีการสอบสวนโดยที่ยังไม่มีการกล่าวหาว่า บริษัทฯ ได้กระทำความผิดกฎหมายนั้น ยังไม่ปรากฏข้อเท็จจริงที่แน่ชัดว่าจะมีการกล่าวหาหรือไม่ ถ้ามีการกล่าวหาจะระบุว่า ท้องที่ใดบ้างที่บริษัทฯ กระทำความผิด ดังนั้น จึงยังไม่สามารถทราบจำนวนรายรับของบริษัทฯ ในท้องที่ดังกล่าวในอันที่จะถูกนำไปเป็นหลักฐานในการคำนวณค่าปรับหรือค่าเสียหายได้

4.2 การกำหนดค่าปรับและค่าเสียหายเป็นดุลยพินิจของผู้ซื้อหรือผู้ตัดสินโดยอาจจะพิจารณาข้อเท็จจริงอื่นๆ ในคดีประกอบด้วย

4.3 ก่อนมีการซื้อขายหรือตัดสิน อาจมีการตกลงหรือประนีประนอมในเรื่องค่าปรับหรือค่าเสียหายได้ ทั้งนี้ จะขึ้นอยู่กับนโยบายของแต่ละประเทศและรูปคดีที่เกิดขึ้น

### 5.18 การผูกพันผลประโยชน์พนักงาน งบการเงินเฉพาะกิจการ

การผูกพันผลประโยชน์พนักงาน แบ่งเป็น 5 โครงการ ประกอบด้วย

5.18.1 การจ่ายเงินตอบแทนความชอบในการทำงาน บริษัทฯ ให้ผลประโยชน์สำหรับพนักงานเกษียณอายุ ให้ได้รับเงินค่าตอบแทนความชอบ ในการทำงานดังนี้ พนักงานที่มีอายุงานตั้งแต่ 5 ปี แต่ไม่ถึง 15 ปี ได้รับค่าตอบแทนเท่ากับอัตราเงินเดือนค่าจ้างสุดท้าย 180 วัน และพนักงานที่มีอายุงานตั้งแต่ 15 ปี ขึ้นไป ได้รับเงินค่าตอบแทนเท่ากับอัตราเงินเดือน ค่าจ้างสุดท้าย 300 วัน

5.18.2 ผลประโยชน์ค่ารักษาพยาบาลหลังเกษียณ บริษัทฯ ให้ผลประโยชน์ดังนี้ พนักงานที่เกษียณอายุ และพนักงานที่ได้รับอนุมัติให้เกษียณอายุก่อนกำหนด รวมทั้งคู่สมรสและบุตรอายุต่ำกว่า 20 ปี บริบูรณ์ที่ยังมิได้สมรสมีสิทธิเข้ารับการรักษาพยาบาล ณ สถานพยาบาลของบริษัทฯ ทุกแห่งได้โดยไม่เสียค่าใช้จ่ายใดๆ

5.18.3 การจ่ายเงินค่าชดเชยวันหยุดพักผ่อนประจำปี บริษัทฯ ให้ผลประโยชน์ดังนี้ พนักงานที่ปฏิบัติงานในรอบปีหนึ่งๆ จะมีสิทธิลาหยุดพักผ่อนได้ในรอบปีถัดไป และพนักงานสามารถสะสมวันหยุดพักผ่อนประจำปีได้ไม่เกิน 3 ปี ติดต่อกัน

5.18.4 ผลตอบแทนพนักงานระยะยาว (แหวน - เข้ม) บริษัทฯ จะมอบรางวัลให้แก่พนักงานที่ได้ปฏิบัติงานครบ 15 ปี และครั้งต่อไปจะมอบให้เมื่อพนักงานปฏิบัติงานครบ 25 ปี และ 35 ปี

5.18.5 บัตรโดยสารฟรี้หลังเกษียณ บริษัทฯ ให้ผลประโยชน์ดังนี้ พนักงานที่ทำงานกับบริษัทฯ มาครบ 15 ปี มีสิทธิขอบัตรโดยสารฟรี้ประเภทสำรองที่นั่งได้เฉพาะเส้นทางที่บริษัทฯ ทำการบินได้ 1 เที่ยวบิน และหากพนักงานยังคงทำงานอยู่กับบริษัทฯ จะใช้สิทธินี้ได้อีกทุกกรอบ 5 ปี ภายหลังจากวันที่มีสิทธิครั้งก่อนและพนักงานสามารถเก็บสะสมสิทธิไว้ใช้เมื่อใดก็ได้

#### ข้อสมมติฐานในการประมาณตามหลักการคณิตศาสตร์ประกันภัย

อัตราคิดลด (Discount Rate) 4.4 %

อัตราเงินเฟ้อ (Price Inflation) 3.0 %

อัตราการขึ้นเงินเดือน สำหรับพนักงานในประเทศไทย 3.0 % - 7.0% และพนักงานท้องถิ่น 5.0 %

อัตราการหมุนเวียนพนักงาน (Turnover) สำหรับพนักงานในประเทศไทย 0.0% - 2.0% และพนักงานท้องถิ่น 0.0% - 9.0%

อัตราเงินเฟ้อค่ารักษาพยาบาล 6.0 %

อัตรามรณะ TMO08 (อัตราตารางมรณะไทยปี 2551)



## การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ วันต้นงวด	11,082.18	10,631.62	10,970.90	10,627.15
ปรับปรุงภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ของบริษัทย่อย	(91.21)	73.69	-	-
ต้นทุนบริการในปัจจุบัน	489.01	502.74	475.63	482.81
ต้นทุนดอกเบี้ย	433.00	411.23	432.53	408.39
ผลประโยชน์ที่จ่าย	(61.20)	(537.10)	(59.38)	(547.45)
ขาดทุน(กำไร)จากการประมาณการตาม หลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	(1,305.81)	-	(1,307.93)	-
<b>ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ วันสิ้นงวด</b>	<b>10,545.97</b>	<b>11,082.18</b>	<b>10,511.75</b>	<b>10,970.90</b>

## 5.19 เงินปันผลจ่าย งบการเงินเฉพาะกิจการ

ตามมติที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2556 เมื่อวันที่ 24 เมษายน 2556 ให้จ่ายเงินปันผลสำหรับผลการดำเนินงานประจำปี 2555 ให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ จำนวน 2,182.77 ล้านหุ้น ในอัตรา 0.50 บาท รวมเป็นเงิน 1,091.39 ล้านบาท แต่บริษัทฯ ได้จ่ายเงินปันผลเพียง 1,091.34 ล้านบาท เนื่องจากมีผู้ถือหุ้นแทนจำนวน 99,155 หุ้น จึงไม่มีสิทธิรับเงินปันผลคิดเป็นเงิน 0.05 ล้านบาท

## 5.20 กุณเรือนหุ้น

บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียนหุ้นสามัญ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 จำนวน 2,698.90 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท รวมเป็นทุนจดทะเบียน 26,989.01 ล้านบาท ทุนที่ออกและชำระแล้วจำนวน 21,827.72 ล้านบาท

## 5.21 สำรองตามกฎหมาย

บริษัทฯ มียอดสำรองตามกฎหมาย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 จำนวน 2,691.27 ล้านบาท

## 5.22 องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ รับรู้ผลกำไรและขาดทุนจากการประมาณตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และจัดเป็นรายการองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้นในงบแสดงฐานะการเงินโดยผลกำไรขาดทุนจากการประมาณตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย ประกอบด้วย

5.22.1 การปรับปรุงจากประสบการณ์ (ผลกระทบของความแตกต่างระหว่างข้อสมมติเดิมที่ใช้ในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยกับสิ่งที่ได้เกิดขึ้นจริง)

5.22.2 ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติที่ใช้ในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย

### 5.23 รายได้ค่าโดยสาร และค่าน้ำหนักส่วนเกิน

บริษัทฯ ได้เปลี่ยนโปรแกรมที่ใช้ในการบันทึกบัญชีรายได้ค่าโดยสาร และค่าน้ำหนักส่วนเกิน ซึ่งเดิมจะบันทึกบัญชีเป็นรายได้ค่าโดยสาร(สุทธิ) โดยนำส่วนลดและคอมมิชชั่นมาหักออกจากรายได้ค่าโดยสาร แต่ต่อมาบริษัทฯ ได้เปลี่ยนโปรแกรมที่ใช้ในการบันทึกบัญชี โดยแยกบันทึกบัญชีค่าโดยสาร ส่วนลด และค่าคอมมิชชั่นแสดงเป็นแต่ละบัญชี ซึ่งมีผลทำให้มีรายได้ค่าโดยสาร และค่าน้ำหนักส่วนเกินเพิ่มขึ้นจำนวน 2,678.93 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณาเพิ่มขึ้นจำนวน 2,678.93 ล้านบาท ซึ่งไม่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงาน

### 5.24 รายได้อื่นๆ

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
กำไรจากการจำหน่ายทรัพย์สิน	87.77	133.88	87.77	133.88
เงินปันผลจากบริษัทร่วมและบริษัทย่อย	-	-	552.16	466.09
รายได้จากการให้บริการอื่นของฝ่ายซ่อมบำรุงอากาศยาน	598.49	425.26	598.49	425.26
รายได้จากค่าธรรมเนียมสนามบินที่เรียกเก็บกับผู้โดยสาร	630.88	313.27	630.88	313.27
รายได้ค่าปรับจากการส่งมอบเครื่องบินล่าช้า	651.85	649.39	651.85	649.39
รายได้ค่าปรับอื่นๆ	73.23	40.49	73.23	40.49
รายได้ค่าสินไหมทดแทนจากเหตุอุทกภัย	1,135.09	284.23	1,135.09	284.23
รายได้จากการให้บริการห้องรับรองลูกค้าอื่นๆ	79.16	93.65	79.16	93.65
รวม	3,733.13	2,326.26	4,282.17	2,753.90

### 5.25 ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
ค่าใช้จ่ายบุคลากร	32,146.12	31,616.12	32,146.96	31,117.34
ผลประโยชน์พนักงาน	858.68	377.01	848.78	343.74
ค่าตอบแทนผู้บริหารบริษัทฯ	79.39	70.58	73.45	66.48
ค่าตอบแทนกรรมการบริษัทฯ	24.52	22.99	22.79	15.98
รวม	33,108.71	32,086.70	33,091.98	31,543.54

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

นอกจากนี้ กรรมการบริษัทฯ ยังได้รับสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสาร ซึ่งในปี 2556 และ 2555 กรรมการบริษัทฯ ได้ขอออกบัตรโดยสารให้แก่ตนเอง และผู้เกี่ยวข้องจำนวน 279 ฉบับ และ 240 ฉบับ ซึ่งประมาณมูลค่าจากราคาเต็มตามชั้นที่เดินทางคิดเป็นเงิน 28.18 ล้านบาท และ 24.90 ล้านบาท ตามลำดับ

## 5.26 ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน งบการเงินเฉพาะกิจการ

ตามที่บริษัทฯ ได้ปลดระวางเครื่องบิน จำนวน 18 ลำ และรอการขาย (ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.12) จากการเปรียบเทียบมูลค่าสุทธิทางบัญชีกับมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขาย พบว่ามูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายของเครื่องบิน A300-600 จำนวน 3 ลำ A340-500 จำนวน 4 ลำ และ B737-400 จำนวน 4 ลำ รวม 11 ลำ มีมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายต่ำกว่ามูลค่าสุทธิทางบัญชีเป็นจำนวนเงิน 5,092.54 ล้านบาท บริษัทฯ จึงได้บันทึกบัญชีรายการขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบิน 11 ลำ ดังกล่าวไว้ในงบกำไรขาดทุนสำหรับปี 2556

## 5.27 ค่าใช้จ่ายอื่น

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
ค่าเช่าสำนักงานและสาธารณูปโภค	2,796.66	2,688.22	2,796.66	2,688.22
ค่าเครื่องใช้สำนักงาน	251.19	216.34	251.19	216.34
ค่าซ่อมแซมอาคารและอุปกรณ์	698.12	615.54	698.12	615.54
ค่าจ้างแรงงานภายนอก	1,458.47	1,096.82	1,458.47	1,096.82
ค่าที่ปรึกษาและบริการ	680.88	473.43	680.88	473.43
ค่าดำเนินการป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม	(277.90)	(167.12)	(277.90)	(167.12)
ค่าเช่าและบำรุงรักษาอุปกรณ์คอมพิวเตอร์	465.05	386.12	465.05	386.12
ค่าเช่าเครื่องมืออุปกรณ์สื่อสารและอุปกรณ์สำนักงาน	312.00	215.91	312.00	215.91
ค่าเดินทางและยานพาหนะ	592.02	623.24	592.02	623.24
ค่าสิทธิประโยชน์	482.19	351.05	482.19	351.05
ค่าเสียหายให้ลูกค้า	266.76	246.85	266.76	246.85
ค่าเสียหายจากเหตุอุทกภัย	154.25	284.23	154.25	284.23
ค่าเผื่ออะไหล่เครื่องบินที่เสื่อมสภาพและไม่ได้ใช้งาน	720.75	368.09	720.75	368.09
ค่าใช้บริการระวางขนส่งสินค้าพัสดุด่วน	175.42	243.20	175.42	243.20
ค่าใช้จ่ายร่วมลงทุนในกลุ่ม STAR ALLIANCE	148.66	99.70	148.66	99.70
ภาษีการค้าและภาษีโรงเรือน	298.60	162.16	298.60	162.16
หนี้สูญและหนี้สงสัยจะสูญ	158.93	257.92	158.93	257.92
อื่นๆ	1,320.44	1,007.74	1,232.18	431.75
<b>รวม</b>	<b>10,702.49</b>	<b>9,169.44</b>	<b>10,614.23</b>	<b>8,593.45</b>

ค่าดำเนินการป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรมเป็นค่าความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น ที่บริษัทฯ ได้ตั้งสำรองความเสียหาย และค่าปรับจากคดีละเมิดกฎหมาย การป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม (Antitrust) ซึ่งในงวดบัญชีปี 2556 บริษัทฯ ได้ปรับลดประมาณการสำรองความเสียหาย และค่าปรับดังกล่าวข้างต้น (ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.17.7)

## 5.28 ค่าใช้จ่าย(รายได้)ภาษีเงินได้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้จากกำไรสุทธิทางภาษีสำหรับงวด	99.83	97.04	60.04	40.91
บวก (หัก) : สินทรัพย์/หนี้สินภาษีเงินได้รอการ				
ตัดบัญชีจากผลแตกต่างชั่วคราวเพิ่มขึ้น/ลดลง	(1,029.23)	496.40	(1,028.08)	486.65
ค่าใช้จ่าย(รายได้)ภาษีเงินได้สุทธิ	(929.40)	593.44	(968.04)	527.56

## 5.29 การส่งเสริมการลงทุน

บริษัทฯ ได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุน สำหรับการดำเนินการขนส่งทางอากาศของเครื่องบินโดยสารประกอบด้วย กิจกรรมการขนส่งผู้โดยสารและกิจกรรมการขนส่งสินค้า ตามบัตรส่งเสริมการลงทุนดังต่อไปนี้

บัตรส่งเสริมการลงทุนเลขที่	วันที่ได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุน
1214(2)/2552	13 มีนาคม 2552
1874(2)/2552	19 พฤศจิกายน 2552
1446(2)/2554	21 เมษายน 2554
1178(2)/2555	10 กุมภาพันธ์ 2555
1627(2)/2555	22 พฤษภาคม 2555
2006(2)/2555	31 กรกฎาคม 2555
2576(2)/2555	22 ตุลาคม 2555
2577(2)/2555	22 ตุลาคม 2555
1220(2)/2556	13 กุมภาพันธ์ 2556
1221(2)/2556	13 กุมภาพันธ์ 2556
1222(2)/2556	13 กุมภาพันธ์ 2556
1590(2)/2556	1 พฤษภาคม 2556
2355(2)/2556	27 กันยายน 2556
2356(2)/2556	27 กันยายน 2556
2357(2)/2556	27 กันยายน 2556
2358(2)/2556	27 กันยายน 2556
2359(2)/2556	27 กันยายน 2556
2360(2)/2556	27 กันยายน 2556
2361(2)/2556	27 กันยายน 2556
2362(2)/2556	27 กันยายน 2556
2363(2)/2556	27 กันยายน 2556
2364(2)/2556	27 กันยายน 2556
2365(2)/2556	27 กันยายน 2556
2366(2)/2556	27 กันยายน 2556
2367(2)/2556	27 กันยายน 2556

ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดบางประการ สิทธิพิเศษรวมถึงการได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้รับจากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมเป็นระยะเวลา 8 ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการ

รายได้จากการขาย หรือการให้บริการ แยกตามกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนและไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 และ 2555 มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555
รายได้จากการขายหรือการให้บริการ		
กิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน	64,920.92	30,189.88
กิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน	141,054.96	170,868.21
รวมรายได้จากการขายหรือการให้บริการ	205,975.88	201,058.09

### 5.30 กำไร(ขาดทุน)ต่อหุ้น

กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยหารกำไรหรือขาดทุนที่เป็นส่วนของบริษัทใหญ่ด้วยจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ถือโดยผู้ถือหุ้นในระหว่างงวด

หน่วย : ล้านบาท/ล้านหุ้น

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
กำไร(ขาดทุน)ที่เป็นส่วนของบริษัทใหญ่	(12,047.37)	6,228.97	(13,437.99)	4,429.65
จำนวนหุ้นสามัญที่ออก ณ วันที่ 1 มกราคม	2,182.77	2,182.77	2,182.77	2,182.77
จำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก	2,182.77	2,182.77	2,182.77	2,182.77
กำไร(ขาดทุน)ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน(บาท)	(5.52)	2.85	(6.16)	2.03



## 5.31 ข้อมูลตามส่วนงาน งบการเงินรวม

### 5.31.1 รายละเอียดข้อมูลตามส่วนงาน มีรายละเอียดดังนี้

#### งบกำไรขาดทุน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556

หน่วย : ล้านบาท

	กิจการขนส่งทางอากาศ		หน่วยธุรกิจ		กิจการอื่นๆ		รวมทั้งสิ้น	
	2556	2555	2556	2555	2556	2555	2556	2555
รายได้ภายนอก	196,849.66	200,221.77	7,255.91	6,709.08	2,230.67	2,191.66	206,336.24	209,122.51
รายได้ระหว่างส่วนงาน	-	-	10,331.24	9,970.65	6,195.13	5,231.60	16,526.37	15,202.25
ดอกเบี้ยรับ	510.77	483.37	-	-	4.99	13.22	515.76	496.59
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	(6,057.26)	(5,838.54)	-	-	-	2.25	(6,057.26)	(5,836.29)
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน-สุทธิ	(5,546.49)	(5,355.17)	-	-	4.99	15.47	(5,541.50)	(5,339.70)
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	(18,452.35)	(18,902.09)	(799.08)	(914.13)	(774.24)	(707.46)	(20,025.67)	(20,523.68)
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	(80,525.26)	(80,178.54)	-	-	-	-	(80,525.26)	(80,178.54)
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	(19,264.96)	(19,332.37)	(7,977.25)	(7,194.80)	(5,866.50)	(5,559.52)	(33,108.71)	(32,086.69)
รายได้(ค่าใช้จ่าย)ภาษีเงินได้	968.04	(542.76)	-	-	(38.64)	(50.68)	929.40	(593.44)
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	836.09	363.43	-	-	-	-	836.09	363.43
ผลกำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(3,897.22)	3,208.54	-	-	2.57	4.42	(3,894.65)	3,212.96
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์	(5,426.20)	(770.92)	-	-	-	-	(5,426.20)	(770.92)
กำไรจากการซื้อธุรกิจ	-	1,584.40	-	-	-	-	-	1,584.40
กำไรจากการเปลี่ยนสภาพเงินลงทุน	298.16	-	-	-	-	-	298.16	-
กำไรจากรายการแทนการจำหน่าย	722.30	-	-	-	-	-	722.30	-
กำไร(ขาดทุน)ของส่วนงาน	(10,689.45)	11,800.87	2,261.87	1,392.71	719.41	(617.06)	(7,708.17)	12,576.52

#### สินทรัพย์และหนี้สิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556

หน่วย : ล้านบาท

	กิจการขนส่งทางอากาศ		หน่วยธุรกิจ		กิจการอื่นๆ		รวมทั้งสิ้น	
	2556	2555	2556	2555	2556	2555	2556	2555
สินทรัพย์หมุนเวียน	53,927.76	64,109.59	756.56	847.53	1,266.18	2,838.45	55,950.50	67,795.57
เงินลงทุน	5,060.47	1,503.17	-	-	51.08	56.60	5,111.55	1,559.77
ที่ดินอาคาร และอุปกรณ์	222,732.50	209,590.71	5,268.08	5,822.62	3,448.15	3,154.61	231,448.73	218,567.94
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	11,997.27	12,248.04	3.31	5.03	38.94	104.12	12,039.52	12,357.19
สินทรัพย์ที่ไม่ได้ปันส่วน	-	-	-	-	-	-	2,534.43	3,815.41
<b>สินทรัพย์รวม</b>							<b>307,084.73</b>	<b>304,095.88</b>
หนี้สินหมุนเวียน	79,589.35	78,837.98	860.61	609.52	637.70	1,598.35	81,087.66	81,045.85
หนี้สินไม่หมุนเวียน	167,740.77	151,479.04	11.66	1.08	44.99	114.65	167,797.42	151,594.77
หนี้สินที่ไม่ได้ปันส่วน	-	-	-	-	-	-	1,280.92	1,636.82
<b>หนี้สินรวม</b>							<b>250,166.00</b>	<b>234,277.44</b>

บริษัทฯ มีส่วนงานที่รายงาน 3 ส่วนงาน ประกอบด้วย ส่วนงานกิจการขนส่งทางอากาศ ส่วนงานหน่วยธุรกิจ และส่วนงานกิจการอื่นๆ โดยส่วนงานกิจการขนส่งทางอากาศ ประกอบด้วย บริการขนส่งผู้โดยสาร บริการขนส่งสินค้า พัสดุภัณฑ์ และไปรษณีย์ภัณฑ์ ส่วนงานหน่วยธุรกิจเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขนส่ง ประกอบด้วย การพาณิชย์สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ การบริการลูกค้าภาคพื้น การบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น และครัวการบิน และส่วนงานกิจการอื่นๆ เป็นกิจการสนับสนุนการขนส่งประกอบด้วย การบริการอำนวยความสะดวก การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน การจำหน่ายสินค้าที่ระลึก ฝ่ายช่าง และการดำเนินงานของบริษัทย่อย

กำไร(ขาดทุน)ของส่วนงานเกิดขึ้นจากรายได้รวมหักต้นทุน และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ซึ่งไม่รวมส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม ต้นทุนทางการเงิน และค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้

บริษัทฯ บันทึกการขายการโอนรายได้ระหว่างส่วนงานด้วยราคาที่ขายให้กับลูกค้าที่ไม่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ หักส่วนลด ส่วนงานหน่วยธุรกิจด้านการบริการลูกค้าภาคพื้นบันทึกด้วยราคาต้นทุนหักส่วนลด ส่วนงานกิจการอื่นๆ ฝ่ายช่างบันทึกด้วยราคาต้นทุนงบประมาณ และบริษัทฯ ได้ตัดบัญชีที่เป็นรายการโอนระหว่างกันดังกล่าวในการจัดทำงบการเงินรวม

สินทรัพย์ของส่วนงาน เป็นสินทรัพย์ที่ใช้ดำเนินงานหรือเกี่ยวข้องกับกิจการนั้นๆ

หนี้สินของส่วนงาน เป็นหนี้สินในการดำเนินงานหรือเกี่ยวข้องกับกิจการนั้นๆ

## 5.31.2 รายได้จำแนกตามภูมิศาสตร์ มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	รายได้ภายในประเทศ			รายได้ต่างประเทศ					รายได้การให้บริการอื่นๆ			รายได้อื่น					รวม
	กิจการขนส่ง	หน่วยธุรกิจ	อื่นๆ	ภูมิภาคเอเชีย	ยุโรป	แปซิฟิกเหนือ	ออสเตรเลีย และ นิวซีแลนด์	แอฟริกา	รายได้ค่าเช่า เหมือง และอื่นๆ	เงินค่าประกันภัย เรียกเก็บจาก ผู้โดยสาร	รายได้ ค่าธรรมเนียม น้ำมันเรียกเก็บ จากผู้โดยสาร	ดอกเบี้ยรับ	รายได้อื่น	กำไรจาก รายการแทน การจำหน่าย	กำไรจาก การซื้อขาย ธุรกิจ	กำไรจาก การเปลี่ยน สภาพ เงินลงทุน	
<u>สำหรับปี</u>																	
ม.ค.-ธ.ค.56	14,758.31	7,255.91	2,230.67	75,151.86	39,931.96	2,564.66	18,569.55	938.12	9,329.48	1,875.72	33,730.01	515.76	3,733.12	722.30	-	298.16	211,605.59
ม.ค.-ธ.ค.55	23,203.19	6,709.08	2,191.66	75,357.86	39,087.60	2,623.17	18,551.83	1,074.59	9,903.55	1,561.94	28,858.04	496.59	2,326.26	-	1,584.40	-	213,529.76

### 5.32 เงินกองทุนบำเหน็จพนักงาน งบการเงินรวม และงบการเงินเฉพาะกิจการ

บริษัทฯ ได้จัดตั้งกองทุนบำเหน็จพนักงานบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) โดยจ่ายสมทบกองทุน ในอัตรา ร้อยละ 10 ของเงินเดือนพนักงาน บริษัทฯ แสดงสินทรัพย์ หนี้สิน และยอดคงเหลือของกองทุน ในงบแสดงฐานะการเงินของบริษัทฯ รวมทั้งรับรู้ดอกผลและค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการดำเนินงานกองทุน เป็นรายได้และค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ รายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2556	2555
สินทรัพย์หมุนเวียน	4,844.51	4,652.26
อื่นๆ	75.19	69.24
<b>รวม</b>	<b>4,919.70</b>	<b>4,721.50</b>
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	45.29	51.39
กองทุนเงินบำเหน็จ	4,874.41	4,670.11
<b>รวม</b>	<b>4,919.70</b>	<b>4,721.50</b>

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 กองทุนฯ มียอดคงเหลือ 4,874.41 ล้านบาท เท่ากับยอดภาระผูกพันของบริษัทฯ ที่จะต้องจ่ายให้พนักงาน (ในงวดบัญชีนี้ บริษัทฯ จ่ายสมทบกองทุนในอัตราร้อยละ 10 เป็นเงิน 219.91 ล้านบาท บวกกับยอดจ่ายสมทบตามภาระผูกพัน 43.98 ล้านบาท รวมเป็นเงิน 263.89 ล้านบาท)

### 5.33 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

ในงวดบัญชีนี้ บริษัทฯ จ่ายสมทบเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพ เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 927.72 ล้านบาท โดยมีเกณฑ์ในการจ่ายสมทบเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพสำหรับสมาชิกที่มีอายุการทำงานไม่เกิน 20 ปี ในอัตราร้อยละ 9 ของเงินเดือน ส่วนสมาชิกที่มีอายุการทำงานเกิน 20 ปี ในอัตราร้อยละ 10

เงินกองทุนสำรองเลี้ยงชีพบริหารงานโดยบริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน กสิกรไทย จำกัด และบริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน กรุงไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทหลักทรัพย์ จัดการกองทุน เอ็มเอฟซี จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นบริษัท จัดการกองทุนที่ได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.)

### 5.34 หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

5.34.1 บริษัทฯ มีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งยังมิได้แสดงในงบการเงิน ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2556	2555
การค้าประกันโดยธนาคาร (ในประเทศ)	231.09	220.85
การค้าประกันโดยธนาคาร (ต่างประเทศ)	457.22	399.09
บริษัทฯ ถูกฟ้องเป็นจำเลยในคดีต่างๆ ดังนี้		
คดีพิพาทแรงงาน	1,299.87	1,410.71
คดีเรียกค่าเสียหาย	2,588.15	2,537.81
<b>รวม</b>	<b>4,576.33</b>	<b>4,568.46</b>

5.34.2 บริษัทฯ มีคดีละเมิดกฎหมายการป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม (Antitrust) ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1. กรณี บริษัทฯ ถูกตรวจสอบโดยทางการของประเทศสหรัฐอเมริกา (Department of Justice/DOJ) โดยแยกออกเป็น 2 กรณี

1.1 กรณี Cargo US DOJ Investigation ซึ่งบริษัทฯ ได้รับแจ้งอย่างไม่เป็นทางการว่า DOJ ได้ยุติการสอบสวนบริษัทฯ ไปแล้ว

1.2 กรณี Passenger US DOJ Investigation ปัจจุบันบริษัทฯ ไม่ได้รับการติดต่อใดๆ จาก DOJ จึงคาดว่า DOJ น่าจะยุติการดำเนินคดีกับบริษัทฯ แล้ว

2. กรณีที่บริษัทฯ ถูกตรวจสอบโดยทางการของประเทศออสเตรเลีย Australian Competition and Consumer Commission (ACCC)

เมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2552 ACCC ได้ยื่นฟ้องบริษัทฯ กล่าวหาว่าบริษัทฯ กระทำการละเมิดกฎหมาย Trade Practices Act 1974 โดยยังไม่ได้ระบุนยอดค่าปรับและค่าใช้จ่ายที่เรียกร้องมา

ปัจจุบัน บริษัทฯ ได้ตกลงประนีประนอมยอมความกับ Australian Competition and Consumer Commission (ACCC) เป็นเงินค่าปรับจำนวน 7,500,000 ดอลลาร์ออสเตรเลีย พร้อมค่าทนายความของ ACCC จำนวน 500,000 ดอลลาร์ออสเตรเลีย รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 8,000,000 ดอลลาร์ออสเตรเลีย เป็นที่เรียบร้อยแล้ว และเมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2555 ศาลได้มีคำพิพากษาให้ประนีประนอมยอมความตามที่บริษัทฯ และ ACCC ตกลงกันแล้ว โดยบริษัทฯ สามารถผ่อนชำระค่าปรับได้เป็นจำนวน 7 งวด ในช่วงระยะเวลา 3 ปี

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้จ่ายชำระค่าปรับงวดที่ 1 งวดที่ 2 และงวดที่ 3 ตามสัญญาประนีประนอมยอมความแล้ว

3. กรณีที่บริษัทฯ ถูกตรวจสอบโดยทางการของประเทศสาธารณรัฐเกาหลี Korea Fair Trade Commission /KFTC

เมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2553 บริษัทฯ ได้รับคำตัดสินฉบับทางการแล้ว โดย KFTC มีคำสั่งปรับบริษัทฯ เป็นเงินจำนวนทั้งสิ้น 2,877,000,000 วอน แต่ไม่ดำเนินคดีอาญากับบริษัทฯ และพนักงานที่เกี่ยวข้อง และบริษัทฯ ได้ยื่นอุทธรณ์คำตัดสินของ KFTC Commissioners ต่อศาล ผลปรากฏว่า ศาลมีคำสั่งยกอุทธรณ์ของบริษัทฯ ทั้งเส้นทางการบินออกจากประเทศสาธารณรัฐเกาหลีและเส้นทางการบินออกจากประเทศฮ่องกง กล่าวคือ ให้บริษัทฯ ชำระค่าปรับจำนวน 2,198,000,000 วอน เส้นทางการบินออกจากประเทศสาธารณรัฐเกาหลี และชำระค่าปรับจำนวน 679,000,000 วอน สำหรับเส้นทางการบินออกจากประเทศฮ่องกง ซึ่งบริษัทฯ ได้ยื่นฎีกาต่อศาลแล้ว ขณะนี้คดีอยู่ในระหว่างการพิจารณาของศาลฎีกา

4. กรณีที่บริษัทฯ ถูกตรวจสอบโดยคณะกรรมการด้านการพาณิชย์ของประเทศนิวซีแลนด์/ New Zealand Commerce Commission (NZCC)

NZCC ได้ยื่นฟ้องบริษัทฯ และสายการบินอื่นอีก 13 สายการบิน ณ ศาลเมือง Auckland กล่าวหาว่า บริษัทฯ ร่วมกับสายการบินอื่นกำหนด Fuel Surcharge และ Security Surcharge ซึ่งเป็นการละเมิดกฎหมายการพาณิชย์ (Commerce Act) ของประเทศนิวซีแลนด์ โดยขอให้ศาลมีคำพิพากษาให้บริษัทฯ ชำระค่าปรับและค่าใช้จ่ายตามกฎหมาย โดยยังไม่ได้ระบุนยอดค่าปรับและค่าใช้จ่ายที่เรียกร้องมา



ปัจจุบันบริษัท ได้ตกลงประนีประนอมยอมความกับคณะกรรมการด้านการพาณิชย์ของประเทศนิวซีแลนด์ (New Zealand Commerce Commission) หรือ NZCC เป็นที่เรียบร้อยแล้ว และเมื่อวันที่ 22 เมษายน 2556 ศาลประเทศนิวซีแลนด์ ได้มีคำพิพากษาตามแนวทางของการเจรจาประนีประนอมที่บริษัท ได้ทำกับ NZCC โดยศาลได้อนุญาตให้บริษัท ชำระค่าปรับให้แก่ทางการของประเทศนิวซีแลนด์เป็นจำนวน 2.7 ล้านดอลลาร์นิวซีแลนด์ และชำระค่าใช้จ่ายทนายความของคณะกรรมการ NZCC จำนวน 259,079.18 ดอลลาร์นิวซีแลนด์ รวมทั้งสิ้นเป็นจำนวน 2,959,079.18 ดอลลาร์นิวซีแลนด์ โดยสามารถแบ่งชำระค่าปรับเป็น 4 งวด ในระยะเวลา 18 เดือน

ทั้งนี้บริษัท ได้จ่ายชำระค่าปรับงวดที่ 1 และ งวดที่ 2 ตามสัญญาประนีประนอมยอมความแล้ว

5. กรณีที่บริษัท ถูกกลุ่มผู้โดยสารฟ้องเรียกค่าเสียหายบริษัท ต่อศาลนครลอสแอนเจลิส และศาลนครซานฟรานซิสโก สหรัฐอเมริกา กล่าวหาว่าบริษัท กำหนดราคาอัตราค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมพิเศษต่างๆ อันเป็นการละเมิดกฎหมาย Antitrust ของประเทศสหรัฐอเมริกา ต่อมาศาลมีคำสั่งให้ศาลนครซานฟรานซิสโกพิจารณาเป็นคดีเดียว โดยยังไม่มีผลการระบุจำนวนทุนทรัพย์ที่ฟ้องร้องจนกว่าศาลจะชี้ขาดว่าบริษัท เป็นฝ่ายผิด

ปัจจุบัน บริษัท ได้ตกลงประนีประนอมยอมความกับโจทก์เป็นเงินจำนวน 9.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา รวมค่าใช้จ่ายในการ Notice ให้แก่กลุ่มโจทก์ทั้งหมด (Action Class) และค่าทนายความของโจทก์แล้ว โดยบริษัท สามารถแบ่งชำระค่าปรับเป็น 2 งวด อย่างไรก็ตาม สัญญาประนีประนอมยอมความจะต้องได้รับความเห็นชอบจากศาล Federal Court เมืองซานฟรานซิสโก มลรัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกา ก่อนที่การประนีประนอมยอมความจะมีผลบังคับตามกฎหมาย ทั้งนี้ ทนายความบริษัท คาดว่าศาลฯ น่าจะทำการไต่สวนและมีคำพิพากษาตามสัญญาประนีประนอมยอมความได้ในอีกประมาณ 6-8 เดือนข้างหน้า ส่วนการชำระเงินตามสัญญาประนีประนอมยอมความดังกล่าว เป็นการชำระเงินเข้าบัญชี Escrow ซึ่ง Escrow Agent จะทำการโอนให้แก่โจทก์ได้ต่อเมื่อศาลมีคำพิพากษาตามสัญญาประนีประนอมยอมความแต่หากศาลไม่มีคำพิพากษาดังกล่าวก็จะต้องโอนเงินคืนให้แก่บริษัท ต่อไป

ทั้งนี้ บริษัท ได้จ่ายค่าปรับงวดที่ 1 ตามสัญญาประนีประนอมยอมความแล้ว

### 5.35 การดำเนินการกรณีการจัดทำสัญญาการซื้อพื้นที่ระหว่างบรรทุกสินค้าจากบริษัท Southern Air Inc.(SAI)

เนื่องจากบริษัท Southern Air Inc. (SAI) ได้ยื่นขอฟื้นฟูกิจการ (Chapter 11 ) ต่อศาลล้มละลายเมืองเดลาแวร์ ประเทศสหรัฐอเมริกา บริษัทฯ จึงได้ยื่นคำขอรับชำระหนี้ในคดีที่บริษัท Southern Air Inc. (SAI) ขอฟื้นฟูกิจการแล้ว เมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน 2555 โดยมอบหมายให้สำนักกฎหมาย SKADDEN, ARPS, SLATE, MEAGHER & FLOM เป็นทนายความท้องถิ่นของบริษัทฯ ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล

### 5.36 การดำเนินการเรียกร้องค่าเสียหายจากการส่งมอบเก้าอี้ผู้โดยสารชั้นประหยัดลำจากบริษัท KOITO

เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2554 สำนักกฎหมาย Macfarlanes LLP ทนายความบริษัท ได้ยื่นฟ้องบริษัท Koito Industries Limited และบริษัท Asia Fleet Services (s) Pte., Ltd. กรณีผิดสัญญาซื้อขายเก้าอี้เครื่องบินสำหรับเครื่องบินแอร์บัส แบบ A330-300 แบบ A380-800 และเครื่องบินโบอิง แบบ B777-300 ต่อศาลประเทศอังกฤษแล้ว ซึ่งขณะนี้บริษัท Koito Industries Limited (บริษัท KI Holdings Limited) และบริษัท Asia Fleet Services (s) Pte., Ltd. ได้ยื่นคำให้การและฟ้องแย้งแล้ว ขณะนี้คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล

## 5.37 การเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน งบการเงินเฉพาะกิจการ

### 5.37.1 ความเสี่ยงด้านอัตราดอกเบี้ย

ความเสี่ยงของอัตราดอกเบี้ยในงบการเงิน เกิดจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ยในตลาดที่อาจส่งผลกระทบต่อผลดำเนินงานของบริษัทฯ ทั้งในปัจจุบันและอนาคต

ตารางแสดงอัตราดอกเบี้ยถ่วงเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (Weighted Average Interest Rate) และจำนวนเงินของหนี้สินทางการเงิน

หน่วย : ล้านบาท

ปี 2556								
หนี้สินทางการเงิน	อัตราดอกเบี้ยถ่วงน้ำหนัก	จำนวนเงินกู้คงเหลือตามสัญญาดอกเบี้ยลอยตัว			จำนวนเงินกู้คงเหลือตามสัญญาดอกเบี้ยคงที่			ยอดรวม
		น้อยกว่า 1 ปี	1 ถึง 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	น้อยกว่า 1 ปี	1 ถึง 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	
แยกตามสกุลเงิน								
ดอลลาร์สหรัฐ	-	-	-	-	-	-	-	-
เยนญี่ปุ่น	1.17	1,893.41	5,346.84	5,911.55	-	-	-	13,151.80
เงินยูโร	1.83	7,321.63	28,916.64	20,046.29	2,463.62	8,268.16	17,375.52	84,391.86
เงินบาท	4.42	9,401.47	28,334.16	-	3,720.00	20,550.00	16,850.00	78,855.63
รวม		18,616.51	62,597.64	25,957.84	6,183.62	28,818.16	34,225.52	176,399.29

หน่วย : ล้านบาท

ปี 2555								
หนี้สินทางการเงิน	อัตราดอกเบี้ยถ่วงน้ำหนัก	จำนวนเงินกู้คงเหลือตามสัญญาดอกเบี้ยลอยตัว			จำนวนเงินกู้คงเหลือตามสัญญาดอกเบี้ยคงที่			ยอดรวม
		น้อยกว่า 1 ปี	1 ถึง 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	น้อยกว่า 1 ปี	1 ถึง 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	
แยกตามสกุลเงิน								
ดอลลาร์สหรัฐ	7.07	-	-	-	1,225.26	-	-	1,225.26
เยนญี่ปุ่น	1.15	2,637.29	6,881.77	7,988.01	-	-	-	17,507.07
เงินยูโร	1.54	6,017.78	24,974.50	16,617.00	1,283.43	5,149.55	-	54,042.26
เงินบาท	4.62	8,823.37	33,680.89	4,054.74	3,956.79	18,295.00	17,100.00	85,910.79
รวม		17,478.44	65,537.16	28,659.75	6,465.48	23,444.55	17,100.00	158,685.38

บริษัทฯ มีนโยบายบริหารความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย โดยใช้เครื่องมือทางการเงินในตลาดอนุพันธ์ ได้แก่ Interest Rate Swap (IRS) เพื่อแปลงอัตราดอกเบี้ยลอยตัวที่มีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้นมาเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ มีภาระหนี้เงินกู้ระยะยาว ภาระหนี้ภายใต้สัญญาเช่าซื้อที่เป็นอัตราดอกเบี้ยลอยตัวต่ออัตราดอกเบี้ยคงที่หลังการทำธุรกรรม Interest Rate Swap (IRS) ประมาณร้อยละ 46 ต่อ 54

ปัจจุบัน บริษัทฯ มีธุรกรรม IRS จำนวนทั้งสิ้น 10 รายการ เป็นการแปลงหนี้ที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวเป็นคงที่ แบ่งเป็นและอัตราดอกเบี้ยสกุลเงินยูโร 7 รายการ และอัตราดอกเบี้ยสกุลเงินบาท 3 รายการ โดยวงเงินคงเหลือของธุรกรรม IRS ทั้งหมด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 มีจำนวน 21,242.20 ล้านบาท ซึ่งจะมีการชำระแลกเปลี่ยนดอกเบี้ยกันเป็นรายเดือน และรายไตรมาส ทั้งนี้ ธุรกรรม IRS สกุลเงินยูโร 3 รายการ จะสิ้นสุดสัญญาในปี 2560 และอีก 4 รายการจะสิ้นสุดสัญญาในปี 2561 และธุรกรรม IRS สกุลเงินบาทจะสิ้นสุดสัญญาในปี 2559 จำนวน 1 รายการ และในปี 2560 จำนวน 2 รายการ

### 5.37.2 ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

จากการที่บริษัทฯ มีรายได้เป็นเงินบาท และเงินตราต่างประเทศกว่า 50 สกุล โดยมีสกุลหลักได้แก่ ดอลลาร์สหรัฐ (USD) บาท (THB) ยูโร (EUR) และเยน (JPY) และมีค่าใช้จ่ายในสกุลหลัก ได้แก่ ดอลลาร์สหรัฐ (USD) และ บาท (THB) ในขณะที่มีหนี้สินใน 3 สกุลเงิน ได้แก่ ยูโร (EUR) บาท (THB) และเยน (JPY) บริษัทฯ ได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงอันเนื่องมาจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน ซึ่งเป็นปัจจัยที่ไม่สามารถควบคุมได้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการโดยใช้หลักการ Natural Hedging คือ การจัดให้ค่าใช้จ่ายเป็นเงินสกุลเดียวกับรายได้มากที่สุด และกู้เงินพร้อมกับปรับโครงสร้างเงินกู้ให้สอดคล้องกับเงินสดสุทธิจากการดำเนินการ (Net Operating Cash Flow) พร้อมๆกับการลดความเสี่ยงของการมีหนี้เป็นเงินสกุลต่างประเทศมากเกินไป โดยการมีหนี้สกุลเงินบาทด้วยส่วนหนึ่ง เพื่อที่จะลดความผันผวนของรายการผลกำไร/ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนในงบการเงิน ด้วยการวางแผนในการจัดหาเงินทุน และการใช้เครื่องมือทางการเงินในการทำธุรกรรมที่เหมาะสม ได้แก่ Cross Currency Swap (CCS) ในช่วงที่ตลาดเงิน เอื้ออำนวย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ มีสัดส่วนเงินกู้ในสกุลหลักหลังจากการทำ CCS ดังนี้ EUR : JPY : THB = 55 : 8 : 37 นอกจากนี้บริษัทฯ ได้ใช้เครื่องมือทางการเงิน ได้แก่ Forward Contract เพื่อจัดหาเงินชำระหนี้ในสกุลเงินที่บริษัทฯ มีภาระผูกพันในอนาคต

ปัจจุบัน บริษัทฯ มีธุรกรรม CCS จำนวนทั้งสิ้น 7 รายการ เป็นการแปลงหนี้เงินบาท (THB) อัตราดอกเบี้ยลอยตัวเป็นหนี้สกุลเงินเยน (JPY) อัตราดอกเบี้ยคงที่ 1 รายการ มีวงเงินคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 จำนวน 2,026.54 ล้านบาท หรือเทียบเท่า 836.25 ล้านบาท และเป็นการแปลงหนี้เงินบาท (THB) เป็นหนี้สกุลเงินยูโร (EUR) อัตราดอกเบี้ยคงที่ 6 รายการ มีวงเงินคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 จำนวน 287.78 ล้านยูโร หรือเทียบเท่า 11,740.00 ล้านบาท ซึ่งจะมีการชำระแลกเปลี่ยนเงินต้น และดอกเบี้ยกันทุกๆ ไตรมาส และทุกๆ 6 เดือน ทั้งนี้ธุรกรรม CCS 7 รายการ จะทยอยสิ้นสุดสัญญาในปี 2558 ถึงปี 2566

หน่วย : ล้านบาท

สกุลเงิน	หนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศ					
	2556			2555		
	ครบกำหนดภายใน 1 ปี	1 ถึง 5 ปี	ครบกำหนดเกินกว่า 5 ปี	ครบกำหนดภายใน 1 ปี	1 ถึง 5 ปี	ครบกำหนดเกินกว่า 5 ปี
ดอลลาร์สหรัฐ	-	-	-	1,225.26	-	-
เยนญี่ปุ่น	1,893.41	5,346.84	5,911.55	2,637.29	6,881.77	7,988.01
เงินยูโร	9,785.25	37,184.80	37,421.81	7,301.21	30,124.05	16,617.00

### 5.37.3 ความเสี่ยงด้านราคาน้ำมัน

ความผันผวนของราคาน้ำมันจะขึ้นอยู่กับอุปสงค์และอุปทานของน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดโลก รวมทั้งผลกระทบจากสภาวะการณ์ทางการเมืองระหว่างประเทศ ซึ่งส่งผลกระทบโดยตรงต่อผลการดำเนินงาน เนื่องจากน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นวัตถุดิบที่สำคัญในการดำเนินธุรกิจขนส่งทางอากาศ บริษัทฯ ได้จัดทำการประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดความผันผวนของต้นทุนด้านน้ำมันอากาศยาน และเพื่อให้ผลประโยชน์ของบริษัทฯ เป็นไปตามเป้าหมายและเป็นการปกป้องมูลค่าของบริษัทฯ ให้แก่ผู้ถือหุ้นและผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยมีใช้เป็นการแสวงหารายได้หรือหวังผลกำไรเพิ่มเติมจากการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน

บริษัทฯ ได้มีการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยานอย่างต่อเนื่องเป็นระบบ โดยได้ปรับนโยบายการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ให้สามารถจัดทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 20 และไม่เกินร้อยละ 80 ของปริมาณการใช้ในรอบหนึ่งปีงบประมาณ และระยะเวลาประกันไม่เกิน 18 เดือน โดยวิธีการกำหนดราคาน้ำมันฯ ขั้นต่ำและขั้นสูงไว้ซึ่งบริษัทฯ จะต้องรับภาระส่วนต่างหากราคาน้ำมันฯ ต่ำกว่าราคาขั้นต่ำ ในทางกลับกันบริษัทฯ จะได้รับชดเชยส่วนต่างหากราคาน้ำมันฯ สูงกว่าราคาขั้นสูงโดยการรับชดเชยหรือจ่ายชดเชยส่วนต่างเป็นสกุลเหรียญดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งในงวดบัญชีปี 2556 บริษัทฯ ได้ประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ในสัดส่วนถัวเฉลี่ยร้อยละ 71 ของปริมาณการใช้ และ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ ยังมีภาระผูกพันจากการทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ถึงเดือนธันวาคม 2557 อีกเป็นจำนวน 10,850,000 ล้านบาร์เรล ในราคาถัวเฉลี่ยขั้นต่ำที่ 105 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล และขั้นสูงที่ 116.63 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล

#### 5.37.4 มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

มูลค่ายุติธรรมคือ จำนวนเงินที่ผู้ซื้อ และผู้ขายตกลงแลกเปลี่ยนสินทรัพย์ หรือจ่ายชำระหนี้สิน ในกรณีที่ทั้งสองฝ่ายมีความรอบรู้ และเต็มใจในการแลกเปลี่ยน และสามารถต่อรองราคากันได้อย่างเป็นอิสระ ในลักษณะของผู้นไม่มีความเกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ ใช้วิธีการและข้อสมมติฐานที่บริษัทฯ ใช้ในการประมาณมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินแต่ละชนิด ดังนี้

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เจ้าหนี้การค้า เงินกู้ยืม เงินค้างจ่าย เป็นมูลค่ายุติธรรมที่ใกล้เคียงกับราคาที่ยกขึ้นบัญชี

เงินลงทุนทั่วไป เป็นมูลค่ายุติธรรมโดยประมาณจากราคาตามบัญชีสุทธิจากค่าเผื่อการด้อยค่า สำหรับเงินลงทุนในตราสารทุนที่มีราคาตลาดเป็นมูลค่ายุติธรรมตามราคาตลาด

ลูกหนี้การค้า เป็นมูลค่ายุติธรรมจากยอดลูกหนี้การค้าสุทธิจากค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญตามบัญชี

ธุรกรรมอนุพันธ์ทางการเงิน เป็นมูลค่ายุติธรรมที่เกิดจากการปรับมูลค่าของสัญญาที่บริษัททำไว้กับธนาคาร ตั้งแต่เริ่มต้น ด้วยราคาตลาด ณ วันที่ในรายงานเพื่อสะท้อนให้เห็นถึงมูลค่าของสัญญา ณ เวลาปัจจุบันมากขึ้น

### 5.38 สัญญาและการผูกพัน

#### 5.38.1 ภาระผูกพันในการซื้อเครื่องบิน

บริษัทฯ มีภาระผูกพันในการซื้อเครื่องบินที่ต้องชำระเป็นเงิน 49,432.27 ล้านบาท สำหรับเครื่องบิน A320-200 จำนวน 5 ลำ A350-900 XWB จำนวน 4 ลำ และ B777-300ER จำนวน 6 ลำ คาดว่าจะได้รับมอบในระหว่างปี 2557 - 2565 ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

ภาระผูกพัน	ภายใน 1 ปี	เกิน 1 ปี - 5 ปี
ซื้อเครื่องบิน	13,050.68	36,381.59

### 5.38.2 สัญญาและภาระผูกพันเช่าเครื่องบิน

บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) เครื่องบินจำนวน 47 ลำ โดยมีภาระผูกพันที่ต้องจ่ายค่าเช่าเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงานเป็นจำนวนเงิน 4,818.35 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หรือประมาณ 158,761.77 ล้านบาท ประกอบด้วยเครื่องบิน A320-200 จำนวน 15 ลำ A330-300 จำนวน 2 ลำ A350-900 จำนวน 8 ลำ B737-400 จำนวน 3 ลำ B777-200 จำนวน 2 ลำ B777-300ER จำนวน 9 ลำ B787-8 จำนวน 6 ลำ และ B787-9 จำนวน 2 ลำ สำหรับเครื่องบินเช่าดำเนินงานที่จะครบกำหนดสิ้นสุดสัญญาเช่าในไตรมาส 4 ปี 2556 ได้แก่ เครื่องบิน B777-300ER จำนวน 1 ลำ อย่างไรก็ตามเครื่องบินลำดังกล่าวอยู่ระหว่างรอการส่งมอบคืนให้แก่ผู้ให้เช่าในไตรมาสที่ 1 ปี 2557 และมีเครื่องบินที่จะหมดสัญญาในปี 2557-2561 จำนวน 7 ลำ และในปี 2562-2572 จำนวน 39 ลำ

ในจำนวนนี้เป็นเครื่องบินที่บริษัทฯ ทำการรับมอบเรียบร้อยแล้วจนถึงสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 เป็นจำนวน 26 ลำ รวมเครื่องบินที่รับมอบใหม่ในไตรมาสที่ 4 ปี 2556 จำนวน 5 ลำ ได้แก่ A320-200 จำนวน 4 ลำ ที่บริษัทฯ ทำสัญญาเช่าดำเนินงานกับบริษัท AWAS Aviation Trading Limited อายุสัญญา 6 ปี และ B777-300ER จำนวน 1 ลำ ที่บริษัทฯ ทำสัญญาเช่าดำเนินงานกับบริษัท BOC Aviation Pte. LTD อายุสัญญา 12 ปี ทั้งนี้มีเครื่องบินที่ยังไม่ถึงกำหนดรับมอบอีกจำนวน 21 ลำ

ภาระผูกพันค่าเช่าเครื่องบินตามสัญญาเช่าสำหรับระยะเวลาแต่ละช่วงมีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ภาระผูกพัน	ภายใน 1 ปี	เกิน 1 ปี - 5 ปี	เกิน 5 ปี
Rent	6,447.87	43,790.29	108,523.61

### 5.39 ความเสียหายจากเหตุอุทกภัย

เมื่อวันที่ 26 ตุลาคม 2554 เกิดเหตุการณ์น้ำท่วมที่สนามบินดอนเมือง ทำให้ทรัพย์สินของบริษัทฯ ได้รับความเสียหาย ทั้งนี้ความเสียหายที่เกิดขึ้น บริษัทฯ ได้ทำประกันภัยไว้ ซึ่งทรัพย์สินที่เสียหายจะได้รับความคุ้มครองตามเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัย

บริษัทฯ ได้บันทึกผลเสียหายจากเหตุอุทกภัยสำหรับทรัพย์สินที่เสียหาย ประกอบด้วยเครื่องบิน A300-600 จำนวน 2 ลำ อะไหล่เครื่องบิน (Consumable Part) พัสตุทั่วไปและอุปกรณ์ของฝ่ายช่าง ค่าซ่อมแซมเครื่องมืออุปกรณ์ของฝ่ายช่าง และวัตถุดิบคลังกักตุน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ ได้รับเงินค่าสินไหมทดแทน จากบริษัทประกันภัยเป็นจำนวนเงิน 1,594.32 ล้านบาท และรับภายหลังรอบระยะเวลารายงานอีก จำนวน 151.15 ล้านบาท ทั้งนี้ บริษัทฯ รับรู้รายได้ ค่าสินไหมทดแทนจากเหตุอุทกภัยเป็นจำนวนเงิน 1,594.32 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ได้รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับปี 2554 ปี 2555 และปี 2556 แล้ว จำนวนเงิน 175 ล้านบาท 284.23 ล้านบาท และ 1,135.09 ล้านบาท ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ อยู่ระหว่างดำเนินการเรียกร้องเงินค่าสินไหมชดเชยจากบริษัทผู้รับประกันภัยให้ครบถ้วนตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในกรมธรรม์

### 5.40 ความเสียหายจากเหตุเที่ยวบิน TG 679

เมื่อวันที่ 8 กันยายน 2556 เที่ยวบิน TG 679 (เครื่องบินแบบ A330-300 ทะเบียน HS-TEF) ไกลออกนอกทางวิ่ง (Runway) หลังจากการนำเครื่องลงจอด ณ สนามบินสุวรรณภูมิ อุบัติเหตุในครั้งนี้มีผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บเบื้องต้นประมาณ 80 คน และไม่มีผู้เสียชีวิต ในส่วนของเครื่องบินนั้นได้รับความเสียหายอย่างหนัก ซึ่งเครื่องบินลำดังกล่าวข้างต้น ได้ทำประกันภัยไว้ในวงเงิน 32.45 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หรือประมาณ 1,014.01 ล้านบาท



กรณีที่เกิดขึ้นดังกล่าวข้างต้น ผู้รับประกันภัยของบริษัทฯ ได้รับทราบแล้ว พร้อมกับได้แต่งตั้งนายความรวมทั้ง Lost Adjusters เพื่อประสานงานกับบริษัทฯ ทั้งในเรื่องการเรียกร้องค่าเสียหาย การฟ้องร้อง และการชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้โดยสาร รวมทั้งการประเมินความเสียหายของเครื่องบินของบริษัทฯ จากเหตุที่เกิดขึ้นในครั้งนี้ และเมื่อวันที่ 18 กันยายน 2556 บริษัทฯ ได้รับเงิน Interim งวดแรกจากผู้รับประกันภัย จำนวน 250,000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หรือประมาณ 7.92 ล้านบาท

#### 5.41 เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

5.41.1 บริษัทฯ มีกำหนดการรับมอบเครื่องบิน B777-300ER ลำที่ 1 (MSN 42110) ในวันที่ 21 มกราคม 2557 โดยเป็นการจัดหาด้วยวิธีเช่าซื้อ แบบใช้เครื่องบินเป็นหลักทรัพย์สินค้ำประกันระยะเวลาของสัญญา 12 ปี

5.41.2 เมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2557 บริษัทฯ ได้ดำเนินการออกและเสนอขายหุ้นกู้ครั้งที่ 1/2557 จำนวน 3,200 ล้านบาท โดยได้จัดแบ่งหุ้นกู้ดังกล่าวออกเป็น 3 ชุด คือ ชุดที่ 1 จำนวน 1,200 ล้านบาท ครบกำหนดไถ่ถอนปี พ.ศ. 2562 ชุดที่ 2 จำนวน 1,000 ล้านบาท ครบกำหนดไถ่ถอนปี พ.ศ. 2564 และชุดที่ 3 จำนวน 1,000 ล้านบาท ครบกำหนดไถ่ถอนปี พ.ศ. 2567 โดยเสนอขายต่อผู้ลงทุนสถาบันและผู้ลงทุนรายใหญ่

5.41.3 บริษัทฯ มีกำหนดรับมอบเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease Aircraft) แบบ A320-200 ระยะเวลาเช่า 6 ปี มีกำหนดรับมอบในไตรมาสที่ 1 ของปี 2557

#### 5.42 การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบผู้มีอำนาจของบริษัทฯ ให้ออกงบการเงินเมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2557

## ผลการดำเนินงานในรอบ 5 ปี

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

## นิยามศัพท์ทางด้านการบิน

- ปริมาณการผลิตรวมคิดเป็น ต้น-กิโลเมตร คือ ระยะเวลาของเครื่องบิน คุณ ระยะทางบิน
- ปริมาณการขนส่งรวมคิดเป็น ต้น-กิโลเมตร คือ น้ำหนักผู้โดยสาร สัมภาระเกินพิกัด พัสดุ และไปรษณีย์ภัณฑ์ คุณ ระยะทางที่ขนส่ง
- อัตราส่วนการบรรทุก คือ ปริมาณการขนส่ง เทียบเป็นร้อยละของปริมาณการผลิต
- ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารคิดเป็น ที่นั่ง-กิโลเมตร คือ จำนวนที่นั่งผู้โดยสาร คุณ ระยะทางบิน
- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารคิดเป็น คน-กิโลเมตร คือ จำนวนผู้โดยสาร คุณ ระยะทางที่ขนส่ง
- อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร คือ ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร เทียบเป็นร้อยละของปริมาณที่นั่ง
- ปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์คิดเป็น ต้น-กิโลเมตร คือ ระยะเวลาของพัสดุภัณฑ์ คุณ ระยะทางบิน
- ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์คิดเป็น ต้น-กิโลเมตร คือ น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ที่ทำการขนส่ง คุณ ระยะทางที่ขนส่ง
- อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ คือ ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ เทียบเป็นร้อยละของปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์
- ระยะเวลาของเครื่องบิน คือ ปริมาณน้ำหนักสูงสุดซึ่งเครื่องบินสามารถบรรทุกได้ น้ำหนักในที่นี่ หมายถึงน้ำหนักผู้โดยสาร สัมภาระเกินพิกัด พัสดุและไปรษณีย์ภัณฑ์



การวิเคราะห์และ

## คำอธิบายของฝ่ายจัดการ



### คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

#### บทสรุปผู้บริหาร

ภาพรวมของเศรษฐกิจโลกในปี 2556 ปรับตัวดีขึ้นอย่างค่อยเป็นค่อยไป ถึงแม้เศรษฐกิจของประเทศสหรัฐอเมริกาจะชะลอตัว แต่เศรษฐกิจของกลุ่มสหภาพยุโรปเริ่มฟื้นตัวจากภาวะถดถอยเริ่มตั้งแต่ไตรมาส 2 และต่อเนื่องมาจนถึงช่วงครึ่งปีหลัง ส่วนประเทศในเอเชียส่วนใหญ่ปรับตัวดีขึ้นจากปี 2555 โดยมีปัจจัยหลักจากการฟื้นตัวของภาคการส่งออก ประกอบกับการใช้นโยบายของภาครัฐ อาทิ เช่น นโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจภาครัฐของประเทศญี่ปุ่นและประเทศจีน เป็นต้น ส่งผลให้ความต้องการเดินทาง และการขนส่งสินค้าทางอากาศของโลก มีการขยายตัวจากปีก่อน โดยมีอัตราการเติบโตโดยเฉลี่ยของปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสารร้อยละ 5.2 และมีการเติบโตโดยเฉลี่ยของปริมาณการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์เพิ่มจากปี 2555 ร้อยละ 1.4 สำหรับสายการบินในเอเชียแปซิฟิกซึ่งบริษัท เป็นหนึ่งในสายการบินของกลุ่มนี้ มีปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสารในเส้นทางบินต่างประเทศสูงขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 5.2 ขณะที่การชะลอตัวของการผลิตและส่งออกสินค้าในภูมิภาคส่งผลให้การขนส่งสินค้าทางอากาศของสายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกลดลงร้อยละ 0.6 แต่เป็นการลดลงในอัตราที่ต่ำกว่าในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา

สำหรับภาวะเศรษฐกิจไทย ขยายตัวในอัตราที่ชะลอลงตามการชะลอตัวของการบริโภคและการลงทุน ซึ่งยังคงมีความกังวลต่อสถานการณ์ทางเศรษฐกิจและการเมืองภายในประเทศ การส่งออกฟื้นตัวได้ช้าเนื่องจากบางอุตสาหกรรม

ประสบปัญหาขาดแคลนวัตถุดิบ รวมทั้งมีข้อจำกัดด้านเทคโนโลยี ประกอบกับภาครัฐมีบทบาทในการกระตุ้นเศรษฐกิจน้อยลง อย่างไรก็ตาม ภาคการท่องเที่ยวมีอัตราขยายตัวสูงและเป็นแรงขับเคลื่อนเศรษฐกิจที่สำคัญในปี 2556 ถึงแม้ในไตรมาส 4 การขยายตัวชะลอลงจากการบังคับใช้กฎหมายด้านการท่องเที่ยวของจีนตั้งแต่เดือนตุลาคม 2556 รวมถึงผลกระทบจากเหตุการณ์ทางการเมืองในประเทศ

บริษัท ได้ดำเนินการตามทิศทางองค์กรและกลยุทธ์ธุรกิจอย่างต่อเนื่อง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและเสริมสร้างความยั่งยืนให้กับองค์กรในระยะยาวโดยการเป็นกลุ่มธุรกิจการบินชั้นนำในภูมิภาคเอเชีย โดยในปี 2556 ได้มีการดำเนินการตามแผนระยะยาวโดยได้รับมอบเครื่องบินใหม่รวม 17 ลำ และปลดระวางเครื่องบินเนื่องจากมีอายุการใช้งานมาก 6 ลำ และส่งคืนผู้เช่าเนื่องจากสิ้นสุดสัญญาเช่า 5 ลำ มีการขยายเครือข่ายเส้นทางบินและฝูงบินมุ่งเน้นเส้นทางภูมิภาค โดยเปิดเส้นทางบินใหม่สู่เมืองเซินใต้ ประเทศญี่ปุ่น และเปิดเส้นทางบินระหว่างประเทศของหน่วยธุรกิจการบินไทยสมายล์ ไปยังเมืองมณฑลเฉย ประเทศพม่า เมืองหลวงพระบาง ประเทศลาว เมืองฉงชิ่งและเมืองฉางชา ประเทศจีน และได้จดทะเบียนก่อตั้ง บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2556 เป็นบริษัทย่อยเพื่อให้เป็นบริษัทที่สามารถบริหารจัดการได้อย่างอิสระและคล่องตัว มีการบินไทยถือหุ้นร้อยละ 100 ซึ่งเป็นการดำเนินงานตามกลยุทธ์กลุ่มธุรกิจองค์กร ในการสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืน สามารถตอบสนองความต้องการของกลุ่มลูกค้าให้ครบทุกกลุ่มโดยมีเป้าหมายรองรับลูกค้าในกลุ่มระดับกลางและเป็นการขยายโอกาสรองรับการเปิดเสรีการบินอาเซียน ซึ่งคาดว่าบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด จะสามารถเริ่มทำการบินด้วยรหัสสายการบินใหม่ได้ในช่วงไตรมาส 3 ของปี 2557



นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังคงให้ความสำคัญกับการบริหารความเสี่ยงขององค์กร โดยการจัดทำประกันความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันในเชิงรุก เพื่อให้ราคาน้ำมันอยู่ในกรอบที่ประมาณการไว้ การบริหารความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ โดยจัดให้รายจ่ายเป็นสกุลเดียวกับรายได้ให้มากที่สุด อย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ในส่วนของค่าเงินบาทที่แข็งค่าอย่างรุนแรงในรอบปี 2556 บริษัทฯ มีนโยบายขยายสัดส่วนรายได้ที่เป็นเงินบาทเพิ่มขึ้นเพื่อสร้างสมดุล และลดผลกระทบที่เกิดจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนอีกทางหนึ่ง รวมทั้งพิจารณาการกู้เงินพร้อมกับปรับโครงสร้างเงินกู้ให้มีสกุลเงินสอดคล้องกับเงินสดสุทธิจากการดำเนินงาน

อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ธุรกิจการบินในปี 2556 จะมีการเติบโตแต่การแข่งขันได้ทวีความรุนแรงยิ่งขึ้น ทั้งจากการเข้าสู่ตลาดของสายการบินรายใหม่ ทั้งสายการบินฟรีเฟิร์มและสายการบินต้นทุนต่ำทั้งภายในและต่างประเทศ รวมทั้งสายการบินต่างๆ ก็ได้รับมอบเครื่องบินใหม่เพิ่มขึ้นเช่นเดียวกับบริษัทฯ ที่ได้มีการรับมอบเครื่องบินใหม่มากกว่าเครื่องบินที่ปลดระวาง เป็นผลให้ปริมาณการผลิตในปี 2556 สูงกว่าปีก่อน โดยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารสูงกว่าปีก่อนร้อยละ 8.1 ซึ่งสูงกว่าอัตราเติบโตเฉลี่ยของทั้งอุตสาหกรรมและของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ทำให้ในระยะสั้นบริษัทฯ ยังไม่สามารถเพิ่มปริมาณการขนส่งผู้โดยสารได้ทันในอัตราเดียวกัน มีผลทำให้อัตราการใช้เครื่องบินโดยเฉลี่ยลดลงจากร้อยละ 76.6 ในปี 2555 เหลือร้อยละ 74.1 สำหรับการขนส่งสินค้าซึ่งได้รับผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจถดถอยตั้งแต่ปี 2554 รวมทั้งปริมาณการผลิตของพื้นที่ได้ต้องเพิ่มขึ้นจากการเพิ่มขึ้นของเครื่องบินโดยสารของหลายสายการบิน ก่อให้เกิดการแข่งขันและช่วงชิงส่วนแบ่งตลาดที่รุนแรงเพิ่มขึ้น ประกอบกับปริมาณการส่งออกสินค้าจากทั่วทุกภูมิภาคในเส้นทางที่บริษัทฯ ทำการบิน มีอัตราการใช้เครื่องบินต่ำกว่าที่ได้คาดหมายไว้ ทั้งนี้ บริษัทฯ ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 2.6 ซึ่งเป็นผลมาจากการรับมอบเครื่องบินใหม่ ในขณะที่ปริมาณการขนส่งสินค้าลดลงจากปีก่อนร้อยละ 3.3

ทำให้อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารต่อเครื่องบินเฉลี่ยลดลงจากร้อยละ 54.2 ในปี 2555 เหลือร้อยละ 51.1 ในปี 2556

ท่ามกลางการแข่งขันที่รุนแรง การแข็งค่าของเงินบาทในรอบปี 2556 ยังเป็นปัจจัยลบที่กระทบต่อผลการดำเนินงานอีกปัจจัยหนึ่ง เนื่องจากบริษัทฯ มีสัดส่วนรายได้ที่เป็นเงินตราต่างประเทศถึงประมาณร้อยละ 70 ซึ่งการแข็งค่าของเงินบาททำให้รายได้จากการขายและการให้บริการเมื่อคิดเป็นเงินบาทลดลงถึงร้อยละ 4.3 เมื่อเปรียบเทียบกับอัตราแลกเปลี่ยนในปี 2555 ขณะที่ค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ มีสัดส่วนที่เป็นเงินตราต่างประเทศน้อยกว่ารายได้ ดังนั้น ผลกระทบจากการแข็งค่าเงินบาท จึงมีผลทำให้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานลดลงเพียงร้อยละ 1.1 นอกจากนั้น ในช่วงไตรมาสสุดท้าย ปัญหาการเมืองภายในประเทศ และการบังคับใช้กฎหมายด้านการท่องเที่ยวของจีนซึ่งมีผลกระทบต่อราคาทัวร์ต่างประเทศ ทำให้นักท่องเที่ยวจีนซึ่งเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวที่อัตราการใช้เครื่องบินสูงอย่างต่อเนื่องลดลง ทำให้จำนวนผู้โดยสารโดยรวมของบริษัทฯ ในไตรมาส 4 ลดลงจากไตรมาส 4 ปี 2555 ถึงร้อยละ 3.5 ทั้งที่ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2556 เพิ่มขึ้นจากปี 2555 ถึงร้อยละ 7.1 บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงผลกระทบที่เกิดขึ้น จึงได้ปรับลดกำลังการผลิตให้เหมาะสมกับปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสารควบคุมค่าใช้จ่ายอย่างเข้มงวด รวมทั้งชะลอการลงทุนในส่วนที่ไม่กระทบกับการให้บริการและความปลอดภัย โดยมีการติดตามประเมินสถานการณ์อย่างใกล้ชิด แต่อย่างไรก็ตาม ผลกระทบดังกล่าวส่งผลให้การดำเนินงานของบริษัทฯ ในไตรมาส 4 ขาดทุนจากการดำเนินงานถึง 2,322 ล้านบาท บริษัทฯ และบริษัทย่อย ขาดทุนก่อนอัตราแลกเปลี่ยนและภาษีเงินได้ ไม่รวมผลขาดทุนจากด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน จำนวน 3,608 ล้านบาท เปรียบเทียบกับปีก่อนที่มีกำไรก่อนอัตราแลกเปลี่ยนและภาษีเงินได้ 4,662 ล้านบาท เมื่อรวมกับผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบินเป็นจำนวนสูงถึง 5,426 ล้านบาท และขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจำนวน 3,895 ล้านบาท ทำให้ในปี 2556 บริษัทฯ และบริษัทย่อยขาดทุนสุทธิ 12,000 ล้านบาท ขณะที่ปี 2555 มีกำไรสุทธิ 6,510 ล้านบาท

## คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานปี 2556

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

ทั้งนี้ งบการเงินปี 2556 ไม่ได้รวมบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) เป็นบริษัทย่อย เนื่องจากตั้งแต่วันที่ 18 มกราคม 2556 มีการแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัทชุดใหม่ ซึ่งมีจำนวนกรรมการรวมเพิ่มขึ้น ทำให้บริษัทไม่มีอำนาจควบคุมผ่านคณะกรรมการบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ดังนั้น เพื่อให้การเปรียบเทียบผลการดำเนินงานของทั้ง 2 ปีมีความชัดเจนขึ้น บริษัทฯ จึงได้จัดทำข้อมูลงบกำไรขาดทุนปี 2555 (ไม่รวมนกแอร์) เพื่อการวิเคราะห์เปรียบเทียบ ดังนี้

### ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) - งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

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

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

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

● รายได้จากการขายและการให้บริการเพิ่มขึ้น 4,952 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.5 สาเหตุที่ทำให้รายได้เพิ่มขึ้นในอัตราต่ำเนื่องจากการแข่งขันที่รุนแรง และการบังคับใช้กฎหมายด้านการท่องเที่ยวของจีน รวมทั้งผลกระทบการ



ชุมนุมทางการเมืองในไตรมาส 4 ทำให้จำนวนผู้โดยสารในไตรมาส 4 ซึ่งเป็นฤดูกาลท่องเที่ยว ลดลงจากปีก่อน เป็นผลให้ปริมาณการขนส่งรวม (RTK) เพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 1.9 ประกอบกับการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับปีก่อน ทำให้รายได้ส่วนใหญ่ซึ่งเป็นเงินตราต่างประเทศเมื่อแปลงเป็นเงินบาทลดลงประมาณ ร้อยละ 4.3 โดยเฉพาะอย่างยิ่งเงินเยนญี่ปุ่นซึ่งเป็นหนึ่งในรายได้สกุลหลักของบริษัทฯ โดยมีรายได้จากค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกินสูงขึ้น 6,849 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.1 สาเหตุสำคัญเนื่องจากปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น แต่รายได้จากผู้โดยสารต่อหน่วยต่ำกว่าปีก่อน และรายได้จากหน่วยธุรกิจและกิจการอื่นสูงขึ้น 334 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.6 แต่รายได้ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์ลดลง 2,231 ล้านบาท หรือร้อยละ 8.3 สาเหตุใหญ่เนื่องจากการแข่งขันที่รุนแรงทำให้ทั้งปริมาณการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์และรายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วยต่ำกว่าปีก่อน

● ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มขึ้นถึง 13,601 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.0 เนื่องจากปริมาณการผลิตรวม (ATK) เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 5.9 ถึงแม้ผลจากการแข็งค่าของเงินบาทจะทำให้ค่าใช้จ่ายลดลงประมาณร้อยละ 1.1 โดย

มีค่าใช้จ่ายสำคัญที่มีอัตราเติบโตสูงกว่าปริมาณการผลิต ได้แก่ ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ

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

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

#### ตารางแสดงข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ (Operating Performance) เฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

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

## รายได้

ในปี 2556 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวม 211,605 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 1,925 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.9 เป็นผลมาจากการเงินรวมปีก่อนได้รวมรายได้

ของนกแอร์ทั้งจำนวน หากไม่รวมรายได้ของนกแอร์ บริษัทฯ และบริษัทย่อย จะมีรายได้เพิ่มขึ้น 5,887 ล้านบาทโดยมีรายละเอียดของรายได้ดังนี้

### ตารางแสดงรายได้ - งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

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

### รายได้จากกิจการขนส่ง

ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 93.0 ของรายได้รวม มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 196,850 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 4,618 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.4 โดยส่วนหนึ่ง เกิดจากการพัฒนาระบบงานบัญชีรายได้บัตรโดยสาร ทำให้การรับรู้รายได้ค่าบัตรโดยสาร สามารถบันทึกแยกบัญชีรายได้และค่านายหน้าขณะที่ระบบงานเดิมบันทึกเป็นรายได้สุทธิ (รายได้หักค่านายหน้า) ซึ่งในปีนี้มีค่านายหน้า จำนวน 2,679 ล้านบาท บันทึกไว้ในรายได้ค่าโดยสาร และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา มีผลทำให้รายได้ค่าโดยสารเพิ่มขึ้นในจำนวนเดียวกับค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา โดยไม่มีผลกับกำไรขาดทุน

### รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน

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

ตารางแสดงข้อมูลรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน จำแนกตามภูมิภาค - งบการเงินเฉพาะกิจการ

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

• รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินในภูมิภาคเอเชีย มีจำนวน 66,986 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1,242 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.9 ในปี 2556 บริษัทฯ ได้ปรับแผนเครือข่ายการบินให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาเครือข่ายการบินให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชีย โดยได้ปรับเส้นทางบินเพิ่มความถี่ และความจุ รวมทั้งเปิดจุดบินใหม่ไปยังเมืองเซินใต้ ประเทศญี่ปุ่น เมืองฉงชิ่ง เมืองฉางซา ประเทศจีน เมืองมณฑลเฉิงตู ประเทศพม่า และเมืองหลวงพระบาง ประเทศลาว ทำให้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 3,883 ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร หรือร้อยละ 11.5 อย่างไรก็ตาม ถึงแม้บริษัทฯ จะสามารถขนส่งผู้โดยสารได้เพิ่มขึ้น แต่ผลจากการแข่งขันอย่างรุนแรง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในตลาดอินเดีย และตะวันออกกลาง ประกอบกับการที่ประเทศจีนออกกฎหมายการท่องเที่ยวฉบับใหม่ซึ่งมีผลบังคับตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2556 ส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวจีนซึ่งเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มีอัตราเติบโตสูง ลดลงในไตรมาส 4 ทำให้อัตราการเพิ่มขึ้นของปริมาณการขนส่งต่ำกว่าปริมาณการผลิต โดยปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 2,431 ล้านคน-กิโลเมตร หรือร้อยละ 9.5 เป็นผลให้อัตราการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ยลดลงจากร้อยละ 75.7 ในปี 2555 เป็น 74.3 ในปี 2556 นอกจากนี้ ในส่วนของรายได้ ผลจากการแข็งค่าเงินบาทเมื่อเปรียบเทียบกับเงินสกุลต่างๆ ในภูมิภาค โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เงินเยนญี่ปุ่น และรูปีอินเดีย ทำให้รายได้เมื่อคำนวณเป็นเงินบาทลดลง

• รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินข้ามทวีป มีจำนวน 54,945 ล้านบาท เพิ่มขึ้น

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

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

• รายได้ค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมันเรียกเก็บจากผู้โดยสาร มีจำนวน 33,730 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4,872 ล้านบาท หรือร้อยละ 16.9 เนื่องจากจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้น และการปรับค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมันเพิ่มขึ้นตามราคาน้ำมันได้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

#### รายได้ค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์

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

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

รายได้จากกิจการอื่นๆ มีจำนวน 2,230 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 213 ล้านบาท หรือร้อยละ 8.7 สาเหตุหลักเนื่องจากรายได้จากการให้เช่าเครื่องบินแก่สายการบินนกแอร์ลดลงจากการคืนเครื่องบินเมื่อครบกำหนดตามสัญญา

#### รายได้อื่น ประกอบด้วย

- ดอกเบี้ยรับ 516 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 60 ล้านบาท หรือร้อยละ 13.2 เป็นผลจากเงินสดเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปีก่อน

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

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

- กำไรจากการเปลี่ยนสภาพเงินลงทุน 298 ล้านบาท เป็นกำไรที่เกิดจากการแปรสภาพบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) จากบริษัทย่อยเป็นบริษัทร่วม

#### ค่าใช้จ่าย

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

ตารางแสดงค่าใช้จ่าย - งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

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

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน 209,232 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 13,601 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.0 โดยมีรายละเอียดดังนี้

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

- **ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน** ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายบุคลากร ผลประโยชน์พนักงาน ค่าตอบแทนผู้บริหาร และกรรมการ มีจำนวน 33,109 ล้านบาท เพิ่มขึ้น

1,559 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.9 สาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของค่าภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน การปรับขึ้นเงินเดือนประจำปี ค่าล่วงเวลาและทำงานในวันหยุด และค่าจ้างแรงงานภายนอกสูงกว่าปีก่อน ซึ่งเป็นผลจากการเพิ่มปริมาณการผลิตและผลของนโยบายเพิ่มค่าแรง ขึ้นต่ำ รวมทั้งการขาดแคลนแรงงานภายนอก ประกอบกับ การปรับขึ้นค่าใบอนุญาตประกอบวิชาชีพ (License) ของฝ่ายช่างให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล

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

- **ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย** 20,025 ล้านบาท ลดลง 404 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.0 โดยในปีนั้นบริษัทฯ รับมอบเครื่องบินใหม่เพิ่ม 5 ลำ (เฉพาะที่เป็นกรรมสิทธิ์



ของบริษัทฯ และภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน) แต่ผลจากการเปลี่ยนแปลงการประมาณการอายุการใช้งานของเครื่องบินและเครื่องยนต์ จาก 15 ปี เป็น 20 ปี ทำให้ค่าเสื่อมราคาลดลงประมาณ 2,512 ล้านบาท

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

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

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

- **ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น** ประกอบด้วย ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย และค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่นๆ รวม 20,195 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,774 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.6

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

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

- **ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์** 334 ล้านบาท ลดลง 256 ล้านบาท หรือร้อยละ 43.4 เนื่องจากมีการสำรองด้อยค่าอะไหล่ที่เสียหายและไม่สามารถซ่อมแซมได้ลดลงจากปีก่อน

**ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ** 3,895 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Gain) 1,961 ล้านบาท ซึ่งส่วนหนึ่งเกิดจากการบริหารจัดการเพื่อ

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

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

**ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม** 836 ล้านบาท ประกอบด้วย

- บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) 489 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) รับรู้เป็นบริษัทย่อย

- บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 189 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 28 ล้านบาท

- บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด 85 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 33 ล้านบาท

- บริษัท โรงแรมรอยัลอลอคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) 38 ล้านบาท ลดลง 110 ล้านบาท

- บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเทล จำกัด 22 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนรับรู้เพียง 0.24 ล้านบาท

- บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด 14 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 12 ล้านบาท

**ค่าใช้จ่ายอื่น** 760 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 332 ล้านบาท สาเหตุหลักเนื่องจากการตั้งสำรองค่าเผื่ออะไหล่เครื่องบินเสื่อมสภาพเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 353 ล้านบาท สำหรับการปรับลดประมาณการความเสียหายและค่าปรับจากกรณีละเมิดกฎหมายการป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม (Antitrust) ซึ่งตั้งสำรองไว้ในงบการเงินปี 2551 และได้ปรับลดประมาณการดังกล่าวลงเรื่อยๆ ตามผลการพิจารณาที่เกิดขึ้นเป็นระยะๆ คงเหลือ ณ สิ้นปี 2555 จำนวน 769 ล้านบาท นั้น ในปีนี้บริษัทฯ ได้ปรับลดอีก 372 ล้านบาท คงเหลือสำรองไว้ 397 ล้านบาท (รายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.17.6)

### ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้

ในปี 2556 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้ภาษีเงินได้จำนวน 929 ล้านบาท เปรียบเทียบกับปีก่อนที่เป็นค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ 578 ล้านบาท สาเหตุที่ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้ในปีนี้เป็นยอดรายได้ ส่วนใหญ่เกิดจากมีการบันทึกผลกระทบต่อภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจากการรับรู้ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ ประกอบกับบริษัทฯ ได้รับประโยชน์จากการได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุนสำหรับการดำเนินการขนส่งทางอากาศของเครื่องบินโดยสาร ทำให้ภาระภาษีลดลง

### กำไร (ขาดทุน) สุทธิ

บริษัทฯ และบริษัทย่อย ขาดทุนสุทธิ 12,000 ล้านบาท คิดเป็นอัตราส่วนขาดทุนสุทธิร้อยละ 5.82 โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 12,047 ล้านบาท และกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม 47 ล้านบาท เปรียบเทียบกับปีก่อนมีกำไรสุทธิ 6,297 ล้านบาท คิดเป็นอัตราส่วนกำไรสุทธิร้อยละ 3.11

## ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

### รายจ่ายลงทุน

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

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่างๆ ได้ดังนี้

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

ในการจัดหาอุปกรณ์การบินสำหรับทั้งเครื่องบินในฝูงบินปัจจุบันและเครื่องบินที่จัดหาใหม่และการปรับปรุงที่นั่งเครื่องบินรวมเป็นเงิน 6,017 ล้านบาท และการลงทุนในสินทรัพย์ถาวรอื่นๆ อีกเป็นเงิน 1,515 ล้านบาท โดยสรุปได้ ดังนี้

### ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน - เฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

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

### การจัดการเงินทุน

ในปี 2556 บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดหาเงินทุนรวมทั้งสิ้น 31,762 ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. การจัดหาเงินทุนระยะยาวด้วยวิธีการเข้าซื้อ โดยใช้เครื่องบินเป็นหลักหลักทรัพย์ค้ำประกัน เป็นเงิน 296 ล้านดอลลาร์เพื่อชำระค่าเครื่องบิน A330-300 จำนวน 2 ลำ และ A380-800 จำนวน 1 ลำ
2. การกู้เงินต่อจากกระทรวงการคลังเป็นเงิน 500 ล้านดอลลาร์ดอลลาร์สหรัฐ เป็นเวลา 17 ปี เพื่อชำระค่าเครื่องบิน A380-800 จำนวน 2 ลำ
3. การออกหุ้นกู้ จำนวน 9,000 ล้านบาท เพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียน ลงทุนในสินทรัพย์ต่างๆ และชำระคืนเงินกู้ที่มีต้นทุนสูงกว่าเพื่อลดภาระต้นทุนทางการเงิน
4. การกู้ยืมเงินระยะยาวจากสถาบันการเงินในประเทศ จำนวน 200 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยเงินทุนส่วนหนึ่งใช้สำหรับการชำระคืนเงินกู้คงค้างเพื่อลดภาระผูกพันตามสัญญาเช่าทางการเงินสำหรับเครื่องบินแอร์บัส A340-500 จำนวน 3 ลำ

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

### เครื่องบิน

ในปี 2556 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินทั้งสิ้น 17 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบินที่เป็นกรรมสิทธิ์ของบริษัทฯ 2 ลำ ได้แก่ A380-800 เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน

3 ลำ ได้แก่ A330-300 จำนวน 2 ลำ และ A380-800 จำนวน 1 ลำ และเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน 12 ลำ ได้แก่ เครื่องบิน B777-300ER จำนวน 6 ลำ และ A320-200 จำนวน 6 ลำ โดยได้ปลดประจำการเครื่องบิน B747-400 จำนวน 2 ลำ B777-300ER จำนวน 5 ลำ A300-600 จำนวน 2 ลำ รวมทั้ง A330-300 อีก 1 ลำ ที่ได้รับความเสียหายจากการไถลออกนอกทางวิ่งขณะทำการลงจอด ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เมื่อวันที่ 8 กันยายน 2556 เมื่อรวมกับเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ สิ้นปี 2555 จำนวน 95 ลำ เป็นผลให้บริษัทฯ มีเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงานรวม 100 ลำ โดยมีรายละเอียดดังนี้

ประเภทเครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	เครื่องบินที่เป็นกรรมสิทธิ์ของบริษัทฯ	เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Financial Lease)	เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease)	เครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน		
					ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2556	เปลี่ยนแปลงจาก ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2555	รับมอบ(+)/ปลด(-) ภายในปี 2557
โบอิง 747-400	16	14	2	-	12	-2	
โบอิง 777-300	6	6	-	-	6		
โบอิง 777-200ER	6	-	6	-	6		
โบอิง 777-200	8	6	-	2	8		
โบอิง 737-400	9	6	-	3	5		-3
โบอิง 777-300ER	9	-	-	9 <sup>1)</sup>	8	+1	+3
โบอิง 787-8							+4
แอร์บัส 340-600	6	-	6	-	6		
แอร์บัส 340-500	4	4	-	-	-		
แอร์บัส 330-300	27	10 <sup>2)</sup>	15	2	26	+1	-5
แอร์บัส 320-200	10	-	-	10	10	+6	+7
แอร์บัส 380-800	6	2	4	-	6	+3	
แอร์บัส 300-600R	9	9	-	-	5	-4	-5
เอทีอาร์ 72	2	2	-	-	-		
เครื่องบินขนส่งสินค้าโบอิง 747-400	2	2	-	-	2		
<b>รวม</b>	<b>120</b>	<b>61</b>	<b>33</b>	<b>26</b>	<b>100<sup>3)</sup></b>	<b>+5</b>	<b>+1</b>

หมายเหตุ : 1) รวมเครื่องบินโบอิง 777-300ER 1 ลำ ที่อยู่ระหว่างส่งมอบคืนให้ผู้เช่า

2) รวมเครื่องบินแอร์บัส 330-300 1 ลำ ที่จอดรอการประเมินความเสียหาย

3) เครื่องบินที่ปลดระวาง 20 ลำ เป็นเครื่องบินที่เป็นกรรมสิทธิ์ของบริษัทฯ และอยู่ระหว่างรอการขาย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ มีสัญญาและภาระผูกพันในการจัดหาเครื่องบินใหม่ ประกอบด้วยภาระในการซื้อ

เครื่องบินใหม่ระหว่างปี 2557-2565 จำนวน 15 ลำ ได้แก่ เครื่องบิน A320-200 จำนวน 5 ลำ A350-900XWB จำนวน 4 ลำ และ B777-300ER จำนวน 6 ลำ รวมเป็นเงิน 49,432 ล้านบาท และมีภาระผูกพันที่ต้องจ่ายค่าเช่าเครื่องบิน

ตามสัญญาเช่าดำเนินงานที่เช่าแล้วในปัจจุบัน 26 ลำ และยังไม่ได้รับมอบอีก 21 ลำ รวมเป็นเงินประมาณ 158,762 ล้านบาท โดยเครื่องบินเช่าดำเนินงานทั้ง 47 ลำ จะหมดสัญญาเช่าในระหว่างปี 2557-2572

## สินทรัพย์

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

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

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

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง 8,290 ล้านบาท สาเหตุสำคัญเป็นผลมาจากในปี 2556 บริษัทฯ ลงทุนในการจัดหาสินทรัพย์ถาวรซึ่งรวมถึงการรับมอบและการจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องบิน เป็นจำนวนสูงถึง 28,803 ล้านบาท ในขณะที่มีการจัดหาเงินทุนสุทธิเพียง 7,363 ล้านบาท

ประกอบกับเงินสดได้มาจากการดำเนินงานต่ำกว่าปีก่อนเนื่องจากค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานสูงขึ้นมากกว่ารายได้จากการดำเนินงาน

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

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

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

ทั้งนี้ บริษัท ประมาณค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญสำหรับลูกหนี้การค้าที่ไม่ใช่ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจโดยพิจารณาจากหนี้รายตัว และวิเคราะห์ประวัติการชำระหนี้ ข้อมูลหลักฐานการติดต่อของลูกหนี้แต่ละรายควบคู่ไปกับการพิจารณาอายุหนี้ของลูกหนี้ เป็นเกณฑ์ โดยมีอัตราส่วนค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญต่อลูกหนี้การค้าที่มีอายุเกินกว่า 6 เดือนอยู่ในอัตราสูงถึงร้อยละ 94 ดังนั้น บริษัท มีความเชื่อมั่นในความเพียงพอของการตั้งสำรองค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญของบริษัท

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

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

- การแปลงสภาพบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) จากบริษัทย่อยเป็นบริษัทร่วม ทำให้เงินลงทุนในบริษัทร่วมเพิ่มขึ้น 3,338 ล้านบาท ค่าความนิยมที่บันทึกไว้ในไตรมาส 1 ปี 2555 ลดลง 1,391 ล้านบาท และสินทรัพย์ไม่มีตัวตนลดลง 559 ล้านบาท

- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 774 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายรอการตัดบัญชีเพิ่มขึ้น 658 ล้านบาท จากค่าธรรมเนียมค้ำประกันเงินกู้เครื่องบิน A380-800 และ A330-300

- สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเพิ่มขึ้น 775 ล้านบาท สาเหตุหลักจากการบันทึกสินทรัพย์ภาษีเงินได้จากค่าเผื่อการด้อยค่าเพิ่มขึ้น 781 ล้านบาท

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



## หนี้สิน

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

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

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

## ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 56,919 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2555 จำนวน 12,899 ล้านบาท เป็นผลมาจากผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ขาดทุน นอกจากนั้น ในปีนี้บริษัทฯ และบริษัทย่อย ได้จ่ายเงินปันผลรวม 1,226 ล้านบาท และมีผลกระทบจากการสูญเสียอำนาจควบคุมบริษัท สายการบิน

นกแอร์ จำกัด (มหาชน) จำนวน 721 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม มีการรับรู้กำไรจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ ประกันภัยสำหรับภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานจำนวน 1,306 ล้านบาท ซึ่งทำให้อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity) ลดลงจากร้อยละ 9.76 ในปี 2555 เป็นยอดติดลบร้อยละ 19.04 ในปี 2556

## ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

มีการคาดการณ์ว่าทิศทางเศรษฐกิจโลกในปี 2557 จะขยายตัวขึ้นในหลายประเทศ จากนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจของแต่ละประเทศ ทั้งสหรัฐอเมริกา จีน และญี่ปุ่น ส่วนเศรษฐกิจของกลุ่มสหภาพยุโรป ซึ่งน่าจะผ่านสถานการณ์ที่เลวร้ายที่สุดไปแล้ว คาดว่าน่าจะสามารถกลับมาขยายตัวได้อย่างช้าๆ อย่างไรก็ตาม ปัญหาความขัดแย้งทางการเมืองทั้งในประเทศ และในต่างประเทศ ยังอาจมีผลโดยตรงต่อเศรษฐกิจในปี 2557 นอกจากนี้ การแข่งขันในธุรกิจการบินที่จะมีความรุนแรงขึ้น ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนและต้นทุนการผลิตที่สูงขึ้น ก็เป็นปัจจัยเสี่ยงที่อาจกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ

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

จากเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่ส่งผลกระทบกับการดำเนินงานของบริษัทฯ ประกอบกับการแข่งขันที่ทวีความรุนแรงมากขึ้น ในปี 2557 บริษัทฯ ได้เตรียมจัดทำแผนยุทธศาสตร์ประจำปี 2557 เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ภายในประเทศ เพื่อปรับปรุงการดำเนินการของบริษัทฯ ให้รองรับการแข่งขันที่รุนแรงขึ้นอย่างมากโดยเฉพาะในภูมิภาคเอเชีย และปรับปรุงโครงสร้างองค์กรของบริษัทฯ รวมทั้งเปลี่ยนแปลงวัฒนธรรมองค์กร เพื่อให้สามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างยั่งยืนภายใต้ปัจจัยที่ไม่เอื้ออำนวย โดยจะเน้นในการกำหนดเส้นทางบินและแนวทางในการพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการให้สอดคล้องกับกลุ่มลูกค้า เปลี่ยนแปลงกระบวนการทำงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ และควบคุมต้นทุนในการดำเนินการ รวมทั้ง

ปรับปรุงการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคล และโครงสร้างองค์กรเพื่อให้สามารถตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจได้อย่างรวดเร็ว นอกจากนี้ ยังมีแผนที่จะปรับปรุงการสื่อสารทั้งภายในและภายนอกองค์กร เพื่อให้ได้รับข้อมูลต่างๆ อย่างถูกต้อง เหมาะสม และทันต่อเหตุการณ์

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

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

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

ในส่วนของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด คาดว่า จะสามารถเริ่มทำการบินด้วยรหัสสายการบินไทยสมายล์แอร์เวย์ได้ในไตรมาส 3 ปี 2557 ด้วยเครื่องบินแอร์บัส A320-200 ที่เช่าช่วงต่อจากการบินไทย ซึ่งมีอยู่ในปัจจุบัน 10 ลำ และจะรับมอบเพิ่มในปี 2557 อีก 7 ลำ เพื่อให้บริการในเส้นทางบินภายในประเทศระหว่างกรุงเทพฯ ไปยังเชียงใหม่

เชียงราย ภูเก็ต กระบี่ สุราษฎร์ธานี หาดใหญ่ อุบลราชธานี ประกอบด้วยมาเก๊า มณฑลเลย โคลัมโบ นางซิง นางซา  
อุดรธานี ขอนแก่น และเส้นทางระหว่างเชียงใหม่-ภูเก็ต หลวงพระบาง ร้างกุ้ง พนมเปญ กัลกัตตา ฮานอย นิวเดลี  
และเชียงใหม่-อุดรธานี ส่วนเส้นทางบินระหว่างประเทศ โฮจิมินห์ซิตี้ เชียงใหม่ และปิ่น

## สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

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

ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

**EBITDA** หมายถึง รายได้-ค่าใช้จ่าย(ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย กำไร(ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน และผลขาดทุนจากการ  
ด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องปั้น

**EBITDA Margin** = EBITDA / รายได้จากการขายและให้บริการ

**อัตราส่วนสภาพคล่อง**

= สินทรัพย์หมุนเวียน / หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี และรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้)

**อัตรากำไรจากการดำเนินงาน (Operating Profit Margin)**

= (รายได้จากการขายและให้บริการ-ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน) / รายได้จากการขายและให้บริการ

**อัตรากำไรสุทธิต่อรายได้จากการขายและให้บริการ (Net Profit Margin)**

= กำไรสุทธิ / รายได้จากการขายและให้บริการ

**อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity)**

= กำไรสุทธิ / ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย

**อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset)**

= กำไรก่อนหักดอกเบี้ยและภาษี / สินทรัพย์รวมเฉลี่ย

**อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)**

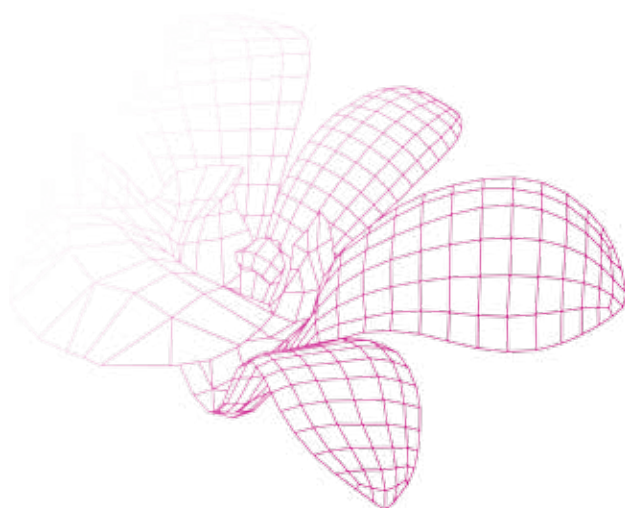
= (เงินกู้ยืมระยะสั้น+หนี้สินระยะยาวรวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) / ส่วนของผู้ถือหุ้น

**อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย**

= EBITDA / ดอกเบี้ยจ่าย



การบินไทย  
รักคุณเท่าฟ้า











# คณะกรรมการ บริษัทฯ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556



## นายอำพน กิตติอำพน ประธานกรรมการ และกรรมการอิสระ

### การศึกษา

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

### ประสบการณ์การทำงาน

- เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- รองปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์

### ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน

- เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี
- ประธานคณะกรรมการธนาคารแห่งประเทศไทย
- กรรมการ และประธานกรรมการตรวจสอบ บริษัท ปตท. สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)

## นายอารีพงศ์ กุ๋ยอุม รองประธานกรรมการ และกรรมการอิสระ

### การศึกษา

- ปริญญาเอก ด้านการเงิน University of Mississippi, สหรัฐอเมริกา

### ประสบการณ์การทำงาน

- ปลัดกระทรวงการคลัง
- อธิบดีกรมสรรพสามิต กระทรวงการคลัง
- ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง

### ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน

- เลขาธิการสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ สำนักนายกรัฐมนตรี
- กรรมการ บริษัท ฟีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน)
- ประธานกรรมการ ธนาคารอาคารสงเคราะห์

## นายคณิต แสงสุพรรณ กรรมการอิสระ

### การศึกษา

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

### ประสบการณ์การทำงาน

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

### ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน

- ที่ปรึกษากิตติมศักดิ์ มูลนิธิสถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง
- กรรมการ ธนาคารแห่งประเทศไทย
- กรรมการ บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด





**นายจตุพันธ์ ภิรมย์ภักดี**  
กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ

**การศึกษา**

- เศรษฐศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยบอสตัน  
มลรัฐแมสซาชูเซต สหรัฐอเมริกา

**ประสบการณ์การทำงาน**

- สมาชิกวุฒิสภา กรุงเทพมหานคร
- ประธานคณะกรรมการการประชาสัมพันธ์และ  
เผยแพร่ สภาดำรงรัฐธรรมนูญ

**ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน**

- กรรมการรองกรรมการผู้จัดการใหญ่ และ  
กรรมการบริหาร  
บริษัท บุญรอดบริวเวอรี่ จำกัด
- กรรมการผู้จัดการ  
บริษัท บุญรอดเทรดดิ้ง อินเตอร์เนชั่นแนล  
จำกัด
- รองประธานกรรมการบริหารและกรรมการ  
บริษัท บางกอกกล๊าส จำกัด
- ประธานคณะกรรมการ  
บริษัท บางกอกบรจักษ์ จำกัด และ  
บริษัท เพชรแพด จำกัด
- ประธานมูลนิธิคณะกรรมการพาราลิมปิก  
แห่งประเทศไทย

**นายธีรศักดิ์ สุวรรณยศ**  
กรรมการ

**การศึกษา**

- ปริญญาบริหารธุรกิจดุษฎีบัณฑิตกิตติมศักดิ์  
มหาวิทยาลัยราชภัฏยะลา

**ประสบการณ์การทำงาน**

- ผู้จัดการธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย
- ประธานคณะกรรมการ บริษัทหลักทรัพย์  
จัดการกองทุน กรุงไทย
- คณะกรรมการฟื้นฟูและพัฒนาการดำเนิน  
ธุรกิจการขนส่งทางอากาศ  
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)

**พลอากาศเอก ประจิน จั่นตอง**  
กรรมการอิสระ

**การศึกษา**

- ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต (รัฐประศาสนศาสตร์)  
มหาวิทยาลัยรังสิต

**ประสบการณ์การทำงาน**

- ผู้ช่วยผู้บัญชาการทหารอากาศ
- เสนาธิการทหารอากาศ
- รองเสนาธิการทหารอากาศ
- ผู้ช่วยเสนาธิการทหารอากาศฝ่ายยุทธการ
- เจ้ากรมยุทธการทหารอากาศ

**ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน**

- ผู้บัญชาการทหารอากาศ
- ประธานกรรมการ  
บริษัท อุตสาหกรรมการบิน จำกัด



**นายพงษ์ภาณุ เศวตรุนทร์**  
กรรมการ

**การศึกษา**

- Master of Art (Economics),  
Northwestern University, USA
- Bachelor of Commerce (Economics),  
University of Auckland, New Zealand

**ประสบการณ์การทำงาน**

- ผู้อำนวยการสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ
- อธิบดีกรมบัญชีกลาง
- อธิบดีกรมสรรพสามิต

**ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน**

- รองปลัดกระทรวงการคลัง
- กรรมการ การรถไฟแห่งประเทศไทย
- กรรมการ ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)

**นายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ**  
กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ

**การศึกษา**

- นิติศาสตรบัณฑิต (LL.B)
- นิติศาสตรมหาบัณฑิต (LL.M.)

**ประสบการณ์การทำงาน**

- Executive Partner, บจ. ไวท์ แอนด์ เคส (ประเทศไทย)
- กรรมการ บมจ. โนเบิลดีเวลลอปเม้นท์
- กรรมการ บมจ. ไมเนอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล
- กรรมการ บมจ. สายการบินนกแอร์
- กรรมการ บจ. เนชั่นแนล เพาเวอร์

**ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน**

- ประธานบริษัท วีระวงศ์, ชินวัฒน์ และเพียงพนอ จำกัด
- กรรมการ และกรรมการตรวจสอบ บมจ. เบอร์ลี่ ยูคเกอร์
- กรรมการ และกรรมการตรวจสอบ บมจ. จีเอ็มเอ็ม แกรมมี่
- กรรมการ และกรรมการตรวจสอบ บมจ. ไทยพาณิชย์ประกันชีวิต
- กรรมการ และประธานกรรมการตรวจสอบ บมจ. แผ่นดินทอง พร็อพเพอร์ตี้ ดีเวลลอปเม้นท์
- กรรมการ บมจ. เนชั่นแนล เพาเวอร์ ชัพพลาย
- กรรมการ Fraser and Neave Limited
- กรรมการ Fraser Centrepoint Limited

**พลอากาศเอก สกิตต์พงษ์ สุขวิมล**  
กรรมการอิสระ

**การศึกษา**

- ศิลปศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

**ประสบการณ์การทำงาน**

- รองเลขาธิการพระราชวัง (ระดับ 10)

**ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน**

- ราชเลขาธิการในพระองค์สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร
- รองเลขาธิการพระราชวัง (ระดับ 10)



**นายสมชัย ศิริวัฒนโชค**  
กรรมการ

**การศึกษา**

- นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- การจัดการภาครัฐและภาคเอกชน  
มหบัณฑิต สถาบันบัณฑิต  
พัฒนบริหารศาสตร์

**ประสบการณ์การทำงาน**

- รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก
- ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม
- อธิบดีกรมการขนส่งทางบก
- ประธานกรรมการองค์การขนส่งมวลชน  
กรุงเทพ
- ประธานกรรมการ บริษัท ขนส่ง จำกัด

**ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน**

- ปลัดกระทรวงคมนาคม
- ประธานกรรมการกรมการขนส่งทางบก
- ประธานกรรมการ บริษัท ขนส่ง จำกัด

**นายสุธรรม ศิริทิพย์สาคร**  
กรรมการอิสระ

**การศึกษา**

- ปริญญาตรี (เกียรตินิยมอันดับหนึ่ง)  
สถาปัตยกรรมศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**ประสบการณ์การทำงาน**

- กรรมการ การเคหะแห่งชาติ
- กรรมการ บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)

**ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน**

- กรรมการผู้จัดการ  
บริษัท สถาปนิกสุธรรม จำกัด
- กรรมการ ธนาคารออมสิน
- กรรมการ คณะกรรมการผังเมือง
- กรรมการ การรถไฟแห่งประเทศไทย

**พลอากาศเอก ทม่อมหลวงสุปรีชา กมลาศน์**  
กรรมการอิสระ

**การศึกษา**

- วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

**ประสบการณ์การทำงาน**

- ประธานคณะที่ปรึกษา กองบัญชาการกองทัพไทย
- ผู้บัญชาการ โรงเรียนเสนาธิการทหารอากาศ
- ผู้บัญชาการ โรงเรียนนายเรืออากาศ
- หัวหน้านายทหารฝ่ายเสนาธิการ  
ประจำผู้บัญชาการทหารสูงสุด

**ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน**

- ข้าราชการบำนาญ



**พลตำรวจเอก อดุลย์ แสงสิงแก้ว**  
กรรมการอิสระ

**การศึกษา**

- รัฐประศาสนศาสตรบัณฑิต  
โรงเรียนนายร้อยตำรวจ
- ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (พัฒนาสังคม)  
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

**ประสบการณ์การทำงาน**

- ที่ปรึกษา (สบ 10)  
(ด้านความมั่นคงและกิจการพิเศษ)
- รองผู้อำนวยการตำรวจแห่งชาติ
- เลขาธิการ ป.ป.ส. สำนักงานคณะกรรมการ  
ป้องกันและปราบปรามยาเสพติด

**ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน**

- ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ
- กรรมการ บริษัท ไทยออยล์ จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)

**นายอรรถพล ไทญ์สว่าง**  
ประธานกรรมการตรวจสอบ และกรรมการอิสระ

**การศึกษา**

- นิติศาสตรดุษฎีบัณฑิต (กิตติมศักดิ์)  
มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- นิติศาสตรมหาบัณฑิต  
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- เนติบัณฑิตไทย สำนักอบรมศึกษากฎหมาย  
แห่งเนติบัณฑิตยสภา
- นิติศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยมดี)  
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

**ประสบการณ์การทำงาน**

- กรรมการ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
- กรรมการ การรถไฟฯขนส่งมวลชน  
แห่งประเทศไทย
- กรรมการ ธนาคารออมสิน

**ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน**

- อัยการสูงสุด
- กรรมการอิสระ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
- กรรมการอิสระ บริษัท ปตท. สำรวจและผลิตปิโตรเลียม  
จำกัด (มหาชน)

**นายสรจักร เกษมสุวรรณ**  
กรรมการ

**การศึกษา**

- ปริญญาเอก นิติศาสตร์  
กฎหมายระหว่างประเทศ  
London School of Economics,  
University of London, UK

**ประสบการณ์การทำงาน**

- ประธานกรรมการ บริษัท อสมท  
จำกัด (มหาชน)
- ที่ปรึกษารัฐมนตรีช่วยว่าการ  
กระทรวงศึกษาธิการ  
(น.ส. นริศรา ขวาลตันพิพัทธ์)
- อธิการบดี มหาวิทยาลัยนานาชาติ  
แสตมฟอร์ด
- ผู้อำนวยการบริหาร สถาบัน  
ระหว่างประเทศเพื่อการค้า  
และการพัฒนา (องค์การมหาชน)

**ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน**

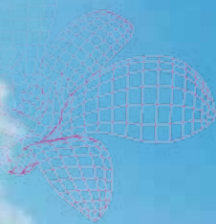
- รองประธานมูลนิธิสถาบัน  
การต่างประเทศสราญรมย์





# ฝ่าย บริหาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556



## นายสรจักร เกษมสุวรรณ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

### การศึกษา

- ปริญญาเอก นิติศาสตร์  
กฎหมายระหว่างประเทศ  
London School of Economics,  
University of London, UK

### ประสบการณ์การทำงาน

- ประธานกรรมการ บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)
- ที่ปรึกษารัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงศึกษาธิการ (น.ส.นริศรา ขวาลตันพิพัทธ์)
- อธิการบดี มหาวิทยาลัยนานาชาติ แสตนฟอร์ด
- ผู้อำนวยการบริหาร สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน)

### ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน

- รองประธานมูลนิธิสถาบันการต่างประเทศสราญรมย์

## นายโชคชัย ปัญญาองค์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโส สายการพาณิชย์

### การศึกษา

- ปริญญาโท (วิศวกรรมโยธา)  
มหาวิทยาลัยโตรอนโต สหรัฐอเมริกา

### ประสบการณ์การทำงาน

- รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโส  
สายกลยุทธ์และพัฒนาธุรกิจ
- ผู้อำนวยการใหญ่โครงการสุวรรณภูมิ

### ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน

- กรรมการ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

## นายปานทิติ ชนะภัย กรรมการผู้จัดการ หน่วยธุรกิจการบริการภาคพื้น ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

### การศึกษา

- ปริญญาโท, รัฐศาสตร์  
University of Connecticut, USA

### ประสบการณ์การทำงาน

- รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่  
สายการพาณิชย์
- รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่  
สายทรัพยากรบุคคลและบริหารทั่วไป

### ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน

- กรรมการ บริษัท โรงแรมรอยัล ออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ บริษัท ดอนเมือง อินเทอร์เน็ตเซ็นทรัลพอร์ตไฮเทค จำกัด
- กรรมการ บริษัท วิ่งสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด



**เรืออากาศเอก มนต์รี จำเริญ**  
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่  
ฝ่ายช่าง

**การศึกษา**

- ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์บัณฑิต (สาขาวิศวกรรมเครื่องกล) โรงเรียนนายเรืออากาศ

**ประสบการณ์การทำงาน**

- รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคลและบริหารงานทั่วไป
- ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารบุคคลากร

**นาวาอากาศตรี อัษฎาวุธ วัฒนางกูร**  
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่  
สนับสนุนการถวายบินแก่องค์ประธาน  
ศูนย์สนับสนุนการปฏิบัติการ

**การศึกษา**

- ปริญญาโท สาขาวิศวกรรมโยธา Hochschule der Bundeswehr Muenchen, Federal Republic of Germany

**ประสบการณ์การทำงาน**

- รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายมาตรฐานความปลอดภัยและพัฒนาทรัพยากรการบิน
- รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายปฏิบัติการ
- ผู้อำนวยการศูนย์สนับสนุนการถวายบิน 904 เฉพาะกิจการบินไทย
- ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาทรัพยากรการบิน
- ผู้อำนวยการฝ่ายฝึกอบรมนักบิน

**ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน**

- ประธานกรรมการ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด

**นายคณูช บุนนาค**  
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่  
สายผลิตภัณฑ์และบริการลูกค้า

**การศึกษา**

- Master of Construction Management, Washington University at St. Louis, USA

**ประสบการณ์การทำงาน**

- รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการพาณิชย์
- กรรมการผู้จัดการหน่วยธุรกิจการบริการภาคพื้นระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
- ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายวางแผนการตลาดและการบริหารรายได้
- กรรมการผู้จัดการ บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์ เอเชีย จำกัด

**ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน**

- กรรมการ บริษัท ดอนเมืองอินเตอร์เนชั่นแนลแอร์พอร์ต โฮเทล จำกัด
- กรรมการ บริษัท โรงแรมรอยัลล่อคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)

**นายนิรุฒ มณีพันธ์**  
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่  
สายทรัพยากรบุคคลและกำกับกิจกรรมองค์กร

**การศึกษา**

- เนติบัณฑิตไทย สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา
- Master of Comparative Jurisprudence (M.C.J) Howard University, Washington D.C., USA
- Master of Laws (LL.M.) Temple University, Philadelphia Pennsylvania, USA

**ประสบการณ์การทำงาน**

- รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สำนักเลขานุการบริษัท
- ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายกฎหมายและกำกับกิจกรรมองค์กร

**ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน**

- กรรมการ บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด
- กรรมการ บริษัท วิงสเปน เซอร์วิสเชส จำกัด
- กรรมการ บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด



**นายธีรพล โชตินาภิบาล**  
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่  
สายกลยุทธ์และพัฒนารัฐกิจ

**การศึกษา**

- ปริญญาโท Science, Operation Research, University of Southampton ประเทศอังกฤษ

**ประสบการณ์การทำงาน**

- รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายผลิตภัณฑ์และบริการลูกค้า
- ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาและสนับสนุนการพาณิชย์
- กรรมการผู้จัดการฝ่ายครัวการบิน
- ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายขาย

**ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน**

- กรรมการ บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด
- กรรมการ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)

**นางวสุกานต์ วิศวาสวัสดิ์**  
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่  
สายการเงินและการบัญชี

**การศึกษา**

- ปริญญาโท พัฒนาเศรษฐกิจ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

**ประสบการณ์การทำงาน**

- ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการเงินองค์กร
- ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนารัฐกิจและโครงการสำคัญ

**ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน**

- กรรมการ บริษัท วิ่งสเปนเซอร์วิส จำกัด
- กรรมการ บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด
- กรรมการ บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด

**ร้อยโท อธิศักดิ์ พัดชื่นใจ**  
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่  
สายปฏิบัติการ

**การศึกษา**

- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต วิศวกรรมสำรวจ โรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า

**ประสบการณ์การทำงาน**

- ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายปฏิบัติการบิน
- ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาทรัพยากรการบิน
- ผู้อำนวยการภารกิจพิเศษฝ่ายพัฒนาทรัพยากรการบิน
- ผู้อำนวยการภารกิจพิเศษฝ่ายปฏิบัติการบิน

**ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน**

- กรรมการ บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบิน กรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

**นางสุวิมล บัวเลิศ**  
เลขานุการบริษัทฯ

**การศึกษา**

- หลักสูตรนักบริหารชั้นสูง : ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์ สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน
- นิเทศศาสตรมหาบัณฑิต (การสื่อสาร) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต (การจัดการ) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- Master of Science Southern Illinois University, USA

**ประสบการณ์การทำงาน**

- ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารทั่วไป
- ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการคลังสินค้า
- ผู้อำนวยการฝ่ายควบคุมมาตรฐานและพัฒนารถลาด

**ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน**

- กรรมการ บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด
- ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัท บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)











#### AUCKLAND, NEW ZEALAND

AKLAA : MR. KITIPONG MANITYAKUL  
LEVEL 8, 23 CUSTOMS STREET EAST  
CITIGROUP BUILDING, PO BOX 4559  
AUCKLAND 1140, NEW ZEALAND

TKT/RSVN : (64-09) 377-3886  
FAX : (64-09) 379-8597  
AIRPORT : (64-09) 256-8518  
FAX : (64-09) 256-8454

#### BEIJING, PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

BJSAA : MR. SIRIPHONG MANGKALEE  
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

TKT : (86-10) 8515-0088  
RSVN : (86-10) 8515-1142  
FAX : (86-10) 8515-1134  
AIRPORT : (86-10) 6459-8899  
FAX : (86-10) 6459-0012

#### BRISBANE, AUSTRALIA

BNEAA : MR. TANAWAT HIRANYALEKHA  
THAI AIRWAYS INTL BRISBANE  
LEVEL 10, 380 QUEEN STREET  
BRISBANE QUEENSLAND 4000, AUSTRALIA

TKT/RSVN : (61-7) 3215-4700  
FAX : (61-7) 3215-4737  
AIRPORT : (61-7) 3860-4163  
FAX : (61-7) 3860-4328

#### BANGALORE, REPUBLIC OF INDIA

BLRAA : MR. KANAPORN APINONKUL  
305, 3RD FLOOR EMBASSY SQUARE  
148 INFANTRY ROAD  
BANGALORE- 560 001, INDIA

TKT/RSVN : (91-80) 4030-0396/97  
FAX : (91-80) 4030-0577  
AIRPORT : (91-80) 6678-3191  
FAX : (91-80) 6678-3192

#### BRUSSELS, BELGIUM

BRUSD : MRS. KATRIEN DEPAUW  
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL  
21, AVENUE DE LA TOISON D'OR  
1050 BRUSSELS, BELGIUM

TEL : (32-2) 502-4744  
FAX : (32-2) 502-6947  
e-mail : reservations@thaiairways.be  
TKT/RSVN : (32-2) 502-4744  
FAX : (32-2) 502-6947  
e-mail : reservations@thaiairways.be

#### BUSAN, REPUBLIC OF KOREA

PUSAD : MR. WEERAWAT RATTANA  
88-7, 4GA 11TH FL. KYOBO BUILDING  
JUNGANG-DONG, KYUNG-GU  
BUSAN 600-737, REPUBLIC OF KOREA

TKT : (82) 51-600-8181  
RSVN :  
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

MAAAA : MR. CHAWARIT THANASOMBATNANTH  
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PLC., LTD.  
KGN TOWERS, 4th FLOOR, B WING  
62 ETHIRAJ SALAI, EGMORE  
CHENNAI 600 015, REPUBLIC OF INDIA

TKT/RSVN : (91-44) 4206-3311 / 99  
FAX : (91-44) 4206-3344  
AIRPORT : (91-44) 2256-1928 / 1929  
FAX : (91-44) 2256-1930

#### CHENGDU, PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

CTUAD : MR. PEERAPONG JUTAGANON  
ROOM 02-03, 12TH FLOOR OF TOWER 1,  
CENTRAL PLAZA  
8 SHUNCHENG AVENUE, CHENGDU, SICHUAN  
PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

TKT/RSVN : (86-28) 8666-7575 / 8666-7171  
FAX : (86-28) 8666-9887  
AIRPORT : (86-28) 8520-5842 / 8520-5851  
FAX : (86-28) 8520-5840

#### COLOMBO, SRI LANKA

CMBAA : MR. THONGCHAI TUNGKASAREERUK  
NBR 03, SIR EARNST DE SILVA MAWATHA  
COLOMBO 3, SRI LANKA

TKT/RSVN : (94-11) 230-7100-8  
FAX : (94-11) 230-7111  
AIRPORT : (94-11) 225-2057  
FAX : (94-11) 225-2861 EXT. 4964  
FAX : (94-11) 225-2057

#### COPENHAGEN, DENMARK

CPHAA : MR. PRICHA NAWONGS  
RAADHUSPLADSEN 16  
DK-1550 COPENHAGEN V  
DENMARK

TKT : (45-33) 750-150  
RSVN : (45-33) 750-120  
FAX : (45-33) 750-121  
AIRPORT : (45-32) 521-225  
FAX : (45-32) 523-052

#### DELHI, REPUBLIC OF INDIA

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

TKT/RSVN : (91-11) 4149-7777  
FAX : (91-11) 4149-7788  
AIRPORT : (91-11) 2565-2413 / 2565-2796  
FAX : (91-11) 2565-2788

#### DENPASAR, INDONESIA

DPSAD : MR. PHI-ROON SAKULTHONG  
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PCL  
INNA GRAND BALI BEACH HOTEL  
JL. HANG TUAH, SANUR - BALI 80032  
INDONESIA

TKT/RSVN : (62-361) 288-141  
FAX : (62-361) 288-063  
AIRPORT : (62-361) 755-064  
FAX : (62-361) 755-063

#### DHAKA, BANGLADESH

DACAA : MR. CHAROENCHAI LAKSANAKORN  
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO., LTD.  
SPL WESTERN TOWER, LEVEL-9, SPACE-903,  
186 BIR UTTAM MIR SHAWKAT ALI ROAD,  
TEJGAON INDUSTRIAL AREA, DHAKA-1208,  
BANGLADESH

TKT/RSVN : (88-02) 831-4711-19 EXT 501  
FAX : (88-02) 832-2353  
AIRPORT : (88-02) 891-4351 / 891-4633  
FAX : (88-02) 891-4343

#### DUBAI, U.A.E.

DXBAA : MR. SOMCHAI SUKKHASANTIKUL  
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PCL  
NO.1 BU HALEEBA PLAZA, SHOP NO. 1  
AL MURAAQABAT ROAD, DEIRA  
P.O. BOX 13142, DUBAI - U.A.E.

TKT/RSVN : (971-4) 268-1701  
FAX : (971-4) 266-5498 / 297-2098  
AIRPORT : (971-4) 224-4305  
FAX : (971-4) 224-5716

#### FRANKFURT, GERMANY

FRANN : "VACANT"  
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PCL  
ZEIL 127  
60313 FRANKFURT, GERMANY

TKT : (49-69) 92874-446  
RSVN : (49-69) 92874-444  
FAX : (49-69) 92874-222  
AIRPORT : (49-69) 69070-931  
FAX : (49-69) 692-981

#### FUKUOKA, JAPAN

FUKAD : MISS CHONNAKARN AKRAPREEDEE  
HINODE FUKUOKA BUILDING  
12-1, TENJIN 1, CHUO-KU  
FUKUOKA, 810-0001 JAPAN

TKT/RSVN : (81-92) 734-6433  
FAX : (81-92) 734-9480  
AIRPORT : (81-92) 477-7870  
FAX : (81-92) 477-0345

#### GUANGZHOU, PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

CANAA : MR. ANAN BUDKAEW  
G3, WEST WING, THE GARDEN HOTEL  
368 HUANSI DONGLU, GUANGZHOU 510064  
PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

TKT/RSVN : (86-20) 8365-2333 EXT 5,11,24  
FAX : (86-20) 8365-2488  
AIRPORT : (86-20) 8613-5310 / 8613-5313  
FAX : (86-20) 8613-5315

#### HANOI, SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM

HANAD : MRS. APHITCHAYA SAISA-ARD  
HANOI CENTRAL OFFICE TOWER,  
GROUND FLOOR, 44B LY THUONG KIET STREET  
HOAN KIEM DIST., HANOI  
SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM

TKT : (84-4) 3826-7921  
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

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

TKT/RSVN : (84-8) 3822-3365 EXT 5114, 5116  
FAX : (84-8) 3824-3361  
AIRPORT : (84-8) 3547-0300  
FAX : (84-8) 3547-0301



**HONG KONG, PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA**

HKGAA : MRS. NONTAKORN TRAKULPA	TKT	: (852) 2179-7785
24A UNITED CENTRE	RSVN	: (852) 2179-7777
95 QUEENSWAY, HONG KONG	FAX	: (852) 2179-7600
PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA	AIRPORT	: (852) 2769-7421-4
	FAX	: (852) 2382-4595

**HYDERABAD, REPUBLIC OF INDIA**

HYDAA : **VACANT**	TKT/RSVN	: (91-40) 2333-3030 EXT 110
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO., LTD.	FAX	: (91-40) 2333-3003
6-3-249/6, ROAD NO. 01, BANJARA HILLS	AIRPORT	: (91-40) 6660-5022
HYDERABAD - 500034, REPUBLIC OF INDIA	FAX	: (91-40) 6662-2003

**ISLAMABAD, ISLAMIC REPUBLIC OF PAKISTAN**

ISBAA : ** VACANT **	RSVN	: (92-51) 227-2140
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

**JAKARTA, REPUBLIC OF INDONESIA**

JKTAA : ** VACANT **	TKT/RSVN	: (62-21) 230-3041
WISMA NUSANTARA BUILDING 26TH FLR	FAX	: (62-21) 319-30792
JL. MH. THAMRIN NO. 59	AIRPORT	: (62-21) 550-2443 / 7137
JAKARTA 10350 INDONESIA	FAX	: (62-21) 550-7137

**JOHANNESBURG, CENTRAL EAST AND SOUTH AFRICA**

JNBAA : MR. THAMANOON KUPRASERT	TKT/RSVN	: (27-11) 268-2580
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

**KARACHI, PAKISTAN**

KHIAA : MR. POLAPAT NEELABHAMORN	TKT/RSVN	: (92-21) 3279-2294
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

**KATHMANDU, NEPAL**

KTMAA : MR. CHANTOUCH SRINILTA	TKT/RSVN	: (977-1) 422-4387
ANNAPURNA ARCADE, DURBAR MARG	FAX	: (977-1) 422-1130
KATHMANDU, NEPAL	AIRPORT	: (977-1) 411-3293
	FAX	: (977-1) 411-3287

**KOLKATA, REPUBLIC OF INDIA**

CCUAA : MR. VICHAYA SINGTOROJ	TKT/RSVN	: (91-33) 2283-8865/68
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

**KUALA LUMPUR, MALAYSIA**

KULAA : MR. SUTTICHOKE RODLEECHIT	TKT/RSVN	: (60-3) 2034-6900, 2034-6999
SUITE 30.01, 30TH FLOOR, WISMA GOLDHILL	FAX	: (60-3) 2034-6892
67 JALAN RAJA CHULAN	AIRPORT	: (60-3) 8787-3522 / 3533
50200 KUALA LUMPUR, MALAYSIA	FAX	: (60-3) 8787-3511

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

KMGAD : MR. CHATIYA APINYANUKUL	TKT	: (86-871) 351-2269
2ND, FLOOR, ATTACHED BUILDING	RSVN	: (86-871) 351-1515
OF JINJIANG HOTEL		
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

**LAHORE, ISLAMIC REPUBLIC OF PAKISTAN**

LHEAA : MR. SATIT DUMRERNG	TKT	: (92-042) 3630-9791-4
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO., LTD.	RSVN	: (92-042) 3636-9740
9-A, DAVIS ROAD, GRAND HOTEL & TOWER BUILDING	FAX	: (92-042) 3636-8690
LAHORE, ISLAMIC REPUBLIC OF PAKISTAN	AIRPORT	: (92-042) 3661-1514/15
	FAX	: (92-042) 3661-1513

**LONDON, UNITED KINGDOM**

LONAA : MR. WIT KITCHATHORN	TKT	: (44-207) 491-7953
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

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

LAXAA : MR. SUTSVETA SVETASOBHANA	TKT/RSVN	: (1-310) 640-0097 EXT. 747
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

**MADRID, SPAIN**

MADAA : MR. PATAPONG NANAKORN	TKT	: (34-91) 782-0523-24
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

**MANILA, PHILIPPINES**

MNLAA : MR. SERN CHUPIKULCHAI	TKT	: (63-2) 580-8446-8
COUNTRY SPACE 1 BUILDING SEN.	RSVN	: (63-2) 580-8440-1
GIL J. PUYAT AVENUE	FAX	: (63-2) 580-8484
MAKATI CITY, PHILIPPINES		

**MELBOURNE, AUSTRALIA**

MELAA : MR. ATHIWAT KRISNAMPOK	TKT	: (61-3) 8662-2200
3RD FLOOR, 250 COLLINS STREET	RSVN	: (61-3) 8662-2255
MELBOURNE, VICTORIA 3000	FAX	: (61-3) 9650-7003
AUSTRALIA	AIRPORT	: (61-3) 9338-8954
	FAX	: (61-3) 9335-3608

**MILAN, REPUBLIC OF ITALY**

MILAA : MR. VUTICHAIR KAMPANARTSANYAKORN	TKT/RSVN	: (39-02) 864-51710
VIA AMEDEI, 15	FAX	: (39-02) 864-51711
20123 MILAN, REPUBLIC OF ITALY	AIRPORT	: (39-02) 748-67911
	FAX	: (39-02) 748-60470

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

MOWAA : MR. MANAN BOONYACHAI	TKT/RSVN	: (7-495) 647-1082
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

**MUMBAI, REPUBLIC OF INDIA**

BOMAA : MR. PICHEST LAEITPIBOON	TKT/RSVN	: (91-22) 6637-3737
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		

**MUNICH, GERMANY**

MUCAA : MR. WAROTE INTASARA	TKT/RSVN	: (49-89) 2420-7010
BAYER KARREE BAYERSTRASSE 83	FAX	: (49-89) 2420-7070
80335 MUNICH, GERMANY	AIRPORT	: (49-89) 9759-2670/71
	FAX	: (49-89) 9759-2676

**MUSCAT, SULTANATE OF OMAN**

MCTAA : ** VACANT **	TKT/RSVN	: (968) 2470-4455
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

**NAGOYA, JAPAN**

NGOAA : MR. WEERAWAT SWASDIBUDTRA	TKT/RSVN	: (81-52) 963-8585-86
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

**OSAKA, JAPAN**

OSAAA : MR. NATTHAKORN CHUNHACHA	RSVN	: (81-06) 6202-5161
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

**OSLO, NORWAY**

OSLAA : MR. ARNUPHAP KITTIKUL	RSVN	: (47) 2311-8870
AKERSGT. 32 4TH FLOOR	FAX	: (47) 2311-8880
0180 OSLO, NORWAY	E-MAIL	: sales@thaairways.no

**PARIS, FRANCE**

PARAA : MR. JESADA CHANDREMA  
TOUR OPUS 12  
77 ESPLANADE DU GENERAL DE GAULLE  
92914 LA DEFENSE CEDEX  
FRANCE

TKT : (33-1) 5568-8000  
RSVN : (33-1) 5568-8070  
FAX : (33-1) 4090-7165  
AIRPORT : (33-1) 4862-4130  
FAX : (33-1) 4864-6267

**PENANG, MALAYSIA**

PERAD : MISS PARINEE CHANTHRAKUPT  
LEVEL 3 BURMAH PLACE  
142-L BURMAH ROAD  
10050 PENANG, MALAYSIA

TKT : (604) 226-7000  
FAX : (604) 226-6821  
RSVN : (604) 226-6000  
FAX : (604) 226-1857  
AIRPORT : (604) 643-9520  
FAX : (604) 644-3657

**PERTH, AUSTRALIA**

PERAA : MR. KARUN SIRAROJANAKUL  
LEVEL 4, ST MARTINS TOWER  
44 ST GEORGE'S TERRACE  
PERTH, WESTERN AUSTRALIA 6000

TKT : (61-8) 9265-8202  
RSVN : (61-8) 9265-8201  
FAX : (61-8) 9265-8260  
AIRPORT : (61-8) 9477-1099  
FAX : (61-8) 9477-1114

**PHNOM PENH, KINGDOM OF CAMBODIA**

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

TKT/RSVN : (855-23) 214-359-616 EXT.102-106  
FAX : (855-23) 220-790  
AIRPORT : (855-23) 303-868  
FAX : (855-23) 890-239

**ROME, REPUBLIC OF ITALY**

ROMAA : "VACANT" (MILAA ACTING ROMAA)  
50, VIA BARBERINI  
00187 ROME, REPUBLIC OF ITALY

TKT/RSVN : (39-6) 4781-3304  
FAX : (39-6) 4746-449  
AIRPORT : (39-6) 6501-0703 / 773  
FAX : (39-6) 6501-0297

**SEOUL, REPUBLIC OF KOREA**

SELAA : MR. TAVIROJ SONGKUMPOL  
15 TH FL., HANHWA FINANCE CENTER-TAEYUNGRO  
43, TAEYUNGRO 2-GA, JUNG-GU  
SEOUL, REPUBLIC OF KOREA, 100-733

TKT : (82-2) 3707-0133  
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**

SHAAA : MRS. PORNSRI CHOTIWIT  
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PCL.  
SHANGHAI OFFICE  
UNIT 2302, CHONG HING FINANCE CENTER  
288 NANJING ROAD (WEST)  
SHANGHAI 200003, PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

TKT/RSVN : (86-21) 3366-4000  
FAX : (86-21) 3366-4010  
AIRPORT : (86-21) 6834-6803  
FAX : (86-21) 6834-6802

**SINGAPORE**

SINAA : MR. KITTIIPHONG SANSOMBOON  
100 CECIL STREET #02-00  
THE GLOBE, SINGAPORE 069532

TKT/RSVN : (65) 6210-5000  
FAX : (65) 6223-9005  
AIRPORT : (65) 6542-8333  
FAX : (65) 6542-0179

**STOCKHOLM, SWEDEN**

STOAA : MR. VIRUJ RUCHIPONGSE  
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**

SYDNN : MR. PRIN YOOPRASERT  
75-77 PITT STREET, SYDNEY  
NEW SOUTH WALES 2000  
AUSTRALIA

TKT/RSVN : (61-2) 9844-0969  
FAX : (61-2) 9844-0936  
AIRPORT : (61-2) 9669-3033  
FAX : (61-2) 9669-3707

**TAIPEI, TAIWAN**

TPEAA : MR. CHETSENI DHANARAJATA  
7F, NO. 308, SEC. 2, BADE ROAD,  
TAIPEI 10492 TAIWAN

TKT : (886) 2-8772-5222 EXT. 711  
FAX TKT : (886) 2-2776-7656  
RSVN : (886) 2-8772-5111  
FAX RSVN : (886) 2-8772-7200

**TOKYO, JAPAN**

TYONN : MR. NOND KALINTA  
1-5-1 YURAKUCHO, CHIYODA-KU  
TOKYO 100-0006, JAPAN

TKT/RSVN : (81-3) 3503-3311  
FAX : (81-3) 3503-3323  
AIRPORT : (81-4) 7634-8329-31  
FAX : (81-4) 7634-8328

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

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

TKT/RSVN : (856-21) 222-527  
FAX : (856-21) 216-143  
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**

XMNAD : MR. NATAPOL VANICHKUL  
UNIT C 23 RD FLOOR, INTERNATIONAL PLAZA,  
NO.8 LUJIANG ROAD, XIAMEN, 361001  
PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

TKT/RSVN : (86-592) 226-1688  
FAX : (86-592) 226-1678  
AIRPORT : (86-592) 573-0558  
FAX : (86-592) 573-0578

**YANGON, UNION OF MYANMAR**

RGNA : MR. RATAPONG YANYONG  
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PCL.  
0101/1101 SAKURA TOWER,  
339 BOGYOKE AUNG SAN ST.  
KYAUKTADA 11182, YANGON  
THE REPUBLIC OF THE UNION OF MYANMAR

TKT/RSVN : (95-1) 255-499  
FAX : (95-1) 255-490  
AIRPORT : (95-1) 662-661  
FAX : (95-1) 650-675

**ZURICH, SWITZERLAND**

ZRHAA : MR. NIVAT CHANTARACHOTI  
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO., LTD.  
BAHNHOFSTRASSE 67 / SIHLSTRASSE 1  
8001 ZURICH, SWITZERLAND

TKT/RSVN : (41-44) 215-6500  
FAX : (41-44) 212-3409  
AIRPORT : (41-43) 816-4323  
FAX : (41-43) 816-4590

**สำนักงานภายในประเทศ****CHIANGMAI, THAILAND**

CNXSD : MRS. KORANOT NGUYEN  
240 PRAPOKKLAO ROAD,  
AMPHUR MUANG, CHIANGMAI 52000, THAILAND

TKT/RSVN : (053) 920-999  
FAX : (053) 920-995

**CHIANGRAI, THAILAND**

CEISD : MRS. KANLAYAPHA PANICH  
870 PHAHOLAYOTIN ROAD  
AMPHURE MUANG, CHIANGRAI 57000  
THAILAND

TKT/RSVN : (053) 711-179, 715-207, 715-734  
FAX : (053) 713-663

**HAT YAI, THAILAND**

HOYSD : MR. NARINTORN SUKASEAM  
180, 182, 184 NIPHAT UTHIT 1 ROAD  
HAT YAI, SONGKHLA 90110, THAILAND

TKT/RSVN : (074) 230-445  
FAX : (074) 233-114

**PHUKET, THAILAND**

HKTSD : MR. KITTISAK PINMUANG  
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**

KBVSD : MRS. SUPA SRIPANPONG  
KRABI INTERNATIONAL AIRPORT  
133 MOO 5 PETKASEM RD. T.NUAKLONG  
A.NUAKLONG KRABI 81130, THAILAND

TKT/RSVN : (075) 701-591-593  
FAX : (075) 701-594

**KHONKAEN, THAILAND**

KKCSD : MRS. PUANGPETCH KULTHAWEE  
HOTEL PULLMAN KHONKAEN RAJA ORCHID  
9/9 PRACHASUMRAN ROAD,  
NAI MUANG, MUANG, KHONKAEN 40000, THAILAND

TKT/RSVN : (043) 227-701-04  
FAX : (043) 227-708

**PATTAYA, THAILAND**

PYXSD : MR. NOPPORN KANCHANAMANEE  
DUSIT THANI, 240/2 PATTAYA BEACH ROAD,  
PATTAYA CITY, CHOLBURI 20150

TKT/RSVN : (038) 420-995-7  
FAX : (038) 420-998

**SURATTHANI, THAILAND**

URTSD : MR. SUVIAK SRISAKULPRASERT  
3/27-28 KAROONRAT RD.  
A. MUANG SURAT THANI 84000

TKT/RSVN : (077) 272-610  
FAX : (077) 283-997







ญี่ปุ่นใกล้แค่เอื้อม เลือกบินง่ายๆ สู่ 6 จุดหมายกับเรา



เพราะวันนี้หรือวันไหน คุณสามารถบินตรงสู่ญี่ปุ่นถึง 6 จุดหมาย  
ด้วยเที่ยวบินจากการบินไทย ที่มีมากถึง 68 เที่ยวบินต่อสัปดาห์  
จากสนามบินสุวรรณภูมิสู่ 5 เมือง 6 สนามบินของญี่ปุ่น  
ทั้ง โตเกียว โอซากา นาโกยา ฟูกูโอกะ และซัปโปโร  
ด้วยบริการชั้นเยี่ยมระดับโลก ที่คุณจะประทับใจตลอดการเดินทาง

 **ไทย**  
รักคุณเท่าฟ้า

A STAR ALLIANCE MEMBER 

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



บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900

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

[Thaiairways.com](http://Thaiairways.com)