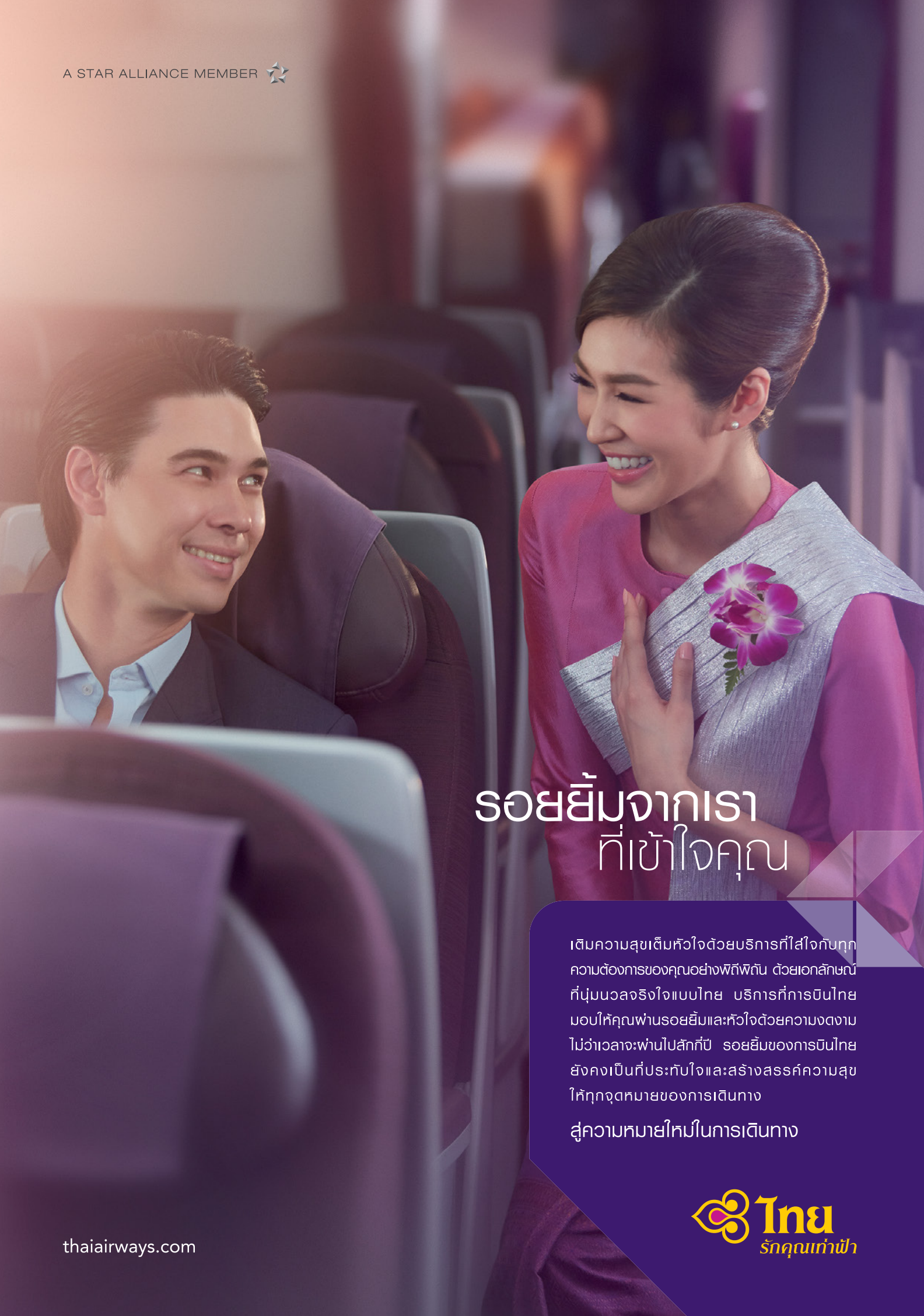
A STAR ALLIANCE MEMBER

ไทย
รักคุณเท่าฟ้า



รายงานประจำปี 2559

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)


A STAR ALLIANCE MEMBER
รอยยิ้มจากเรา
ที่เข้าใจคุณ
เติมความสุขเต็มหัวใจด้วยบริการที่ใส่ใจกับทุก
ความต้องการของคุณอย่างพิถีพิถัน ด้วยเอกลักษณ์
ที่นุ่มนวลจริงใจแบบไทย บริการที่การบินไทย
มอบให้คุณผ่านรอยยิ้มและหัวใจด้วยความงดงาม
ไม่ว่าเวลาจะผ่านไปสักกี่ปี รอยยิ้มของการบินไทย
ยังคงเป็นที่ประทับใจและสร้างสรรค์ความสุข
ให้ทุกจุดหมายของการเดินทาง
สู่ความหมายใหม่ในการเดินทาง
ไทย
รักคุณเท่าฟ้า
thaiairways.com



สารบัญ

สารจากประธานกรรมการ	3
สารจากฝ่ายบริหาร	4
นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ	6
ลักษณะการประกอบธุรกิจ	14
ปัจจัยความเสี่ยง	40
ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น	46
รายชื่อผู้ถือหุ้นรายใหญ่	52
นโยบายการจ่ายเงินปันผล	55
โครงสร้างการจัดการ	56
การกำกับดูแลกิจการ	70
รายงานของคณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคมประจำปี 2559	94
ความรับผิดชอบต่อสังคม	96
การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง	98
รายการระหว่างกัน	106
ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ	124
การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ	129
งบการเงิน	143
คณะกรรมการบริษัทฯ	196
ฝ่ายบริหาร	204
สำนักงานสาขา	210

ผู้ลงทุนสามารถศึกษาข้อมูลของบริษัทที่ออกหลักทรัพย์เพิ่มเติมได้จาก แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) ของบริษัทฯ ที่แสดงไว้ใน www.sec.or.th หรือ www.thaiairways.com



สารจากประธานกรรมการ

ปี 2559 เป็นปีที่การบินไทยได้ดำเนินการตามแผนปฏิรูปขั้นที่ 2 "การสร้างความแข็งแกร่งในการแข่งขัน" ซึ่งประกอบด้วย 4 แผนกลยุทธ์หลัก คือ แผนหารายได้ แผนลดค่าใช้จ่าย แผนการสร้างขีดความสามารถอย่างยั่งยืน และแผนสร้างความเป็นเลิศในการบริการลูกค้า โดยการบินไทยได้มุ่งเน้นการปรับปรุงระบบสำคัญที่เป็นรากฐาน (Foundation) ของการดำเนินการ เพื่อเสริมสร้างศักยภาพของการบินไทย ได้แก่ การปรับปรุงระบบบริหารเครือข่ายเส้นทางบินใหม่ ทำให้สามารถจัดทำตารางบิน (TPI) ได้ล่วงหน้าอย่างรวดเร็ว และทำให้การบินไทยสามารถวางโครงสร้างเครือข่ายเส้นทางบินที่สนับสนุนการเป็นศูนย์กลางการบิน (Bank Structure) ซึ่งจะทำให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกลายเป็นศูนย์กลาง (Hub) การบินหลักของภูมิภาค รวมทั้งได้เพิ่มเครือข่ายเส้นทางบินและความถี่ของเที่ยวบินไปยุโรปและตะวันตก (เตหะราน มอสโคว์ ภูเก็ต-แฟรงค์เฟิร์ต) และเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินไปลอนดอน บรัสเซลส์ ออสโล

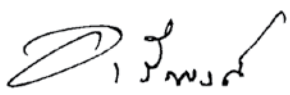
นอกจากนี้ การบินไทยยังได้ปรับปรุงระบบบริหารราคาใหม่ ทำให้ปรับปรุงราคาได้อย่างรวดเร็วทันกับคู่แข่ง อีกทั้งติดตั้งระบบเชื่อมโยงการบริการในเที่ยวบินและภาคพื้น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริการจากการเชื่อมต่อข้อมูลการบริการในเที่ยวบิน การบริการภาคพื้นและการซ่อมบำรุงเครื่องบิน ซึ่งจะทำให้แก้ไขปัญหาในการบริการได้รวดเร็ว เหมาะสม และนำไปต่อยอดการปรับปรุงบริการต่อไป สำหรับการขายผ่านเว็บไซต์ การบินไทยได้ปรับปรุงระบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์มาอย่างต่อเนื่องและอยู่ระหว่างการนำระบบใหม่มาใช้ภายในปี 2560

สำหรับการเสริมความแข็งแกร่งของฝูงบิน และการปรับปรุงผลิตภัณฑ์ในเครื่องบิน การบินไทยได้รับมอบเครื่องบินรุ่นใหม่ Airbus A350-900 XWB ที่มีความสะดวกสบายและทันสมัย โดยจะได้ทยอยรับมอบเครื่องบินรุ่นเดียวกันในปี 2560 จำนวน 5 ลำ รวมทั้งการบินไทยได้ปรับปรุงบริการในชั้นธุรกิจ โดยมุ่งบูรณาการการบริการในทุกจุดสัมผัสสู่ความเป็นเลิศอย่างครบวงจร หรือ Magic Service Ring โดยเน้นการให้บริการแก่ผู้โดยสารตั้งแต่เริ่มใช้บริการของการบินไทยจนสิ้นสุดการเดินทาง เพื่อให้การเดินทางเป็นไปอย่างราบรื่น สร้างความประทับใจให้กับผู้โดยสาร อีกทั้งการบินไทยได้รับพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินรุ่นใหม่จำนวน 600 คน และปรับหลักสูตรในการอบรมที่มุ่งเน้นการสร้างจิตสำนึกในการบริการตามบทบาทและหน้าที่ โดยคำนึงความปลอดภัยและคุณภาพในการบริการสูงสุด ทั้งนี้ ผลลัพธ์ของการปรับปรุงบริการมาอย่างต่อเนื่อง ทำให้ผลการสำรวจความคิดเห็นของนักเดินทางและผู้โดยสารทั่วโลกของหลายสถาบัน แสดงว่าผู้ใช้บริการได้เห็นความเปลี่ยนแปลงของการบินไทยในทางที่ดีขึ้น และบริษัทฯ ได้รับรางวัลต่างๆ มากมาย อาทิ รางวัลอันดับที่ 1 ประเภทสายการบินที่มีการปรับปรุงคุณภาพการบริการดีขึ้นมากที่สุด สายการบินที่ให้บริการ สปาเลานจ์ยอดเยี่ยม จากสกายแทรกซ์ (Skytrax) และรางวัลสายการบินที่นักท่องเที่ยวจีนชื่นชอบที่สุดประจำปี 2559 จากการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย เป็นต้น ซึ่งผลงานที่เกิดขึ้นในปี 2559 นี้ เป็นผลมาจากความร่วมมือร่วมใจกันของคณะกรรมการบริษัทฯ ฝ่ายบริหาร และพนักงานที่ได้ทุ่มเทในการดำเนินการตามแผนปฏิรูป และจากลูกค้าที่ได้ให้การสนับสนุน เลือกใช้บริการของการบินไทย รวมถึงผู้ถือหุ้นทุกท่านที่ให้ความไว้วางใจในการลงทุนในบริษัท การบินไทย

นอกจากนี้ ในปี 2559 การบินไทยยังได้ปรับปรุงกระบวนการทำงานของหลายหน่วยงาน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพให้มากขึ้น และยังคงกำกับดูแลบริหารต้นทุน และค่าใช้จ่ายอย่างเข้มงวด โดยดำเนินการอย่างต่อเนื่องไปในปี 2560 และได้บริหารจัดการด้านการเงิน เพื่อจัดการเงินสดคงเหลือให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม และปรับโครงสร้างเงินกู้ให้เหมาะสมกับกระแสเงินสดคงเหลือของแต่ละสกุลเงิน ซึ่งมีผลทำให้ต้นทุนทางการเงินลดลงในระยะยาว และได้กำหนดตัวชี้วัดผลการปฏิบัติงานของพนักงานให้สอดคล้องกับผลดำเนินงานตามแผนปฏิรูป เพื่อให้มั่นใจว่าพนักงานที่ให้ความร่วมมือตามแผนปฏิรูปจะได้รับผลตอบแทนอย่างเหมาะสม

ในปี 2560 นี้ การบินไทยได้ก้าวเข้าสู่แผนปฏิรูปขั้นที่ 3 คือ การเติบโตและมีกำไรอย่างยั่งยืน ซึ่งยังมีเรื่องที่ต้องดำเนินการอีกมากเพื่อจะนำพาการบินไทยไปสู่การเป็นสายการบินชั้นนำของโลก

สุดท้ายนี้ ผมในนามของคณะกรรมการบริษัทฯ ฝ่ายบริหาร และพนักงานการบินไทยขอขอบพระคุณ ท่านผู้มีอุปการคุณทุกท่าน ที่ให้การสนับสนุนการดำเนินงานของบริษัทฯ มาอย่างต่อเนื่อง และผมหวังว่าจะได้รับการสนับสนุนจากทุกท่านในปี 2560 เช่นเดียวกับที่ผ่านมาในปี 2559 ด้วยความเชื่อมั่นว่าการบินไทยจะสามารถเติบโตได้อย่างมั่นคง และทะยานสู่ท้องฟ้าได้อย่างสง่างาม ซึ่งคณะกรรมการบริษัทฯ ฝ่ายบริหาร และพนักงานทุกคนจะได้ร่วมมือกันอย่างเต็มที่ เพื่อให้การดำเนินการบรรลุเป้าหมายของบริษัทฯ ต่อไป



(นายอารีพงศ์ ภู่ชอุ่ม)
ประธานกรรมการ

สารจากฝ่ายบริหาร

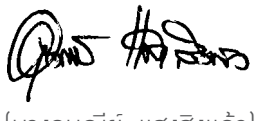
ปี 2559 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการตามแผนปฏิรูปขั้นที่ 2 ประกอบด้วยกลยุทธ์หลัก 4 กลยุทธ์ และ 20 แผนงานหลักที่สอดคล้องกัน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างความแข็งแกร่งในการแข่งขัน (Strength Building) เพื่อพร้อมต่อสู้ในเวทีระดับโลก จากการที่การบินไทยได้ดำเนินการตามแผนปฏิรูป และได้มีการพัฒนาและปรับปรุงการดำเนินงานที่สำคัญต่างๆ ได้แก่ การจัดวางระบบบริหารเครือข่ายเส้นทางบิน การเพิ่มเครือข่ายเส้นทางบินและความถี่ การวางระบบบริหารราคา การยกระดับการให้บริการในชั้นธุรกิจ การพัฒนาและปรับปรุงการบริการ (Service Ring Improvement) ซึ่งต้องปรับปรุงให้ครบทุกจุดบริการสำหรับผู้โดยสารทุกชั้นบริการ รวมทั้งมีการปรับปรุงกระบวนการทำงานให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น และการบริหารจัดการด้านการเงินที่เหมาะสมนั้น ทำให้สถานการณ์กลับมามีกำไรสุทธิเป็นเงิน 47 ล้านบาท เป็นครั้งแรกหลังจากขาดทุนมาตั้งแต่ปี 2556 ทั้งนี้ การบินไทยคงดำเนินการตามแผนปฏิรูปต่อไป โดยจะพิจารณาปรับแผนกลยุทธ์ให้เหมาะสมตามสถานการณ์การแข่งขันทางธุรกิจการบินในปัจจุบัน ทั้งนี้ภายใต้การติดตามการประเมินผลอย่างใกล้ชิด โดยหน่วยงานใดที่ปรับเปลี่ยนตามแผนปฏิรูปแล้วประสบความสำเร็จก็ต้องรักษามาตรฐานไว้ และพัฒนาต่อไปอย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นต้นแบบที่ดีให้กับหน่วยงานอื่นต่อไป

ในช่วงเวลาเดียวกันของการปฏิรูปองค์กร ประเทศไทยต้องเผชิญกับวิกฤต ICAO ซึ่งนำไปสู่การยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางการบิน การบินไทยในฐานะสายการบินแห่งชาติพร้อมที่จะพัฒนาองค์กร รวมทั้งให้การสนับสนุนและความร่วมมือกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ในกระบวนการทบทวนการออกใบรับรองการเดินอากาศ (AOC Re-certification) ให้เป็นไปตามกฎ ระเบียบ ข้อกำหนดตามมาตรฐานการบินใหม่ ที่ กพท. ร่วมกับ Civil Aviation Authority International : CAAi พัฒนาขึ้น เพื่อให้ประเทศไทยสามารถแก้ไขข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญด้านความปลอดภัยตามโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) ทั้งนี้ ตลอดเวลาที่ผ่านมาการบินไทยได้มุ่งเน้นในเรื่องการรักษาคุณภาพ ความปลอดภัย ความมั่นคงและมาตรฐานการบินให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล

ในปี 2560 การบินไทยจะก้าวสู่แผนปฏิรูประยะที่ 3 คือ การเติบโตอย่างยั่งยืน (Sustainable Growth) โดยจะมุ่งเน้นเรื่องการหารายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร การบริหารจัดการหน่วยธุรกิจ ได้แก่ การซ่อมบำรุงอากาศยาน การให้บริการภาคพื้น ครัวการบิน การบริการขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ อีกทั้งจะต้องเร่งบริหารจัดการทรัพย์สินที่ไม่มีความจำเป็นในการถือครองทั้งอสังหาริมทรัพย์ และสังหาริมทรัพย์

นอกจากนี้ การบินไทยยังมีโครงการลงทุนที่สำคัญ คือ โครงการพัฒนาศูนย์ซ่อมอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา ซึ่งถือได้ว่าเป็นโอกาสทางธุรกิจที่การบินไทยได้รับความไว้วางใจจากรัฐบาลให้ดำเนินการ โดยเป็นหนึ่งในแผนพัฒนาพื้นที่ฝั่งทะเลด้านตะวันออก เนื่องด้วยการบินไทยมีความพร้อมและมีบุคลากรที่มีศักยภาพ ทั้งนี้ การบินไทยมุ่งมั่นจะพัฒนาโครงการดังกล่าวให้เกิดผลสำเร็จขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม เพื่อที่จะรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก และเอื้อให้เกิดการพัฒนาไปสู่งานบริการด้านอื่นๆ อาทิ ธุรกิจบริการภาคพื้น ธุรกิจคลังสินค้าและการขนส่งสินค้า

สุดท้ายนี้ ดิฉันและฝ่ายบริหาร และพนักงานการบินไทย ขอขอบพระคุณท่านผู้มีอุปการคุณทุกท่าน ที่ให้การสนับสนุนการบินไทยด้วยดีเสมอมา จึงขอให้มั่นใจว่า ฝ่ายบริหารและพนักงานมีเป้าหมายร่วมกันที่จะทำให้การบินไทยเป็นสายการบินอันดับ 1 ใน 5 ของโลกอย่างยั่งยืน



(นางอุษณีย์ แสงสิงแก้ว)
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่หน่วยธุรกิจบริการการบิน
รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่



นโยบายและภาพรวม
การประกอบธุรกิจ

ความเป็นมาของบริษัทฯ

รัฐบาลไทยในปี 2503 ได้จัดตั้ง บริษัท การบินไทย จำกัด เพื่อให้ประเทศไทยมีสายการบินแห่งชาติที่ให้บริการในระดับสากล โดยการร่วมทุนระหว่างบริษัท เดินอากาศไทย จำกัด กับสายการบินสแกนดิเนเวียนแอร์ไลน์ ซิสเต็ม มีวัตถุประสงค์แรกเริ่มเพื่อดำเนินธุรกิจการบินระหว่างประเทศ โดยบริษัทฯ ได้รับการสนับสนุนทางด้านการบริหาร และด้านเทคนิคจากสายการบินสแกนดิเนเวียนแอร์ไลน์ ซิสเต็ม



เมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2503 บริษัทฯ ได้จดทะเบียนเป็นบริษัทจำกัด ด้วยทุนจดทะเบียนแรกเริ่ม 2 ล้านบาท มีบริษัท เดินอากาศไทย จำกัด ถือหุ้นร้อยละ 70 และสายการบินสแกนดิเนเวียนแอร์ไลน์ ซิสเต็ม ถือหุ้นร้อยละ 30 ของทุนจดทะเบียน

การดำเนินการของบริษัทฯ ประสบผลสำเร็จด้วยดี หลังการก่อตั้งในวันที่ 30 มีนาคม 2520 สายการบินสแกนดิเนเวียนแอร์ไลน์ ซิสเต็ม ได้โอนหุ้นที่มีอยู่ทั้งหมดให้แก่ บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด ทำให้การร่วมทุนสิ้นสุดลง และบริษัทฯ ได้ทำการเพิ่มทุนโดยมีกระทรวงการคลังเข้าเป็นผู้ถือหุ้น ต่อมาเมื่อวันที่ 1 เมษายน 2531 รัฐบาลในสมัยนายกรัฐมนตรี ฯพณฯ พลเอกเปรม ติณสูลานนท์ ได้รวมกิจการการบินภายในประเทศที่บริษัท เดินอากาศไทย จำกัด ให้บริการเข้ากับกิจการของบริษัทฯ ตามมติคณะรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ ส่งผลให้เงินทุนจดทะเบียนของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นเป็น 2,230 ล้านบาท โดยมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียน 26,989,009,500 บาท มีทุนชำระแล้ว 21,827,719,170 บาท มีกระทรวงการคลังและธนาคารออมสินถือหุ้นคิดเป็นร้อยละ 53.16 ส่วนที่เหลือร้อยละ 46.84 ถือหุ้นโดยประชาชนทั่วไป ทั้งในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งรวมถึงพนักงานของบริษัทฯ

จากบริบทแรกในการสร้างธุรกิจการบินที่ได้สั่งสมประสบการณ์และกลยุทธ์ในการบริหารองค์กรจนสามารถเพิ่มทุน และสามารถจดทะเบียนเข้าตลาดหลักทรัพย์ ปัจจุบันบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นสายการบินแห่งชาติของประเทศไทย มีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม ประกอบธุรกิจการบริการขนส่งทางอากาศทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ณ สำนักงานใหญ่ที่กรุงเทพมหานคร โดยมีฐานปฏิบัติการบินที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นศูนย์กลางของเครือข่ายการขนส่ง ประกอบด้วยการให้บริการขนส่งทางอากาศ ได้แก่ การขนส่งผู้โดยสาร การขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ และมีธุรกิจที่เกี่ยวข้อง คือ บริการคลังสินค้า บริการลูกค้าภาคพื้น บริการอุปกรณ์ภาคพื้น ครัวการบิน และบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน



เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2556 บริษัทฯ ได้จัดตั้ง บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด ด้วยทุนจดทะเบียน 1,800 ล้านบาท ชำระแล้วร้อยละ 100 เป็นเงิน 1,800 ล้านบาท โดยมีบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 100 สายการบินไทยสมายล์ ได้เริ่มดำเนินการบินตั้งแต่วันที่ 10 เมษายน 2557 ด้วยรหัสสายการบิน WE โดยทำการบินจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งในช่วงแรกทำการบินเส้นทางภายในประเทศ ทั้งหมด 10 เส้นทาง ต่อมาเมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2557 สายการบินไทยสมายล์ ได้เพิ่มการให้บริการจากท่าอากาศยานดอนเมือง โดยทำการบินเฉพาะเส้นทางภายในประเทศ 3 เส้นทาง และตั้งแต่วันที่ 25 ตุลาคม 2557 สายการบินไทยสมายล์ ได้เพิ่มการให้บริการในเส้นทางระหว่างประเทศ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 สายการบินไทยสมายล์ อำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารโดยให้บริการทั้งท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง โดยมีเที่ยวบินระหว่างประเทศและภายในประเทศบริการจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ 20 เส้นทาง และเที่ยวบินภายในประเทศบริการจากท่าอากาศยานดอนเมือง 3 เส้นทาง

วิสัยทัศน์ (Vision)

เป็นสายการบินที่ลูกค้าเลือกเป็นอันดับแรก ให้บริการดีเลิศด้วย "เสน่ห์ความเป็นไทย"

The First Choice Carrier with Touches of Thai

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

พันธกิจ (Mission)

พันธกิจหลักของบริษัทฯ ประกอบด้วย พันธกิจต่อลูกค้า ผู้ถือหุ้น พนักงาน และสังคม ดังนี้

- ให้บริการขนส่งทางอากาศอย่างครบวงจรทั้งภายในและระหว่างประเทศ โดยมุ่งเน้นในเรื่องมาตรฐานความปลอดภัย ความสะดวกสบาย และการบริการที่มีคุณภาพด้วยเอกลักษณ์ความเป็นไทย เพื่อส่งมอบผลิตภัณฑ์ที่มีคุณค่าและความน่าเชื่อถือสูง รวมทั้งเสริมสร้างความประทับใจและความสัมพันธ์ที่ดีกับ**ลูกค้า**
- มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามมาตรฐานสากล เพื่อสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนให้แก่องค์กรและสร้างผลตอบแทนจากการลงทุนที่สูงให้แก่**ผู้ถือหุ้น**
- เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ที่สร้างความแข็งแกร่งให้กับ**พนักงาน** เพื่อให้ทำงานได้อย่างเต็มศักยภาพ ตระหนักถึงการให้ความสำคัญแก่ลูกค้า เสริมสร้างขีดความสามารถ ทักษะ และความรับผิดชอบ ตลอดจนเพิ่มพูนความผูกพันต่อองค์กร
- ช่วยเหลือ ส่งเสริม และแสดงความรับผิดชอบต่อ**สังคม**และสิ่งแวดล้อม ในฐานะเป็นสายการบินแห่งชาติ

ทั้งนี้ ต้องดำเนินการภายใต้การกำกับดูแลกิจการที่ดี **ตามหลักธรรมาภิบาล**

คุณค่าหลัก (Core Values)

เพื่อให้บริษัทฯ สามารถเติบโตอย่างแข็งแกร่งและยั่งยืน และสามารถแข่งขันได้ในสภาวะแวดล้อมทางธุรกิจที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว บริษัทฯ ส่งเสริมและยึดมั่นในคุณค่าหลักสำคัญ 3 ประการ ได้แก่

1. มุ่งเน้นการสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้า (Customer Satisfaction)
2. ให้การบริการระดับโลก (World Class Services)
3. สร้างคุณค่าในทุกมิติ (Value Creation)

กลยุทธ์

ในปี 2557 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บริษัทฯ) ประสบปัญหาเรื่องความสามารถในการแข่งขันลดลง มีจำนวนเส้นทางบินที่มีผลประกอบการขาดทุนมากกว่าที่มีกำไร ฝูงบินมีแบบเครื่องบินหลากหลายทำให้มีต้นทุนในการบำรุงรักษาสูงกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม การบริหารจัดการต้นทุนในภาพรวมไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร การบริหารจัดการและพัฒนาบุคลากรยังไม่เหมาะสม ประกอบกับสภาวะการแข่งขันของธุรกิจการบินในภูมิภาคมีความรุนแรง และเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว จึงทำให้บริษัทฯ ประสบปัญหาขาดทุนอย่างต่อเนื่อง และยังไม่สามารถฟื้นตัว คณะกรรมการและฝ่ายบริหารของบริษัทฯ จึงได้ร่วมกันพิจารณากำหนดแผนปฏิรูปองค์กรระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2558-2560) โดยมีเป้าหมายในการลดการขาดทุนให้ได้อย่างรวดเร็ว และสร้างความแข็งแกร่งในการแข่งขันเพื่อให้บริษัทฯ สามารถดำเนินการภายใต้การเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมการบินได้อย่างเติบโตและยั่งยืน

แผนปฏิรูประยะที่ 1 (พ.ศ. 2558)

แผนปฏิรูประยะที่ 1 เริ่มดำเนินการในปี 2558 ประกอบด้วย กลยุทธ์หลัก 6 กลยุทธ์ 21 แผนงานหลักที่สอดคล้องกัน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดการขาดทุนให้ได้อย่างรวดเร็ว 6 กลยุทธ์ดังกล่าวประกอบด้วย

1. กลยุทธ์การปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางบิน
2. กลยุทธ์การปรับปรุงฝูงบิน
3. กลยุทธ์การพาณิชย์
4. กลยุทธ์การปรับปรุงการปฏิบัติการและต้นทุน
5. กลยุทธ์การปรับปรุงการบริหารทรัพยากรบุคคล
6. กลยุทธ์การบริหารจัดการบริษัทในเครือและกลุ่มธุรกิจของบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้เร่งดำเนินการตามแผนปฏิรูป ระยะที่ 1 โดยปิดสถานีและลดเที่ยวบินที่ไม่ทำกำไร ปลดประจำการเครื่องบินที่มีอายุการใช้งานสูงเกินอายุเฉลี่ยของอุตสาหกรรม เพื่อลดแบบและชนิดของเครื่องบินให้น้อยลง รวมทั้งลดค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร และค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการปิดสถานีและลดเที่ยวบิน เร่งขายเครื่องบินที่ปลดระวาง จัดทำตัวชี้ผลการปฏิบัติงาน (KPI) เพื่อจะให้ผลตอบแทนที่สอดคล้องกับผลการปฏิบัติงาน

แผนปฏิรูประยะที่ 2 (พ.ศ. 2559)

ปี 2559 บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามแผนปฏิรูประยะที่ 2 ซึ่งประกอบด้วยกลยุทธ์หลัก 4 กลยุทธ์ และ 20 แผนงานหลักที่สอดคล้องกัน โดยบางแผนงานเป็นการดำเนินการต่อเนื่องจากแผนปฏิรูประยะที่ 1 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างความแข็งแกร่งในการแข่งขัน (Strength Building) ซึ่ง 4 กลยุทธ์ดังกล่าวประกอบด้วย การหารายได้ที่ Aggressive การลดค่าใช้จ่ายและเพิ่มประสิทธิภาพ การสร้าง Capability เพื่อความยั่งยืน และการสร้างความเป็นเลิศในการบริการลูกค้า บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามแผนปฏิรูประยะที่ 2 โดยปรับปรุงระบบหลักที่เป็นรากฐาน (Foundation) ในการดำเนินการของบริษัทฯ เพื่อเสริมสร้างศักยภาพของบริษัทฯ ได้แก่ วางระบบบริหารเครือข่ายการบิน เพื่อให้บริษัทฯ สามารถสร้างเครือข่ายการบินที่ทำให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกลายเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค ระบบบริหารการจัดหารายได้ เพื่อพัฒนาประสิทธิภาพในการหารายได้ ปรับปรุงระบบการขายพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ อีกทั้งได้ปรับปรุงการบริการ เพื่อเสริมสร้างความเป็นเลิศในการให้บริการ โดยยกระดับการให้บริการ ผลิตภัณฑ์ และอาหารที่ให้บริการในชั้นธุรกิจ รวมถึงปรับปรุงกระบวนการการทำงานของฝ่ายต่างๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพให้มากขึ้น และลดต้นทุนการดำเนินการ

ขั้นตอนการปฏิรูปบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ระหว่างปี 2558-2560

Shrink to grow approach

	ขั้นที่ 1 หยุดการขาดทุน "Stop the Bleeding"	ขั้นที่ 2 สร้างความแข็งแกร่งในการแข่งขัน "Strength Building"	ขั้นที่ 3 เติบโตอย่างมีกำไรในระยะยาว "Sustainable Growing"
วัตถุประสงค์	• ลดการขาดทุนให้ได้โดยเร็ว • เร่งสร้างรายได้เพิ่ม	• สร้างความแข็งแกร่งในการแข่งขัน	• ขยายธุกิจอย่างยั่งยืน
วิธีการ	• เร่งยกเลิกเส้นทางที่ขาดทุนอย่างต่อเนื่อง และไม่มีศักยภาพในการทำกำไร • ปลดระวางและขายเครื่องที่หมดความจำเป็นในการใช้งาน	• ปรับปรุงประสิทธิภาพในการหารายได้ การบริหารต้นทุนและกำกับดูแลอย่างต่อเนื่อง • วางระบบงานที่ทันสมัยและจัดหา New IT Systems สำหรับการวางแผนการพาณิชย์และการบริการ	• ขยายธุกิจเมื่อสามารถกลับมาทำกำไรได้อย่างต่อเนื่อง • ใช้จุดแข็งขององค์กรเป็นหลักในการเติบโต
	ดำเนินการปี 2558-2559	**ดำเนินการปี 2558-2559**	**ดำเนินการปี 2560 เป็นต้นไป**

เช่น ปรับปรุงกระบวนการบริการในชั้นประหยัด กระบวนการการทำงานของหน่วยธุรกิจพาณิชย์สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ บริหารต้นทุน และกำกับดูแลค่าใช้จ่ายอย่างเข้มงวด และมีการกำหนดค่าตัวชี้วัดผลการปฏิบัติงานของพนักงานให้สอดคล้องกับผลการดำเนินงานตามแผนปฏิรูป และเตรียมค่าตอบแทนให้พนักงานของหน่วยงานที่สามารถลดค่าใช้จ่ายที่ไม่ใช่ค่าใช้จ่ายน้ำมัน ทั้งนี้ การดำเนินการตามแผนปฏิรูปมีการกำกับดูแลอย่างต่อเนื่องและใกล้ชิด โดยคณะกรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูปองค์กร ผ่านสำนักบริหารการปฏิรูปบริษัทฯ โดยมีการติดตามการดำเนินงานรายสัปดาห์ และคณะกรรมการบริษัท บริษัทฯ ติดตามผลการดำเนินการทุกเดือน

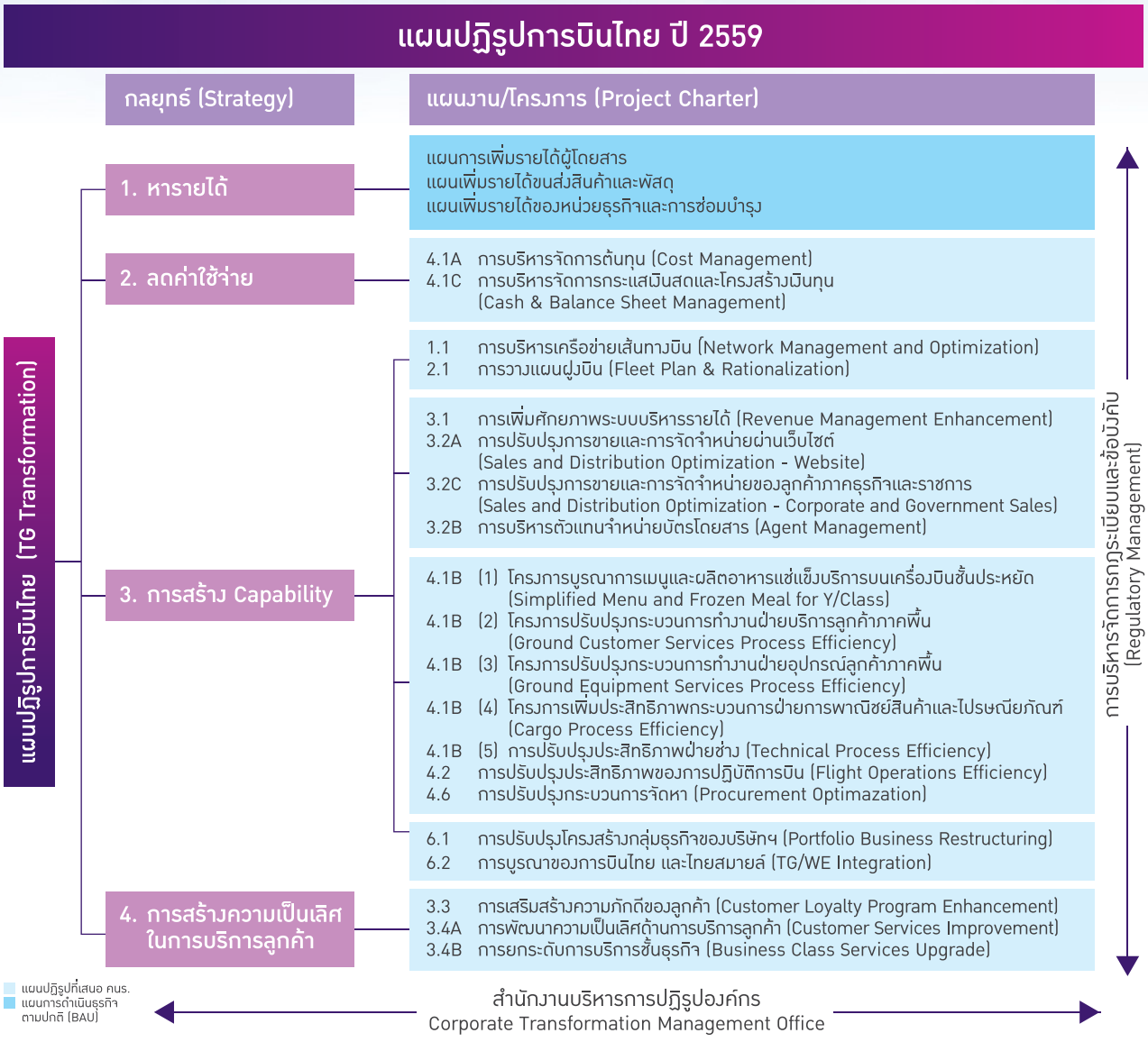
แผนปฏิรูประยะที่ 3 (พ.ศ. 2560)

การดำเนินการแผนปฏิรูประยะที่ 3 (พ.ศ. 2560) มีวัตถุประสงค์เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน (Sustainable Growth) และกลับมาทำกำไรอย่างยั่งยืนด้วย โดยจะมุ่งเน้นเรื่องการหารายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร การบริหารจัดการหน่วยธุรกิจ ได้แก่ การซ่อมบำรุงอากาศยาน การให้บริการภาคพื้น ครัวการบิน การบริการขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ อีกทั้งจะต้องเร่งขายเครื่องบินที่ปลดประจำการแล้ว และบริหารจัดการทรัพย์สินที่ไม่มีความจำเป็นในการถือครองทั้งอสังหาริมทรัพย์ในประเทศและต่างประเทศ ในการดำเนินการแผนปฏิรูปปี 2560 จะเป็นส่วนหนึ่งของแผนยุทธศาสตร์ 5 ปี ของบริษัทฯ และได้มีการปรับปรุงแผนปฏิรูปให้มีความเหมาะสม โดยปรับกลยุทธ์เป็น 6 กลยุทธ์ และ 16 แผนงานหลัก โดยแบ่งเป็นแผนปฏิรูปที่ดำเนินการต่อเนื่องจากปี 2559 จำนวน 12 แผน และแผนดำเนินการสำคัญของแผนยุทธศาสตร์ที่ต้องติดตามอย่างใกล้ชิดจำนวน 4 แผน ทั้งนี้ กลยุทธ์ทั้ง 6 กลยุทธ์ มีดังนี้

1. กลยุทธ์พัฒนาเครือข่ายการบินที่แข่งขันได้และทำกำไร และลดความซับซ้อนของฝูงบิน

แผนปฏิรูปบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

	ดำเนินการปี 2558	เริ่มดำเนินการปี 2558-2559	เริ่มดำเนินการปี 2560
	ขั้นที่ 1 หยุดการขาดทุน "Stop the Bleeding"	ขั้นที่ 2 สร้างความแข็งแกร่งในการแข่งขัน "Strength Building" ประกอบด้วย 4 ส่วนหลัก	ขั้นที่ 3 เติบโตอย่างยั่งยืน "Sustainable Growth"
แผนปฏิรูป	1. การปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางบิน 2. การปรับปรุงฝูงบิน 3. การพาณิชย์ 4. การปรับปรุงการปฏิบัติการและต้นทุน 5. การปรับปรุงการบริหารทรัพยากรบุคคล 6. การบริหารจัดการบริษัทในเครือและกลุ่มธุรกิจของบริษัทฯ	1. แผนหารายได้ที่ Aggressive ขึ้น 2. แผนลดค่าใช้จ่าย/เพิ่มประสิทธิภาพ 3. แผนสร้าง Capability เพื่อความยั่งยืน 4. แผนสร้างความเป็นเลิศในการบริการลูกค้า	



2. กลยุทธ์เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและเสริมสร้างรายได้
3. กลยุทธ์สร้างความเป็นเลิศในการให้บริการ (Service Ring)
4. กลยุทธ์มีต้นทุนที่แข่งขันได้ และการดำเนินการมีประสิทธิภาพ
5. กลยุทธ์สร้างวัฒนธรรมองค์กรที่สนับสนุนความยั่งยืนและพัฒนาบุคลากรให้มีคุณภาพคีเยี่ยม
6. กลยุทธ์บริหารบริษัทในเครือและกลุ่มธุรกิจ และพัฒนากลยุทธ์ธุรกิจใหม่เพื่อความยั่งยืน

การเปลี่ยนแปลงลักษณะการประกอบธุรกิจของปีที่ผ่านมา

- การบริหารจัดการด้านการเงิน

- ในปี 2559 บริษัทฯ ได้บริหารจัดการด้านการเงินแบบองค์รวม โดยพิจารณาในด้านการบริหารเงินสด โครงสร้างเงินกู้ยืม ตลอดจนการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันอย่างมีความคล่องตัวและสอดคล้องกับสถานการณ์ราคาน้ำมันในตลาดโลก
- ด้านการบริหารเงินสด บริษัทมีการบริหารกระแสเงินสดคงเหลือให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม โดยพิจารณาประกอบกับวงเงินสินเชื่อระยะสั้นที่มีอยู่กับสถาบันการเงินต่างๆ มีการกระชับจำนวนบัญชีที่ใช้งานจริงๆ เท่านั้น ทำให้เงินสดโดยเฉลี่ยของบริษัทลดลงสามารถนำไปชำระคืนหนี้ระยะสั้นและลดค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยของบริษัทได้
- บริษัทฯ มีการปรับโครงสร้างเงินกู้ยืมโดยปรับให้สอดคล้องกับรายได้และค่าใช้จ่ายหลากหลายสกุลเงินที่มีมากกว่า 50 สกุลเงิน โดยมุ่งเน้นการหลีกเลี่ยงการก่อหนี้หรือเพิ่มค่าใช้จ่ายในสกุลเงิน USD เนื่องจากบริษัทฯ มีภาระค่าใช้จ่ายเป็น USD มากอยู่แล้ว บริษัทฯ ได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนแบบสมดุล (Natural Hedging) คือจัดการให้รายจ่ายหรือการชำระคืนหนี้เป็นสกุลเงินเดียวกันกับรายได้มากที่สุด โดยมี

การปรับโครงสร้างเงินกู้ ให้เหมาะสมกับกระแสเงินสดคงเหลือของแต่ละสกุลเงิน โดยใช้เครื่องมือทางการเงิน ได้แก่ Cross Currency Swap (CCS) และ/หรือ Interest Rate Swap (IRS) ตามความเหมาะสมของตลาดโดยพิจารณาสกุลเงินที่เป็นประโยชน์แก่บริษัทฯ มากที่สุด

- การจัดการด้านการเงินเหล่านี้มีผลทำให้ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยของบริษัทฯ ลดลง 10% จาก 5.9 พันล้านในปี 2558 เป็น 5.3 พันล้านในปี 2559 ในขณะที่เงินกู้เฉลี่ยของบริษัทฯ ลดลง 4% จาก 190 พันล้านบาทเป็น 182 พันล้านบาท หรือต้นทุนทางการเงิน (Cost of Fund) ของบริษัทฯ ลดลง 0.40%

- การวางระบบบริหารเครือข่ายเส้นทางบิน ดำเนินการเสร็จตามแผน ทำให้จัดทำตารางบิน (TPI) เสร็จ 4 ฤดูล่วงหน้าด้วยระบบใหม่ และวางโครงสร้างตารางเที่ยวบินสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางการบิน (Bank Structure) ที่สุวรรณภูมิใหม่เพื่อให้เป็นศูนย์กลาง (Hub) หลักของภูมิภาค
- ในปี 2559 บริษัทฯ ได้เพิ่มเครือข่ายเส้นทางบินและความถี่ไปยุโรปและตะวันตก (เตหะราน, มอสโคว์, ภูเก็ต-แฟรงค์เฟิร์ต) และเพิ่มความถี่ไป ลอนดอน บรัสเซลส์ ออสโล
- การวางระบบบริหารราคาดำเนินการแล้วเสร็จเช่นกัน ทำให้สามารถเปรียบเทียบราคาขายบัตรโดยสารของบริษัทฯ กับสายการบินคู่แข่ง และปรับปรุงราคาได้อย่างรวดเร็ว และอยู่ระหว่างเร่งฝึกอบรมบุคคลากรที่จะดำเนินการระบบบริหารรายได้ใหม่ เพื่อให้มีความชำนาญเพิ่มขึ้นและใช้ประโยชน์จากระบบบริหารราคาขายได้เต็มที่
- การยกระดับการให้บริการ ผลิตภัณฑ์ และอาหารที่ให้บริการในชั้นธุรกิจ เป็นไปตามแผน และได้รับการตอบรับจากผู้โดยสารอย่างดี ขณะนี้อยู่ระหว่างทยอยเปลี่ยนการบริการในชั้นธุรกิจให้เป็นไปตามกระบวนการบริการแบบใหม่
- บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 XWB ใหม่ จำนวน 2 ลำ ที่มีความสะดวกสบายและทันสมัย ซึ่งเบื้องต้นได้ทำการทดลองบินเส้นทาง กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ และกรุงเทพฯ-ภูเก็ต ระหว่างวันที่ 4-15 กันยายน 2559 และต่อมาจึงได้นำเข้าประจำเส้นทางกรุงเทพฯ-โรม กรุงเทพฯ-มิลาน และกรุงเทพฯ-สิงคโปร์
- บริษัทฯ ได้จัดหาระบบเชื่อมโยงข้อมูลการบริการในเที่ยวบิน การบริการภาคพื้นและฝ่ายช่าง เพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาการบริการและพิจารณาชดเชยให้ผู้โดยสารที่ประสบปัญหาได้อย่างรวดเร็วและเหมาะสม สำหรับการขายผ่านเว็บไซต์ บริษัทฯ ได้ปรับปรุงระบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์อย่างต่อเนื่อง และมีแผนที่จะนำระบบใหม่มาใช้ในปี 2560
- การปรับปรุงกระบวนการทำงานให้มีประสิทธิภาพ ประสบความสำเร็จที่หน่วยธุรกิจสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ ทำให้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการของหน่วยธุรกิจดังกล่าวลดลงอย่างต่อเนื่อง และจะได้ขยายผลต่อไปยังฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้น และฝ่ายอื่นๆ ต่อไป

นอกจากนี้ ในปี 2559 บริษัทฯ ยังได้พัฒนาและปรับปรุงการดำเนินงานด้านอื่นๆ ดังนี้

• การพัฒนาและปรับปรุงการบริการในทุกจุดสัมผัสตาม Service Ring

บริษัทฯ มุ่งบูรณการการบริการในทุกจุดสัมผัสสู่ความเป็นเลิศอย่างครบวงจร เพื่อให้การบริการในทุกจุดบริการตั้งแต่ต้นจนจบกระบวนการเดินทางของผู้โดยสารเป็นไปอย่างราบรื่น ไร้รอยต่อ สร้างประสบการณ์ที่ประทับใจให้กับผู้โดยสาร นอกจากนี้ ยังมีองค์ความรู้การให้บริการลูกค้าของทุกจุดบริการ ที่สามารถใช้เป็นมาตรฐานการให้บริการ รวมถึงมีกลไกเชื่อมต่อการประสานงานของทุกจุดบริการเพื่อไขข้อข้องใจ และแก้ปัญหาให้กับผู้โดยสารได้ตรงประเด็นรวดเร็ว ทุกที่ ทุกเวลา และเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารในยุคดิจิตอล โดยบริษัทฯ ได้เพิ่มช่องทางการจ่ายเงินในเว็บไซต์ให้มากขึ้น เพิ่มช่องทางการเช็กอินด้วยตนเองที่โรงแรมโนโวเทล สุวรรณภูมิ (จะขยายต่อไปในโรงแรมในเครือโนโวเทล) เพิ่มเคาน์เตอร์ Bag Drop ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สำหรับลูกค้าที่เช็กอินด้วยตนเอง (e-check-in) และตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2559 มอบบริการ Free Wi-Fi จำนวน 20 MB สำหรับลูกค้าชั้นหนึ่ง และจำนวน 5 MB สำหรับลูกค้าชั้นธุรกิจบนเครื่องบินแบบแอร์บัส A380-800 และแอร์บัส A350-900

• การอบรมพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินแบบใหม่

บริษัทฯ ได้จัดระบบการฝึกอบรมพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินรุ่นใหม่ โดยเชื่อมโยงหลักการฝึกอบรมแบบ Competency Base Training และพื้นฐานความรู้ด้าน Safety, Security และ Service เพื่อสร้างมโนทัศน์ด้านการบริการที่มุ่งเน้น Customer Experience Management รวมถึงการสร้างจิตสำนึกด้านการให้บริการที่มุ่งเน้นบทบาทและหน้าที่ในการให้บริการที่มีความปลอดภัยและมีคุณภาพ รวมถึงการสร้างความภาคภูมิใจในการเป็นพนักงานต้อนรับฯ ของบริษัทฯ ที่มีส่วนผลักดันให้บริษัทฯ มีศักยภาพในการแข่งขันระดับโลก

• New Business Class Service

บริษัทฯ ได้จัดทำแผนปฏิรูปบริษัทฯ ด้านการปรับปรุงการบริการในชั้นธุรกิจแบบใหม่ โดยเป็นการปรับทั้งระบบบุคลากร อาหารและเครื่องดื่ม โดยพื้นฐานแนวคิดที่ทำให้การบริการแตกต่าง มีต้นทุนที่เหมาะสม และตรงตามความต้องการของลูกค้า เพื่อให้สามารถแข่งขันได้ โดยได้เริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ 17 กันยายน 2559 ในเที่ยวบินกรุงเทพฯ-

นาริตะ-กรุงเทพฯ และได้พิจารณาข้อมูลที่ได้รับจากลูกค้าเพื่อนำมาปรับปรุงการบริการมาโดยตลอด ในปัจจุบัน สามารถดำเนินการได้ในเที่ยวบินในยุโรป ญี่ปุ่น ตะวันออกกลาง ออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์

• การปลดระวางเครื่องบิน

ในการจัดหา ปลดระวาง และจำหน่ายเครื่องบิน เครื่องยนต์ อะไหล่ และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน บริษัทฯ ได้พิจารณาความเหมาะสมสอดคล้องกับสภาวะตลาดเครื่องบิน แนวโน้มอุตสาหกรรมการบินโลก แผนการตลาดของบริษัทฯ และศักยภาพของฝูงบินปัจจุบัน ทั้งนี้ ในปี 2559 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 2 ลำ และได้รับอนุมัติให้ปลดระวางเครื่องบินเช่าแบบโบอิ้ง 777-200 จำนวน 2 ลำ

ปี 2559 บริษัทฯ ได้ดำเนินการขายเครื่องบินและส่งมอบเรียบร้อยแล้วจำนวน 5 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72 จำนวน 2 ลำ พร้อมเครื่องยนต์อะไหล่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 2 ลำ และเครื่องบินแบบแอร์บัส A340-500 จำนวน 1 ลำ สำหรับเครื่องบินที่คณะกรรมการบริษัทฯ อนุมัติขายแล้ว และอยู่ในขั้นตอนการจัดทำข้อตกลงและสัญญาซื้อขาย ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 3 ลำ

นอกจากนี้ ยังมีเครื่องบินที่รอขาย 22 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A300-600R จำนวน 1 ลำ แอร์บัส A340-500 จำนวน 3 ลำ แอร์บัส A 340-600 จำนวน 6 ลำแบบโบอิ้ง 747-400 จำนวน 2 ลำ เครื่องบินขนส่งสินค้าแบบ โบอิ้ง 747-400BCF จำนวน 2 ลำ และรวมถึงเครื่องบินที่ได้รับอนุมัติให้ทำการขายในปี 2558 แต่ผู้ซื้อขอยกเลิกการซื้อขาย อีกจำนวน 8 ลำ คือ เครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 4 ลำ และเครื่องบินแบบโบอิ้ง 737-400 จำนวน 4 ลำ ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการขายใหม่

• โครงการร่วมใจจากองค์กร (MSP)

บริษัทฯ มีโครงการร่วมใจจากองค์กร MSP สำหรับพนักงานทุกระดับ ที่มีอายุครบ 48 ปีบริบูรณ์และอายุงานครบ 15 ปีขึ้นไป ทั้งนี้ไม่รวมนักบินและพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน โดยมีพนักงานผ่านการอนุมัติให้ออกตามโครงการจำนวนทั้งสิ้น 280 คน ดังนี้

ครั้งที่ 1	วันที่ 1 มิถุนายน 2559	จำนวน 11 คน
ครั้งที่ 2	วันที่ 1 กรกฎาคม 2559	จำนวน 269 คน

รางวัลที่บริษัทฯ ได้รับ

ในปี 2559 บริษัทฯ ได้รับรางวัลในด้านต่างๆ อาทิ

รางวัลสายการบินยอดเยี่ยม

- รางวัลสายการบินยอดเยี่ยมแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จาก TTG Travel Awards 2016
- รางวัลสายการบินยอดเยี่ยมอันดับที่ 1 จากสกายแทรกซ์ 2 รางวัล ได้แก่
  - รางวัลอันดับที่ 1 ประเภทสายการบินที่มีการปรับปรุงคุณภาพการบริการดีขึ้นมากที่สุด (World's Most Improved Airline)
  - รางวัลอันดับที่ 1 ประเภทสายการบินที่ให้บริการสปาเลาจ์ยอดเยี่ยม (World's Best Airline Lounge Spa)
- การจัดอันดับจากสกายแทรกซ์ ให้เป็น 1 ใน 3 ของสายการบินที่ให้บริการยอดเยี่ยม 3 ประเภท ได้แก่
  - สายการบินที่ให้บริการอาหารสำหรับชั้นประหยัดยอดเยี่ยม (Best Economy Class Onboard Catering)
  - สายการบินที่มีพนักงานให้บริการยอดเยี่ยมของเอเชีย (Best Airline Staff Service in Asia)
  - สายการบินที่ให้บริการภาคพื้นที่สนามบินยอดเยี่ยม (World's Best Airport Services)
- รางวัล "2016 People's Choice Awards Thailand Voted by Chinese Tourists" ประเภทสายการบินที่นักท่องเที่ยวจีนชื่นชอบที่สุดประจำปี 2559 (Top Choice Award - Airline Category) จากการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย
- รางวัล Best Check-in Service Award-Waiting Time in Check-in Queue - Airlines จากท่าอากาศยานนานาชาติฮ่องกง

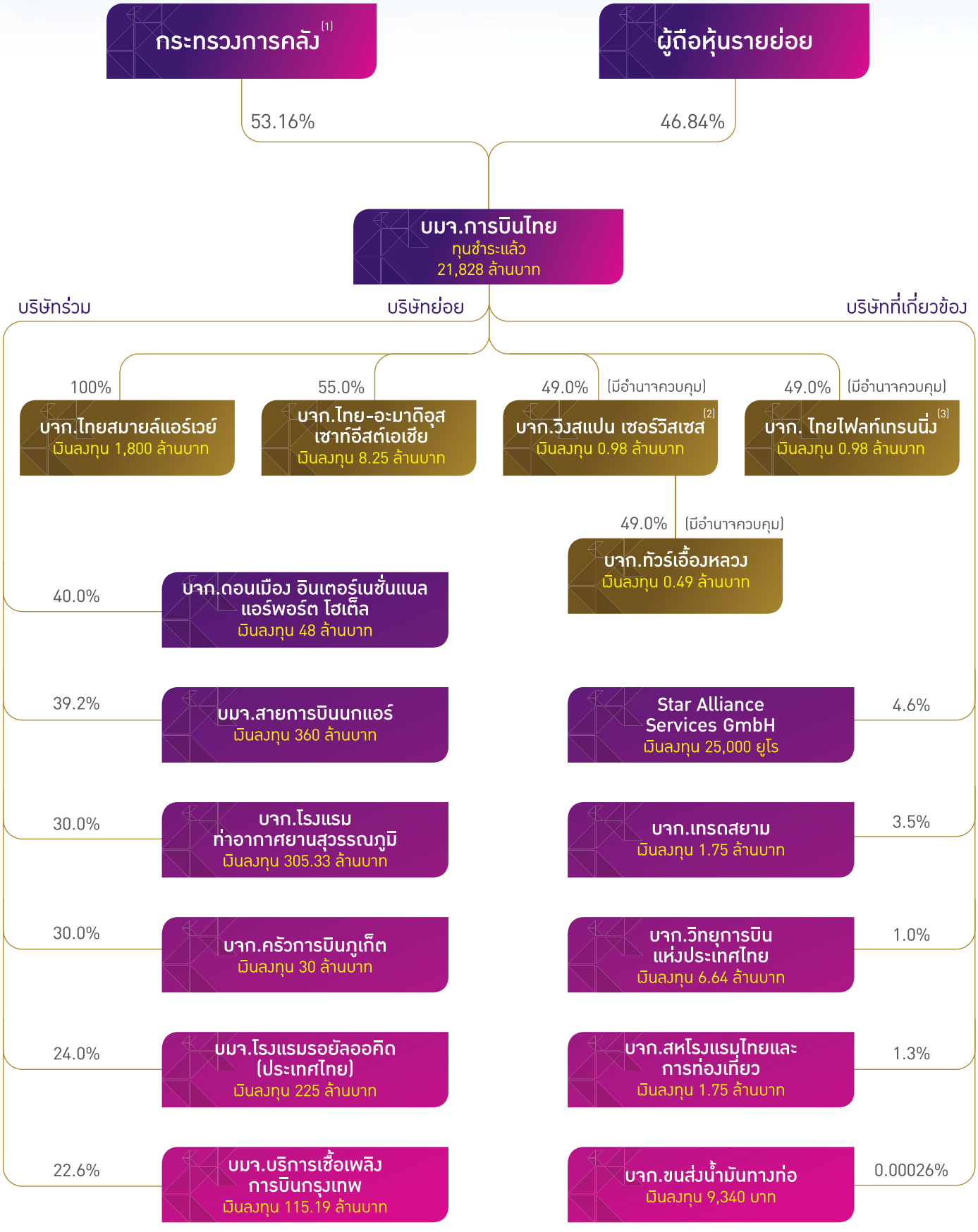
รางวัลด้านสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัย

- รางวัลสำนักงานสีเขียว จากกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม
- รางวัลสถานประกอบกิจการต้นแบบดีเด่นด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน ระดับประเทศประจำปี 2559 จากกระทรวงแรงงาน สำหรับฝ่ายการพาณิชย์สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ และอาคารศูนย์ปฏิบัติการ
- รางวัลสถานที่ดีเด่นที่เอื้อต่อคนพิการ จากกระทรวงพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์

รางวัลอื่นๆ

- รางวัลปฏิทินดีเด่นรองชนะเลิศ ชนิดปฏิทินแขวน ประเภทส่งเสริมเอกลักษณ์และศิลปวัฒนธรรมของชาติ ในชื่อชุด "A Circle of Journey" จากการประกวด ปฏิทินดีเด่น รางวัล "สุริยศศิธร" ครั้งที่ 36 ประจำปี 2559 จัดโดยสมาคมนักประชาสัมพันธ์แห่งประเทศไทย
- รางวัลรายงานความยั่งยืน (Sustainability Report Award) ประเภทดีเด่น จากสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย

โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ



หมายเหตุ [1] รวมการถือหุ้นของธนาคารออมสิน 2.13%
[2] บจก. ครัวการบินภูเก็ตถือหุ้นบุริมสิทธิ 51%
[3] บจก. วิงสแปนฯ ถือหุ้นบุริมสิทธิ 51%

ลักษณะ

การประกอบธุรกิจ

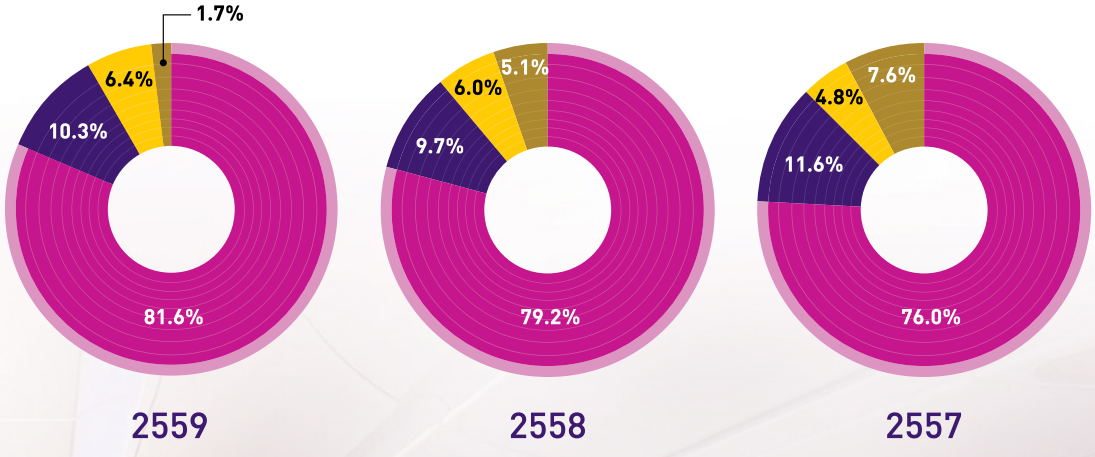


โครงสร้างรายได้ของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

รายได้ของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ใน 3 ปีที่ผ่านมา มีดังนี้

	ปี 2559		ปี 2558		ปี 2557	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากกิจการขนส่ง						
ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	148,060	81.6	152,488	79.2	154,881	76.0
ค่าระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์	18,578	10.3	18,651	9.7	23,601	11.6
รวมรายได้จากกิจการขนส่ง	**166,638**	**91.9**	**171,139**	**88.9**	**178,482**	**87.6**
รายได้การบริการอื่นๆ[1]	11,674	6.4	11,588	6.0	9,885	4.8
รวมรายได้จากการขายหรือการให้บริการ	**178,312**	**98.3**	**182,727**	**94.9**	**188,367**	**92.4**
รายได้อื่น[2]	3,134	1.7	9,864	5.1	15,522	7.6
รวมรายได้	**181,446**	**100.0**	**192,591**	**100.0**	**203,889**	**100.0**

หมายเหตุ [1] รายได้การบริการอื่นๆ ประกอบด้วย รายได้จากหน่วยธุรกิจและรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่นๆ
[2] รายได้อื่น ประกอบด้วย ดอกเบี้ยรับ ผลกำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ และรายได้อื่นๆ









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

กิจการขนส่งทางอากาศ ประกอบด้วย บริการขนส่งผู้โดยสาร บริการขนส่งสินค้าพัสดุภัณฑ์และไปรษณียภัณฑ์ ส่วนหน่วยธุรกิจเป็นกิจการที่เกี่ยวเนื่องโดยตรงกับการขนส่ง ประกอบด้วย การบริการคลังสินค้า การบริการลูกค้าภาคพื้น การบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น และครัวการบิน สำหรับกิจการอื่นๆ เป็นกิจการสนับสนุนการขนส่ง ประกอบด้วย การบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน การบริการอำนวยการบิน การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน การจำหน่ายสินค้าที่ระลึก บริการเครื่องฝึกบินจำลอง และการดำเนินงานของบริษัทย่อยทั้งหมด มีรายละเอียดดังนี้

กิจการขนส่งทางอากาศ

กิจการขนส่งทางอากาศถือเป็นกิจการหลักของบริษัทฯ ประกอบด้วยการบริการขนส่งผู้โดยสาร บริการขนส่งสินค้าพัสดุภัณฑ์และไปรษณียภัณฑ์ โดยให้บริการขนส่งในเส้นทางบินไปยังจุดบินต่างๆ ทั้งแบบเที่ยวบินประจำและเที่ยวบินเช่าเหมาลำ ครอบคลุมทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ

หน่วยธุรกิจ

หน่วยธุรกิจของบริษัทฯ มีความเกี่ยวเนื่องโดยตรงกับกิจการขนส่งและมีส่วนสำคัญในการสนับสนุนให้การดำเนินธุรกิจสายการบินเป็นไปอย่างราบรื่น แต่ละหน่วยธุรกิจมีการดำเนินงานที่สอดคล้องกันอย่างเป็นระบบ เพื่อให้เครื่องบินสามารถเดินทางจากสถานีต้นทางถึงสถานีปลายทางตรงตามกำหนดเวลาที่ระบุในตารางบิน ด้วยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยสร้างความน่าเชื่อถือให้แก่บริษัทฯ พร้อมทั้งสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้ใช้บริการ ทั้งนี้ธุรกิจที่เกี่ยวเนื่องโดยตรงกับการขนส่งมีรายละเอียดการให้บริการดังนี้

ธุรกิจการบริการคลังสินค้า (Cargo Handling Services)

ให้บริการจัดการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ และท่าอากาศยานภูเก็ต โดยการดำเนินงานจัดการคลังสินค้าประกอบด้วย การจัดการเก็บรักษาชั่วคราวและการเคลื่อนย้ายสินค้าทั่วไป สินค้าที่ต้องได้รับการดูแลพิเศษ เช่น สินค้าสดสัตว์ที่ยังมีชีวิต วัตถุมีค่า และการให้บริการขนส่งสินค้าที่ต้องการควบคุมอุณหภูมิเป็นพิเศษ เป็นต้น

ธุรกิจการบริการลูกค้าภาคพื้น (Ground Customer Services)

ให้บริการอำนวยความสะดวกโดยตรงกับผู้โดยสารตั้งแต่เข้ามาสู่ท่าอากาศยาน ผ่านขั้นตอนต่างๆ จนเข้าสู่ตัวอากาศยาน จากตัวอากาศยานสู่ภาคพื้น ในเที่ยวบินทั้งขาเข้า-ขาออก โดยให้บริการแก่ผู้โดยสารของบริษัทฯ และผู้โดยสารของสายการบินลูกค้า

ธุรกิจการบริการอุปกรณ์ภาคพื้น (Ground Equipment Services)

ให้บริการที่เกี่ยวข้องกับอากาศยาน อำนวยความสะดวกบริเวณลานจอดอากาศยาน ให้กับบริษัทฯ และสายการบินลูกค้า ให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย มีความปลอดภัยสูงสุด พร้อมทำการบินเข้า-ออก ได้ตรงเวลา

ธุรกิจครัวการบิน (Catering Services)

ดำเนินการในการผลิตอาหารสำหรับบริการผู้โดยสารทั้งเที่ยวบินในประเทศและระหว่างประเทศของบริษัทฯ รวมถึงอาหารสำหรับบริการผู้โดยสารของสายการบินชั้นนำอื่นๆ พร้อมทั้งดำเนินธุรกิจภาคพื้นที่เกี่ยวข้องกับอาหาร เช่น ภัตตาคาร ณ ท่าอากาศยานนานาชาติ ร้านเบเกอรี่พัฟแอนด์พาย (Puff & Pie Bakery House) การให้บริการจัดเลี้ยงทั้งในและนอกสถานที่ และร้านอาหารสวัสดิการพนักงาน

กิจการอื่นๆ

ในส่วนของกิจการอื่นๆ ที่สนับสนุนการขนส่ง ได้แก่ ฝ่ายช่างการบริการอำนวยการบิน การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน การจำหน่ายสินค้าที่ระลึก และบริการเครื่องฝึกบินจำลอง โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

กิจการขนส่งทางอากาศ

บริษัทฯ เป็นสายการบินแห่งชาติ ที่ให้บริการด้านการขนส่งทางอากาศ เป็นกิจการหลักซึ่งได้พัฒนาการขนส่งไปสู่ภูมิภาคต่างๆ ของโลก ประกอบด้วย

- กิจการขนส่งผู้โดยสาร
- กิจการขนส่งสินค้า พัสดุภัณฑ์และไปรษณียภัณฑ์

โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์และบริการดังนี้

กิจการขนส่งผู้โดยสาร

กิจการขนส่งผู้โดยสารมีเป้าหมายในการพัฒนาตลาดและเครือข่ายเส้นทางบินอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สามารถแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเน้นขีดความสามารถและดำเนินการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้เป็นศูนย์กลางการบิน (Hub) ที่สำคัญของภูมิภาค

ลักษณะผลิตภัณฑ์ หรือบริการ

ฝูงบินของบริษัทฯ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ และสายการบินไทยสมายล์ มีจำนวนเครื่องบินที่ใช้ปฏิบัติการบินจำนวน 95 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบินพิสัยไกลที่ใช้ทำการบินเส้นทางข้ามทวีป จำนวน 38 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A380-800 แอร์บัส A350-900 โบอิ้ง 747-400 โบอิ้ง 777-200ER/300ER เครื่องบินพิสัยกลางที่ใช้ทำการบินเส้นทางภูมิภาค จำนวน 35 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบโบอิ้ง 777-200/300 แอร์บัส A330-300 โบอิ้ง 787-8 และเครื่องบินลำตัวแคบที่ใช้ทำการบินเส้นทางระยะใกล้ จำนวน 22 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบโบอิ้ง 737-400 และเครื่องบินแบบแอร์บัส A320-200

เครื่องบินที่ใช้ในการปฏิบัติการบิน

แบบเครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558
แอร์บัส A380-800	6	6
แอร์บัส A350-900	2	-
โบอิ้ง 747-400	10	10
โบอิ้ง 777-200ER	6	6
โบอิ้ง 777-300ER	14	14
โบอิ้ง 777-300	6	6
โบอิ้ง 777-200	6	8
แอร์บัส A330-300	17	17
โบอิ้ง 787-8	6	6
โบอิ้ง 737-400	2	2
แอร์บัส A320-200	20	20
รวม	**95**	**95**

ในปี 2559 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 2 ลำ เพื่อนำมาใช้ในเส้นทางบินภูมิภาคและเส้นทางบินข้ามทวีป

การพัฒนาเส้นทางบินและจุดบิน

ในปี 2559 บริษัทฯ มีเป้าหมายปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางบินตามแผนปฏิรูปการบินไทย เพื่อสร้างความแข็งแกร่งของเครือข่ายเส้นทางบินของบริษัทฯ โดยดำเนินการปรับเวลาหรือแบบเครื่องบิน ให้เหมาะสมกับสภาพตลาดของแต่ละจุดบิน รวมทั้งพัฒนาตลาด โดยเน้นการปรับความถี่ของเที่ยวบินในจุดบินที่มีศักยภาพ สร้างความแข็งแกร่งของเครือข่ายเส้นทางบินรอบๆ ประเทศไทย โดยเพิ่มจุดบินใหม่และเพิ่มการใช้ประโยชน์จากความร่วมมือกับสายการบินพันธมิตร เพื่อขยายเครือข่ายเส้นทางบินให้ครอบคลุมลูกค้าได้ทุกกลุ่มเป้าหมาย เพิ่มความคล่องตัวในการปรับแผนตารางการบินให้สอดคล้องกับสภาวะความต้องการในแต่ละฤดูกาล รวมทั้งตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงความต้องการของการเดินทางและสภาวะการแข่งขัน รวมถึงเตรียมการเชื่อมโยงเครือข่ายเพื่อรองรับการเปิดเสรีภายใต้กรอบประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) อีกด้วย

บริษัทฯ ยังคงความร่วมมือกับสายการบินนกแอร์ในเส้นทางบินรอง โดยบริษัทฯ มีเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Share Flight) กับสายการบินนกแอร์ในเส้นทางไปกลับ ดอนเมือง-ร้อยเอ็ด ส่งผลให้บริษัทฯ สามารถจัดส่งผู้โดยสารจากต่างประเทศเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยได้อย่างต่อเนื่อง และครอบคลุมเมืองในภูมิภาคอย่างทั่วถึง ในส่วนของสายการบินไทยสมายล์ทำการบินทดแทนการบินไทย และทำการบินเสริมในจุดบินที่เหมาะสม รวมทั้งขยายเส้นทางบินให้ครอบคลุมในภูมิภาคอาเซียน จีน และอินเดีย เพื่อเสริมความแข็งแกร่งของเครือข่ายเส้นทางบินของบริษัทฯ โดยทำการบินภายในประเทศ รวม 10 เมือง ไปยังอุดรธานี อุบลราชธานี ขอนแก่น เชียงใหม่ เชียงราย ภูเก็ต กระบี่ หาดใหญ่ สุราษฎร์ธานี และนราธิวาส เส้นทางภายในประเทศข้ามภาค คือ เชียงใหม่-ภูเก็ต และทำการบินไปยังต่างประเทศ รวม 10 เมือง ได้แก่ ฉางซา ฉงชิ่ง ปีนัง มัณฑะเลย์ ย่างกุ้ง พุทธคยา พาราณสี ชัยปุระ เสียมราฐ และลัคเนา

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จัดทำตารางบินเป็นสองช่วงฤดู ประกอบด้วย ตารางบินฤดูร้อน (Summer Schedule) เริ่มจากวันอาทิตย์สุดท้ายของเดือนมีนาคมถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของแต่ละปี และตารางบินฤดูหนาว (Winter Schedule) เริ่มจากวันอาทิตย์สุดท้ายของเดือนตุลาคมถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนมีนาคมของแต่ละปี เป็นไปตามข้อกำหนดของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association : IATA) ทั้งนี้ในแต่ละฤดูจะมีการกำหนดความถี่ของเที่ยวบิน ชนิดเครื่องบิน และตารางการบินไปยังจุดบินต่างๆ ที่อาจแตกต่างกันตามการเปลี่ยนแปลงของความต้องการในแต่ละช่วงเวลา ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ และสายการบินไทยสมายล์มีเครือข่ายเส้นทางบินให้บริการครอบคลุม 78 จุดบิน ใน 32 ประเทศทั่วโลก โดยเป็น 11 จุดบินภายในประเทศ (ไม่รวมกรุงเทพมหานคร)



เส้นทางบินภายในประเทศ

บริษัทฯ ได้พัฒนาเที่ยวบินภายในประเทศ โดยให้ความสำคัญกับจุดบินหลัก ขณะที่จุดบินรองและจุดบินย่อยบางจุด บริษัทฯ ได้ร่วมมือกับสายการบินพันธมิตร เพื่อรักษาส่วนแบ่งการตลาด

บริษัทฯ ทำการบินจากกรุงเทพฯ ด้วยความถี่ 137 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ดังนี้ ภาคเหนือ ได้แก่ เชียงใหม่ ภาคใต้ ได้แก่ ภูเก็ต กระบี่ และเกาะสมุย โดยมีการเสริมผลิตภัณฑ์และให้บริการโดยสายการบินไทยสมายล์ ด้วยความถี่ 378 เที่ยวต่อสัปดาห์ ทำการบินในเส้นทางหลัก ได้แก่ กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-ภูเก็ต กรุงเทพฯ-กระบี่ และทำการบินทดแทนการบินไทย ในเส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงราย กรุงเทพฯ-สุราษฎร์ธานี กรุงเทพฯ-หาดใหญ่ กรุงเทพฯ-ขอนแก่น กรุงเทพฯ-อุดรธานี กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี เชียงใหม่-ภูเก็ต และเส้นทางอื่น ได้แก่ กรุงเทพ-นราธิวาส

เส้นทางบินระหว่างประเทศ

บริษัทฯ ทำการบินเส้นทางระหว่างประเทศทั้งสิ้น 670 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ โดยแบ่งเป็น 2 เส้นทางหลัก ได้แก่ เส้นทางภูมิภาคเอเชีย 537 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 50 จุดบิน ใน 20 ประเทศ และเส้นทางข้ามทวีป 133 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 17 จุดบิน ใน 12 ประเทศ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

เส้นทางภูมิภาคเอเชีย

บริษัทฯ ได้ปรับแผนเครือข่ายการบินให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาเครือข่ายการบินให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชีย ครอบคลุม 50 จุดบิน ใน 20 ประเทศ โดยบริษัทฯ แบ่งเส้นทางบินในภูมิภาคเอเชียเป็น 5 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางสายเหนือ เส้นทางสายใต้ เส้นทางสายตะวันตก เส้นทางสายตะวันออกกลาง และเส้นทางสายอินโดจีน

เส้นทางสายเหนือ

เป็นเส้นทางที่มีปริมาณผู้โดยสารหนาแน่น ทำกำไรสูงให้บริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง โดยบริษัทฯ มีจุดบินไปยัง 19 จุดบิน ใน 5 ประเทศ ด้วยความถี่ 245 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ ฮ่องกง โตเกียว (นาริตะและฮาเนดะ) โอซากา นาโกยา ฟูกูโอกะ ซัปโปโร ไทเป โซล มะนิลา ปักกิ่ง ปูซาน เซี่ยงไฮ้ กวางโจว คุนหมิง เซี้ยะเหมิน และเฉิงตู

สำหรับจุดบินของสายการบินไทยสมายล์ ได้แก่ ฉางซา ฉงชิ่ง

เส้นทางสายใต้

เป็นเส้นทางที่มีการแข่งขันสูงจากการที่สายการบินต้นทุนต่ำทำการบินด้วยความถี่สูงหลายสายการบิน บริษัทฯ มีจุดบินให้บริการ 5 จุดบิน ใน 3 ประเทศ ด้วยความถี่ 71 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ สิงคโปร์ กัวลาลัมเปอร์ เดนปาซาร์ และจาการ์ตา

สำหรับจุดบินของสายการบินไทยสมายล์ ได้แก่ ปีนัง





เส้นทางสายตะวันตก

เส้นทางนี้มีปริมาณผู้โดยสารหนาแน่นสูง มีการเจริญเติบโตที่ดี โดยเฉพาะตลาดหลัก ได้แก่ อินเดีย ในขณะเดียวกันการแข่งขันทวีความรุนแรงมากขึ้น เนื่องจากสายการบินจากอินเดียมีการพัฒนาอย่างรวดเร็ว และมุ่งเข้าสู่ประเทศไทยเช่นเดียวกัน บริษัทฯ มีจุดบินให้บริการ 18 จุดบิน ใน 6 ประเทศ ด้วยความถี่ 137 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ เคลี มุมไบ กัลกัตตา ไฮเดอราบาด บังคาลอร์ ธากา โคลัมโบ กาฐมาณฑุ ย่างกุ้ง เจนไน การาจี อิสลามาบัด ลาฮอร์

สำหรับจุดบินของสายการบินไทยสมายล์ ได้แก่ มัณฑะเลย์ ย่างกุ้ง พุทธคยา พาราณสี ชัยปุระ ลัคเนา

เส้นทางสายตะวันออกกลาง

สายการบินตะวันออกกลางมีความเข้มแข็งด้านเงินทุน ซึ่งเอื้อต่อการขยายฝูงบินและเส้นทางบินได้อย่างรวดเร็ว ส่งผลให้เส้นทางสายตะวันออกกลางเป็นเส้นทางที่มีการแข่งขันสูง

บริษัทฯ มีจุดบินให้บริการไปยัง 3 จุดบิน ใน 3 ประเทศ ด้วยความถี่ 14 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ ดูไบ มัสกัต และเพิ่มจุดบินใหม่ไปยัง เตหะราน เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2559

เส้นทางสายอินโดจีน

เป็นเส้นทางที่เป็นจุดแข็งของเครือข่ายเส้นทางบินภูมิภาค เนื่องจากมีการเจริญเติบโตที่ดี และมีศักยภาพในการทำกำไรสูง ขณะเดียวกันมีการแข่งขันจากสายการบินต้นทุนต่ำเพิ่มขึ้น รวมถึงสายการบินต่างๆ ทำการบินตรงจากตะวันออกกลางและยุโรปเพิ่มมากขึ้น โดยบริษัทฯ มีจุดบินให้บริการ 5 จุดบิน ใน 3 ประเทศ ด้วยความถี่ 70 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ เวียงจันทน์ พนมเปญ ฮานอย และโฮจิมินท์ สำหรับจุดบินของสายการบินไทยสมายล์ ได้แก่ เสียมราฐ

เส้นทางข้ามทวีป

เส้นทางอเมริกาเหนือ

สำหรับเส้นทางสายนี้เป็นตลาดที่มีขนาดใหญ่ และมีการแข่งขันสูงมาก การให้บริการเส้นทางบินขึ้นอยู่กับการเชื่อมโยงกับเครือข่ายภายในสหรัฐอเมริกาและแคนาดา

ปัจจุบันบริษัทฯ ไม่ได้ทำการบินโดยตรงไปยังเส้นทางอเมริกาเหนือ บริษัทฯ ได้ทำความร่วมมือกับพันธมิตรการบินสตาร์อัลไลแอนซ์ (Star Alliance) ทำเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Share Flight) ไปยังจุดบินอื่นๆ เช่น เส้นทางข้ามแปซิฟิก บริษัทฯ ได้ทำเที่ยวบินรหัสร่วมกับออลนิปปอนแอร์เวย์ ในเส้นทางจากญี่ปุ่นเข้าอเมริกาเหนือ คือ เส้นทางโตเกียวไปยังลอสแองเจลิส ชิคาโก นิวยอร์ก ซานฟรานซิสโก วอชิงตัน ดี.ซี. ซีแอตเทิล และแซนโฮเซ

บริษัทฯ ได้ทำเที่ยวบินรหัสร่วมกับสายการบิน อีวา แอร์เวย์ โดยมีไต้หวันเป็นศูนย์กลางไปยัง นิวยอร์ก ซานฟรานซิสโก แวนคูเวอร์ ลอสแองเจลิส ซีแอตเทิล เท็กซัส และโทรอนโต และบริษัทฯ ได้ทำการบินรหัสร่วมกับสายการบินเอเชียน่า ในเส้นทางเกาหลี เข้าอเมริกาเหนือ เส้นทางโซล ไปยังลอสแองเจลิส ซานฟรานซิสโก นิวยอร์ก และซีแอตเทิล

สำหรับเส้นทางข้ามแอตแลนติก บริษัทฯ ได้ทำการบินรหัสร่วมกับสายการบินลุฟท์ฮันซา โดยมีแฟรงค์เฟิร์ตเป็นศูนย์กลางไปยังนิวยอร์ก แอตแลนตา ไมอามี ชิคาโก ดัลลัส และวอชิงตัน ดี.ซี. บริษัทฯ ได้ทำการบินรหัสร่วมกับสายการบินบรัสเซลส์ โดยมีบรัสเซลส์เป็นศูนย์กลางไปยังนิวยอร์ก วอชิงตัน ดี.ซี. และโทรอนโต บริษัทฯ ได้ทำการบินรหัสร่วมกับสายการบินแอร์แคนาดา ในเส้นทาง แฟรงค์เฟิร์ต ไปยังมอนทรีออล และโทรอนโต เส้นทางฮ่องกง ไปยังโทรอนโต และแวนคูเวอร์ เส้นทางลอนดอน ไปยังโทรอนโต เส้นทางซูริก ไปยังโทรอนโต เส้นทางโตเกียว ไปยังแวนคูเวอร์ รวมทั้งหมด 14 จุดบินในสหรัฐอเมริกา และแคนาดา

ทั้งนี้บริษัทฯ มีรายได้ที่เพิ่มขึ้นจากเที่ยวบินรหัสร่วม เนื่องจากมีนโยบายมุ่งเน้นการขายเส้นทางเครือข่าย โดยจะส่งเสริมการขายร่วมกับสายการบินพันธมิตรมากขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้บริษัทฯ มีรายได้เพิ่มขึ้นในเส้นทางที่บริษัทฯ ทำการบินเองและมีเที่ยวบินเชื่อมต่อกับสายการบินอื่นในรูปแบบเที่ยวบินรหัสร่วม

เส้นทางยุโรป

บริษัทฯ มีบริการเที่ยวบินไปยัง 12 จุดบินใน 10 ประเทศของภูมิภาคยุโรป ด้วยความถี่รวม 89 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ ลอนดอน แฟรงค์เฟิร์ต ปารีส โรม โคเปนเฮเกน สตอกโฮล์ม





ซูริก มิวนิก บรัสเซลส์ มิลาน ออสโล และเพิ่มจุดบินใหม่ไปยัง มอสโคว์ เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2559

สำหรับตลาดที่บริษัทฯ ไม่ได้เปิดทำการบินโดยตรง ทั้งในยุโรปและสหราชอาณาจักร บริษัทฯ ได้ทำความร่วมมือกับสายการบินพันธมิตรในการให้บริการเส้นทางบินโดยใช้เที่ยวบินรหัสร่วม ซึ่งครอบคลุม 46 จุดบิน ใน 16 ประเทศ

เส้นทางออสเตรเลียและนิวซีแลนด์

ในภาคพื้นออสเตรเลีย บริษัทฯ ให้บริการ 5 จุดบินใน 2 ประเทศ ได้แก่ ซิดนีย์ เมลเบิร์น บริสเบน เพิร์ธ ในออสเตรเลีย และโอ๊คแลนด์ ในนิวซีแลนด์ ด้วยความถี่รวม 44 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จัดเที่ยวบินรหัสร่วม กับสายการบินแอร์นิวซีแลนด์ ซึ่งเป็นสายการบินพันธมิตร โดยการเชื่อมโยงเครือข่ายการบินของบริษัทฯ เข้ากับเที่ยวบินระหว่างเมืองท่องเที่ยวต่างๆ รวม 2 จุดบิน ใน 1 ประเทศ คือ เวลลิงตัน ไครสต์เชิร์ช และเส้นทาง ฮ่องกง-โอ๊คแลนด์

การบริการลูกค้า

ในปี 2559 บริษัทฯ ยังคงมุ่งมั่นพัฒนาปรับปรุงคุณภาพผลิตภัณฑ์และการบริการในทุกจุดสัมผัสอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ลูกค้าในแต่ละกลุ่มเป้าหมายได้สัมผัสประสบการณ์การบินที่โดดเด่นงดงามผสานเอกลักษณ์ของความเป็นไทย เริ่มตั้งแต่การบริการก่อนเที่ยวบิน (Pre-flight Services) การบริการ

บนเที่ยวบิน (In-flight Services) ไปจนถึงการให้บริการหลังเที่ยวบิน (Post-flight Services) โดยมีแผนการดำเนินงานแนวคิดและภาพลักษณ์ที่ชัดเจนภายใต้นโยบายการบริการจากใจ (Service from the Heart) ซึ่งพนักงานการบินไทยทุกคนยึดมั่นมาตลอด 5 ทศวรรษของการให้บริการ ด้วยตระหนักดีว่าคุณภาพของการบริการลูกค้าเป็นปัจจัยหลักสู่ความสำเร็จของภารกิจการให้บริการการขนส่ง และขับเคลื่อนให้บริษัทฯ สามารถแข่งขันกับสายการบินคู่แข่งได้อย่างยั่งยืน

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

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

ด้านการบริการก่อนเที่ยวบิน

บริษัทฯ ได้พัฒนาระบบการให้บริการผ่านอินเทอร์เน็ต โทรศัพท์มือถือ (Electronic and Mobile Service) เพื่อเพิ่มความสะดวกสบายและความรวดเร็วให้ลูกค้าสามารถเข้าถึงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางได้ง่ายขึ้น อาทิ ข้อมูลการจองบัตรโดยสาร การตรวจสอบรายละเอียดเกี่ยวกับเที่ยวบิน ตารางบิน นอกจากนี้ ยังเพิ่มช่องทางการจ่ายเงินในเว็บไซต์ให้มากขึ้น และอยู่ระหว่างดำเนินการให้บริการ Website Live Chat 24 ชั่วโมง 7 วัน เพื่อเพิ่มความสะดวกสบายและให้ความช่วยเหลือกับลูกค้า รวมทั้งการเช็คอินผ่าน SMS การเช็คอินโดยใช้ 2D Barcode และการสั่งพิมพ์บัตรโดยสารขึ้นเครื่องบินตั้งแต่ที่บ้าน (Home Print Boarding Pass) นอกจากนี้ยังเพิ่มช่องทางการเช็คอินด้วยตนเองที่โรงแรมโนโวเทล สุวรรณภูมิ (จะขยายต่อไปในโรงแรมในเครือโนโวเทล) ส่วนที่ท่าอากาศยาน ได้เพิ่มเคาน์เตอร์ Bag Drop ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สำหรับลูกค้าที่เช็คอินด้วยตนเอง (e-check-in) ซึ่งลูกค้าสามารถนำอี-บอร์ดดิ้งพาสไปเป็นส่วนลด 15% เพื่อซื้อสินค้าที่ร้าน THAI Shop ของการบินไทย

ด้านการบริการบนเครื่องบิน

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

อุปกรณ์และบริการ

บริษัทฯ ได้ปรับกลยุทธ์และแผนงานด้านการให้บริการเพื่อตอบสนองความคาดหวังของลูกค้า เพิ่มขีดความสามารถให้พร้อมต่อการแข่งขัน เพิ่มความสะดวกสบายโดยรวมให้แก่ผู้โดยสารมากขึ้น ดังมีรายละเอียดดังนี้

1. การปรับปรุงรูปแบบและคุณภาพของที่นั่งโดยสารและระบบสาระบันเทิง

วัตถุประสงค์หลักของการปรับปรุงอุปกรณ์ในเครื่องบินของบริษัทฯ คือ การปรับปรุงอุปกรณ์ในเครื่องบินทุกลำที่เป็นแบบเดียวกัน ให้มีที่นั่งโดยสารและระบบสาระบันเทิงลักษณะเดียวกันในแต่ละชั้นโดยสาร เพื่อสร้างความพึงพอใจให้กับผู้โดยสาร

1.1 การปรับปรุงรูปแบบและคุณภาพของที่นั่งโดยสาร

บริษัทฯ อยู่ในระหว่างการดำเนินการปรับปรุงที่นั่งโดยสารบนเครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 3 ลำ และแบบโบอิ้ง 777-200ER จำนวน 6 ลำ ให้มีความทันสมัยและสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น โดยเก้าอี้โดยสารชั้นธุรกิจจะสามารถปรับเอนนอนราบได้ 180 องศา นอกจากนี้ ยังได้เพิ่มรูปแบบเก้าอี้โดยสารชั้นประหยัด พรีเมี่ยมบนเครื่องบินแบบโบอิ้ง 777-200ER เพื่อเป็นทางเลือกให้กับผู้โดยสารอีกด้วย โดยคาดว่าจะดำเนินการปรับปรุงแล้วเสร็จทั้ง 6 ลำภายในปี 2562

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

2. การติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกสำหรับธุรกิจและการสื่อสาร
บริษัทฯ ได้ให้บริการอินเทอร์เน็ต (Thai Sky Connect) บนเครื่องบินเพื่อให้ผู้โดยสารสามารถติดต่อสื่อสารกับภาคพื้นโดยใช้อุปกรณ์สื่อสารส่วนตัวของตนเอง โดยในปี 2559 ได้ให้บริการบนเครื่องบิน จำนวนรวม 15 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 7 ลำ แบบแอร์บัส A380-800 จำนวน 6 ลำ และแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 2 ลำ และเพื่อความสะดวกสบายของลูกค้า บริษัทฯ ได้มอบบริการ Free Wi-Fi จำนวน 20 MB สำหรับลูกค้าชั้นหนึ่ง บนเครื่องบินแบบแอร์บัส A380-800 และจำนวน 5 MB สำหรับลูกค้าชั้นธุรกิจบนเครื่องบินแบบแอร์บัส A380-800 และแบบแอร์บัส A350-900

สำหรับเครื่องบินใหม่ที่จะได้รับมอบ มีการติดตั้งระบบสื่อสารสนเทศ (In-flight Connectivity : IFC) ไว้เป็นที่เรียบร้อยแล้ว โดยในปี 2560 บริษัทฯ จะได้รับมอบเครื่องบินอีก 7 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 5 ลำ และแบบโบอิ้ง 787-9 จำนวน 2 ลำ นอกจากนี้ ยังมีแผนที่จะติดตั้งระบบสื่อสารสนเทศบนเครื่องบินของบริษัทฯ ให้ครบทุกลำ

การปฏิบัติการบิน ความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบิน

ความปลอดภัยในการปฏิบัติการบินเป็นหัวใจของธุรกิจการบิน ตลอดระยะเวลากว่า 5 ทศวรรษ บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะสร้างความปลอดภัยสูงสุดในการเดินทางของผู้โดยสาร โดยเน้นที่การปฏิบัติการบินตามมาตรฐานความปลอดภัยของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย : กพท. (The Civil Aviation Authority of Thailand : CAAT) องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) หน่วยงานควบคุมความปลอดภัยด้านการบินของยุโรป (European Aviation Safety Agency : EASA) มาตรฐานการตรวจประเมินความปลอดภัยด้านการปฏิบัติการ จากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA Operational Safety Audit : IOSA) และหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของประเทศต่างๆ ทั่วโลก

ในปี 2559 หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของประเทศต่างๆ ทั่วโลกยังคงเพิ่มความถี่ในการตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยของสายการบินของประเทศไทยที่ทำการบินเข้าในแต่ละประเทศ โดยบริษัทฯ ได้รับการตรวจสอบมาตรฐานด้านความปลอดภัย (Ramp Inspection) ตามมาตรฐานสากลทั้งสิ้น 88 ครั้ง ผลการตรวจสอบไม่พบข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญ ซึ่งเป็นสิ่งที่ยืนยันความมีมาตรฐานด้านการบินของบริษัทฯ ได้เป็นอย่างดี

ในฐานะสายการบินแห่งชาติ บริษัทฯ พร้อมที่จะพัฒนาองค์กรรวมทั้งให้การสนับสนุนและความร่วมมือกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ในกระบวนการทบทวนการออกใบรับรองการเดินอากาศ (AOC Re-certification) ซึ่งดำเนินการตามแผนงานอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2559 ให้เป็นไปตามกฎ ระเบียบ ข้อกำหนด มาตรฐานการบินใหม่ที่ กพท. ร่วมกับ Civil Aviation Authority International: CAAi พัฒนาขึ้นเพื่อให้ประเทศไทยสามารถแก้ไขข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญด้านความปลอดภัย (Significant Safety Concern : SSC) ตามโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัย (Universal Safety Oversight Audit Program : USOAP) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO)

บริษัทฯ ได้เน้นการรักษามาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ (Standards and Recommended Practices : SARPs) ของ ICAO ที่กำหนดให้สายการบินต้องจัดให้มีระบบบริหารความปลอดภัย (Safety Management System : SMS) และระบบบริหารการกำกับการปฏิบัติตามข้อบังคับการบิน (Compliance Management System : CMS) เพื่อให้เป็นไปตามกฎระเบียบและเป็นการปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ยิ่งไปกว่านั้น บริษัทฯ ได้เริ่มโครงการมาตรฐานเหนือระดับ (Safety Beyond Compliance) ในปี 2558 ด้วยการนำมาตรฐานของ European Aviation Safety Agency (EASA) ซึ่งเป็นที่ยอมรับจากองค์กรการบินทั่วโลกเป็นต้นแบบ เพื่อพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยไปยังระดับสูงสุด (Best in Class) โดยสร้างวัฒนธรรมองค์กรในการรักษามาตรฐาน (Compliance Culture) และวัฒนธรรมความปลอดภัย (Safety Culture) ตลอดจนพัฒนาขีดความสามารถการบริหารคุณภาพและการบริหารความปลอดภัย (Safety and Quality Management) และตัวชี้วัดความปลอดภัย

(Safety Performance Indicator) ด้วยการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการบริหารจัดการ (Information Technology Solution System) ด้วยเหตุนี้ ทำให้บริษัทฯ ได้รับใบอนุญาต Third Country Operators (TCO) จาก EASA โดยความเห็นชอบของ EU Air Safety Committee (ASC) ด้วยใบอนุญาตนี้ บริษัทฯ สามารถคงการปฏิบัติการบินเข้ายุโรป ตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2558 ต่อไป ควบคู่กับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Air Operator Certificate : AOC) ของประเทศไทย

ปัจจุบันบริษัทฯ ยังคงมุ่งมั่น และทุ่มเททรัพยากรเพื่อพัฒนาความปลอดภัยการบินโดยใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศช่วยสนับสนุนการบริหารความปลอดภัยและลดความเสี่ยง เข้ามาควบคุมและวิเคราะห์งานด้านความปลอดภัย ทั้งหมด 4 ระบบ ได้แก่

1. Safety Reporting & Information System คือ ระบบบันทึกรายงานด้านความปลอดภัยที่อนุญาตให้พนักงานกว่าสองหมื่นคนมีส่วนร่วมบันทึกรายงานฯ ผ่านอุปกรณ์หลากหลายชนิด อาทิ Desktop Computer, Laptop Computer, Tablet, Mobile สามารถทำงาน Online/Offline และส่งข้อมูลกลับมายังศูนย์ข้อมูลผ่านเครือข่าย Internet จากนั้นจะทำการประมวลผลแสดงค่าออกมาใน Dashboard ส่งตรงถึงฝ่ายบริหาร
2. Flight Data Monitoring & Animation Program คือ โปรแกรมที่ใช้เฝ้าสังเกต ติดตามและบันทึกการปฏิบัติการบินเพื่อประเมินความเสี่ยงในการปฏิบัติการบินในสนามบินต่างๆ
3. Flight Simulator System คือ เครื่องบินจำลองเสมือนจริงที่บรรจุสถานการณ์จำลองเพื่อให้นักบินมีโอกาสฝึกซ้อมรับสถานการณ์จนมีความชำนาญพร้อมรับทุกสถานการณ์จริง เช่น หมอกลงหนา หิมะตก เพลิงไหม้ เครื่องยนต์ชนนก
4. Big Data System คือ การเก็บข้อมูลที่เชื่อมโยงข้อมูลจากระบบต่างๆ เช่น ข้อมูลเส้นทางการบิน ข้อมูลระบบการทำงานของเครื่องบิน ข้อมูลผู้โดยสาร ข้อมูลสภาพอากาศ มาจัดเก็บเพื่อทำ Data Intelligence ซึ่งโครงการนี้เป็นการประสานความร่วมมือระหว่าง การบินไทย สายการบิน Scandinavian Airlines System (SAS) ผู้ผลิตเครื่องบิน ผู้ผลิต Hardware Software ที่เกี่ยวข้องเพื่อนำข้อมูลที่มีคุณค่าถือเป็นสินทรัพย์มหาศาลนี้มาใช้ประโยชน์ ช่วยในการวิเคราะห์ การประเมินความเสี่ยง (Risk Analysis) และช่วยในการตัดสินใจด้านความปลอดภัยได้อย่างมีประสิทธิภาพ

บริษัทฯ ได้พัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านการบินให้มีความรู้ความสามารถตามมาตรฐานสากล รวมทั้งให้มีจิตสำนึกสูงสุดด้านความปลอดภัย มุ่งเน้นการสรรหาบุคลากรการบินที่มีคุณภาพระดับสากล โดยกำหนดให้มีการตรวจสอบความพร้อมทั้งด้านร่างกาย จิตใจ ความรู้ (Knowledge) ทักษะ (Skill) และพฤติกรรม (Behavior) นักบินของบริษัทฯ จะต้องผ่านการทดสอบและประเมินความถนัด ในการเป็นนักบินพาณิชย์ (Aptitude Test) จาก Scandinavian Institute of Aviation Psychology (SIAP) ประเทศสวีเดนซึ่งเป็นสถาบันที่มีชื่อเสียงและได้รับการยอมรับด้านการคัดเลือกนักบินให้กับสายการบินชั้นนำของโลก การสอบจิตวิทยาการบิน (Aviation Psychology Test) จากสถาบันเวชศาสตร์การบินกองทัพอากาศ รวมทั้งจะต้องผ่านการทดสอบความสามารถด้านทักษะการบิน (Ride Check) และการใช้ภาษาอังกฤษตามมาตรฐานสากล (English ICAO Proficiency) นอกจากนี้ยังมุ่งเน้นการฝึกอบรมทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติแก่พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน เรื่องระบบความปลอดภัยและการบริการ เพื่อให้มีความรู้ความชำนาญแบบมืออาชีพ มีทัศนคติและใจรักต่องานบริการ ควบคู่ไปกับความตระหนักเรื่องความปลอดภัยอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ

บริษัทฯ ได้จัดให้มีการอบรมหลักสูตร Enhanced Safety Management System ให้กับบุคลากรการบินและพนักงานในส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มั่นใจว่าบุคลากรการบินของบริษัทฯ มีความพร้อมในการปฏิบัติการบินอย่างปลอดภัยและเป็นไปตามข้อกำหนดของ ICAO และบริษัทฯ ได้จัดให้มีการอบรมหลักสูตร Engagement โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาบุคลากรด้านการบิน ให้เกิดความผูกพันต่อองค์กร มีความร่วมมือร่วมใจในการปฏิบัติงานตามหน้าที่เพื่อช่วยพัฒนาองค์กรไปในทิศทางที่บริษัทฯ กำหนด โดยมีเป้าหมายให้เกิดความปลอดภัยอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้นำระบบการเรียนรู้ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (e-Learning) และการนำแนวทางจัดการความรู้ (Knowledge Management) มาประยุกต์ใช้เพื่อส่งเสริมให้เกิดการแลกเปลี่ยนความรู้ในกลุ่มผู้ปฏิบัติงาน อันจะนำไปสู่ประสิทธิภาพสูงสุดในการให้บริการแก่ผู้โดยสารด้วย

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าการดูแลสุขภาพอนามัยและความปลอดภัยของพนักงาน รวมถึงการป้องกันอันตรายและส่งเสริมสุขภาพอนามัย เป็นสิ่งสำคัญยิ่งที่ต้องดำเนินการควบคู่ไปกับการดำเนินธุรกิจ บริษัทฯ จึงมีนโยบายในการดำเนินงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานบนพื้นฐานของมนุษยธรรม โดยถือประโยชน์ของพนักงานเป็นหลัก และได้ดำเนินการอย่างครบวงจร คือการส่งเสริมสุขภาพอนามัย การเฝ้าระวังและตรวจสอบเพื่อความปลอดภัย การป้องกันและควบคุมอุบัติเหตุและ

สภาพแวดล้อมที่เป็นอันตรายในการทำงาน การเฝ้าระวังสุขภาพและป้องกันโรคจากการทำงาน การปฐมพยาบาล และการฟื้นฟูสมรรถภาพหลังการบาดเจ็บ

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

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการจัดการเหตุฉุกเฉินและภาวะวิกฤติ (Emergency & Crisis Response Management) อย่างเข้มงวด ยึดหลักกฎหมาย ข้อบังคับระหว่างประเทศ และนำมาประยุกต์ใช้ในการบริหารจัดการของหน่วยงานภายใน และสถานีการบินของบริษัทฯ เพื่อให้สอดคล้องกับกฎเกณฑ์ที่มีการเปลี่ยนแปลง รวมทั้งบริษัทฯ ได้เข้าร่วมฝึกซ้อมการบริหารจัดการในภาวะฉุกเฉินเต็มรูปแบบกับหน่วยงานภาครัฐอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2559 บริษัทฯ ได้เข้าร่วมการฝึกซ้อมการบริหารวิกฤติระดับชาติประจำปี 2559 (C-MEX 16) ที่ท่าอากาศยานภูเก็ต การฝึกซ้อมการบริหารจัดการในภาวะฉุกเฉินเต็มรูปแบบตามแผนฉุกเฉินท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (SEMEX 16) เพื่อสามารถพร้อมรับมือกับเหตุฉุกเฉินที่อาจเกิดขึ้น โดยมีศูนย์ปฏิบัติการภาวะวิกฤติ (Crisis Management & Operations Center : CMOC) ของบริษัทฯ ได้ทำหน้าที่เฝ้าระวังเหตุที่อาจเป็นภัยคุกคามต่อการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ ตลอด 24 ชม. อีกทั้งมีศูนย์ปฏิบัติการของชุดให้ความช่วยเหลือด้านมนุษยธรรมแก่ผู้ประสบภัยฯ (Family Assistance & Support Team : FAST Center) สำหรับเที่ยวบินของบริษัทฯ และสายการบินพันธมิตร ด้วยมาตรฐานด้านความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบินที่มีประสิทธิภาพ ทำให้บริษัทฯ สามารถบริหารจัดการกับเหตุการณ์ต่างๆ ในปี 2559 ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น การบริหารจัดการเที่ยวบินไปประกอบพิธีฮัจญ์ ณ ประเทศซาอุดิอาระเบีย การบริหารจัดการกรณีเหตุระเบิดที่กรุงบรัสเซลส์ และหลายประเทศในยุโรป ซึ่งบริษัทฯ ให้การสนับสนุนแก่ภาครัฐและดูแลผู้โดยสารเดินทางกลับมาด้วยความปลอดภัย การบริหารจัดการกรณีการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส ZIKA โดยบริษัทฯ ปฏิบัติตามข้อบังคับ คำแนะนำขององค์การอนามัยโลก และกระทรวงสาธารณสุขอย่างเคร่งครัด จนสามารถสร้างความมั่นใจในมาตรฐานความปลอดภัยของการบินไทยที่สูงกว่ามาตรฐานสากล รวมถึงในปีที่ผ่านมา ซึ่งบริษัทฯ ให้การสนับสนุนแก่ภาครัฐในการเดินทางของเจ้าหน้าที่ทีมกู้ภัยคณะต่างๆ และการขนส่งอุปกรณ์สิ่งของกู้ภัยบรรเทาทุกข์จากทั่วโลกจำนวนมากในกรณี วิกฤติแผ่นดินไหวที่เนปาล รวมทั้ง กรณีเกิดภัยพิบัติภูเขาไฟระเบิดในประเทศอินโดนีเซีย ซึ่งการบินไทยได้ให้ความช่วยเหลือแก่ผู้โดยสารที่ประสบเหตุ รวมถึงการเดินทางของญาติมิตรของผู้ประสบเหตุเป็นอย่างดี อีกทั้งบริษัทฯ ได้ทำแผนบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management Plan) เพื่อเตรียมพร้อมรับวิกฤติการณ์ต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้น เช่น กรณีไม่สามารถใช้สนามบินสุวรรณภูมิได้ตามปกติ กรณีถูกระงับเส้นทางการบิน เป็นต้น เพื่อให้มั่นใจได้ว่าการบินไทยจะสามารถดำรงธุรกิจได้อย่างต่อเนื่องในทุกสถานการณ์

ในภาพรวมของการปฏิบัติการบิน บริษัทฯ ได้มุ่งเน้นในเรื่องของมาตรฐานด้านความปลอดภัยในระดับสูงสุด และคุณภาพการให้บริการบนเครื่องบินที่ดีเลิศ โดยการนำเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยและมีมาตรฐานด้านความปลอดภัยที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากล มาประยุกต์ใช้กับเอกลักษณ์การให้บริการด้วยเสน่ห์ไทย บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะรักษาคุณภาพความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบินให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล อีกทั้งการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ ข้อบังคับและกฎหมายที่เกี่ยวข้องนั้น เป็นปัจจัยหลักในการดำเนินธุรกิจที่บริษัทฯ ให้ความสำคัญเป็นอันดับแรกมาโดยตลอด และบริษัทฯ จะได้ดำเนินนโยบายเชิงรุกในการดำเนินงานด้านความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบินอย่างต่อเนื่องด้วย

รายละเอียดของมาตรฐานสากลที่ฝ่ายต่างๆ และหน่วยธุรกิจของบริษัทฯ ที่ได้รับ ผู้สนใจสามารถศึกษารายละเอียดได้ในหนังสือรายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืน ซึ่งบริษัทฯ จัดส่งให้ผู้ถือหุ้นทุกรายและเปิดเผยต่อประชาชนทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ ที่ www.thaiairways.com

การตลาดและการแข่งขัน

นโยบายและลักษณะตลาด

ในปี 2559 บริษัทฯ ได้ดำเนินตามแผนธุรกิจ 5 ปี (2557-2561) มีการปรับแผนกลยุทธ์ตามลักษณะตลาด ซึ่งแบ่งออกเป็น 4 กลุ่ม ดังนี้

กลุ่มตลาดที่บริษัทฯ เป็นผู้นำตลาด เช่น ตลาดกลุ่มประเทศสแกนดิเนเวีย จีน และญี่ปุ่น เป็นต้น บริษัทฯ มุ่งเน้นในการดำรงความเป็นผู้นำตลาด ปรับกลยุทธ์เพื่อรักษาส่วนแบ่งตลาดและผลกำไรในการดำเนินงานเป็นหลัก โดยการเพิ่มเที่ยวบิน และเปลี่ยนแบบเครื่องบินที่มีอุปกรณ์ทันสมัย เพื่อป้องกันการสูญเสียลูกค้าให้แก่สายการบินอื่น

กลุ่มตลาดที่มีการแข่งขันสูง เช่น ตลาดสิงคโปร์ ฮ่องกง และกลุ่มประเทศในอาเซียน บริษัทฯ มุ่งเน้นการปรับปรุงความสามารถในการแข่งขัน เพื่อรักษาส่วนแบ่งตลาด โดยเพิ่มความร่วมมือกับสายการบินพันธมิตร เพื่อเพิ่มผู้โดยสารเชื่อมต่อที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมทั้งใช้สายการบินไทยสมายล์ในการรักษาส่วนแบ่งตลาดในเส้นทางภูมิภาคระยะสั้น

กลุ่มตลาดที่คู่แข่งมีความเข้มแข็ง เช่น ตลาดรัสเซีย และสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ บริษัทฯ มุ่งเน้นการเฝ้าระวังปริมาณการขนส่งและผลกำไรขาดทุนอย่างต่อเนื่อง เพื่อปรับกลยุทธ์ให้เหมาะสมกับสภาพการณ์ โดยใช้เครื่องบินที่เหมาะสมกับความต้องการของตลาด และมีความคล่องตัวในการปรับเปลี่ยนเที่ยวบินโดยต้องมีการคิดตามผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องและรวดเร็ว

กลุ่มตลาดใหม่ที่มีศักยภาพที่การบินไทยยังมิได้เปิดบริการ ได้แก่ (1) เมืองรองในตลาดอินเดีย เช่น โคชิ อัมริสสา (2) เมืองรองในตลาดจีน เช่น หังโจว เสินเจิ้น และซัวเถา (3) ตลาดใหม่ อาทิ ตลาดในยุโรปตะวันออก เช่น เวียนนา และ (4) เขตพื้นที่ใหม่ๆ เช่น อิหร่าน ตุรกี อิสราเอล

โดยในการเข้าตลาดเหล่านี้ บริษัทฯ จะศึกษาสภาพตลาด สภาวะการแข่งขัน เส้นทางบิน เพื่อใช้เป็นส่วนหนึ่งในการกำหนดกลยุทธ์ด้านเส้นทางบิน เครือข่ายการบิน และฝูงบิน

นโยบายการตลาดและลักษณะตลาดของสายการบินไทยสมายล์

สายการบินไทยสมายล์ได้กำหนดตำแหน่งทางการตลาดของสายการบินเป็นสายการบินแบบเต็มคุณภาพ (Full Service Airlines) ที่มุ่งเน้นในการพัฒนาคุณภาพและมาตรฐานการให้บริการที่เยี่ยมยอด ควบคู่ไปกับความคุ้มค่าของราคาบัตรโดยสารที่กำหนดไว้ให้ครอบคลุมทุกบริการ โดยมีการกำหนดแนวทางในการดำเนินนโยบายการตลาด ดังนี้

1. การให้บริการมุ่งสู่ความเป็นเลิศ (Excellent Services)

เน้นเพิ่มเติมการนำเสนอคุณค่าให้กับลูกค้าทุกจุดสัมผัสของการบริการ (Touch Point) โดยมีแนวทางดังนี้

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

2. การกำหนดราคาขายที่เหมาะสม (Reasonable Price, High Value)

- ปรับโครงสร้างการกำหนดราคาเพื่อให้มีราคาบัตรโดยสารที่หลากหลายเหมาะสมสำหรับแต่ละตลาด เพื่อสร้างโอกาสในการแข่งขันกับสายการบินอื่น (Right Price, Right Market)
- สร้าง Price Value เพื่อดึงดูดให้ลูกค้าใช้บริการ ตลอดจนมุ่งเน้นการสื่อสารกับผู้โดยสารผ่านทางช่องทางออนไลน์หรืออินเทอร์เน็ตเพิ่มเติม

3. การพัฒนาเครือข่ายเส้นทางบิน (Route Network Development)

- เสริมสร้างเครือข่ายการบินให้แข็งแกร่ง ด้วยการเพิ่มความถี่หรือความจุของเที่ยวบินให้เพียงพอกับความต้องการของตลาด และพัฒนาการเชื่อมต่อเที่ยวบินในเวลาที่เหมาะสม เพื่อเพิ่มจำนวนผู้โดยสารทั้งแบบจุดบินต่อจุดบิน (Point to Point) และแบบต่อเที่ยวบิน (Connecting Traffic) จากจุดต้นทางถึงปลายทางให้มากขึ้น เช่น เส้นทางจีน อินเดีย อินโดจีน และภูมิภาค

- ขยายเครือข่ายเส้นทางบินโดยอาศัยความร่วมมือกับการบินไทยเพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อเที่ยวบินอย่างต่อเนื่องและสะดวกแก่ผู้โดยสารเพิ่มขึ้น (Seamless Connectivity) เช่น การเชื่อมต่อเส้นทางบินจากประเทศอินเดียของไทยสมายล์กับเส้นทางบินสู่ประเทศออสเตรเลียของการบินไทย ซึ่งมีผู้โดยสารชาวอินเดียทั้งที่เดินทางด้วยตัวเอง และที่เดินทางเป็นหมู่คณะซึ่งมีความต้องการในการเดินทางเป็นจำนวนมาก เป็นต้น

4. เสริมสร้างความแข็งแกร่งในช่องทางโฆษณาและสื่อสารการตลาด (Strengthen Brand Communication)

- เพิ่มช่องทางการโฆษณาและสื่อสารการตลาดให้มีความเหมาะสม เพื่อให้สามารถเข้าถึงกลุ่มลูกค้าได้อย่างตรงเป้าหมายและครอบคลุม ไม่ว่าจะเป็นกลุ่มลูกค้าทั่วไป ลูกค้าองค์กร รวมไปถึงลูกค้าที่ซื้อผ่านช่องทางออนไลน์
- เพิ่มความถี่ในการติดต่อสื่อสาร และใช้ประโยชน์จากการสื่อสารผ่านช่องทางออนไลน์ เช่น Facebook, LINE Official, Instragram, WeChat ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

5. การพัฒนากลยุทธ์การตลาดที่มีความเหมาะสมและตอบสนองต่อสภาพตลาดที่มีความแตกต่างกัน (Market Strategy Segmentation)

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

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

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

แผนบริหารรายได้และพัฒนาช่องทางการจัดจำหน่าย

แผนบริหารรายได้

เพื่อรักษาและเพิ่มคุณภาพรายได้ในสภาวะเศรษฐกิจโลกถดถอย การเมืองไม่ปกติ ความผันผวนของตลาด การแข่งขันที่รุนแรง รวมทั้งการตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยด้านการบินขององค์กรตรวจสอบต่างๆ บริษัทฯ จึงมีแผนงานมุ่งเน้นการขายและเพิ่มรายได้โดย

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

การหารายได้เสริม

นอกเหนือจากธุรกิจการบินหลักที่บริษัทฯ ดำเนินงานด้านการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ บริษัทฯ ยังมีผลิตภัณฑ์และบริการเสริมต่างๆ เป็นรายได้เสริมองค์กรอีกทางหนึ่ง โดยการบินไทยได้จัดทำบริการเสริมในรูปแบบการช้อปปิ้งออนไลน์ (Shopping Online) บนเว็บไซต์ เช่น การเลื่อนชั้นที่นั่ง บริการรถเช่า รถรับส่งสนามบิน โรงแรม รวมทั้งเสนอขายผลิตภัณฑ์และบริการที่บริษัทฯ มีอยู่แล้ว อาทิ สินค้า THAI Shop ช่องทางพิเศษ (Fast Track) ห้องรับรองพิเศษ (Lounge) เป็นต้น รวมทั้งหาผลิตภัณฑ์ต่างๆ ที่คิดว่าเป็นที่น่าสนใจคุณภาพที่คัดสรรมาอย่างดีจากที่ต่างๆ ทั้งในและต่างประเทศ อาทิ ผลิตภัณฑ์ในสังกัดกระทรวงพาณิชย์ ผลิตภัณฑ์ OTOP นอกจากจะเป็นการส่งเสริมผลิตภัณฑ์ในประเทศแล้ว ยังเป็นการสนับสนุนนโยบายรัฐบาลและต้อนรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) อีกทางหนึ่ง ทั้งนี้บริษัทฯ มีขีดความสามารถที่จะหารายเสริมที่อื่นๆ ได้นอกเหนือจากธุรกิจการบิน โดยการหาความร่วมมือทางธุรกิจที่มีความสอดคล้องกันเพิ่มขึ้น รวมทั้งการเจรจาและต่อยอดธุรกิจกับพันธมิตรทางธุรกิจใหม่ๆ ที่จะเข้ามาเสริมธุรกิจการบินให้

เข้มแข็งขึ้น เพื่อตอบสนองรสนิยม (Lifestyle) ของลูกค้ายุคใหม่ที่ต้องการความสะดวกสบาย รวดเร็วและเป็นการเพิ่มมูลค่าเพิ่มให้กับแบรนด์ (Brand) ด้วย รวมทั้งจะทำให้เว็บไซต์ (Website) ของบริษัทฯ มีบทบาทและแข็งแกร่งมากยิ่งขึ้น และเพิ่มความประทับใจให้กับลูกค้าของการบินไทยตามความต้องการในการใช้บริการที่แตกต่างกันในระหว่างการเดินทาง (Customer Experience Management)

ธุรกิจการขนส่งทางอากาศ การท่องเที่ยวและการขนส่ง เป็นธุรกิจที่มีความโดดเด่นและอยู่ในความสนใจทั้งจากผู้บริโภคภายในประเทศและจากประเทศเพื่อนบ้าน โดยบริษัทฯ วางกลยุทธ์เพื่อรองรับกับความต้องการของลูกค้าในระดับนานาชาติและบริการจัดส่งแบบครบวงจร คือสั่งซื้อสินค้าและผลิตภัณฑ์ผ่านออนไลน์ของบริษัทฯ จ่ายเงินและดำเนินการจัดส่งให้ถึงมืออย่างเรียบร้อย ทั้งนี้ลูกค้าจะได้รับความสะดวกในการซื้อบริการเสริมต่างๆ ที่มีคุณภาพ มีความคุ้มราคาที่การบินไทยทำการคัดสรรมาแล้ว และนำเสนอเป็นทางเลือกตามรสนิยมและความต้องการของผู้โดยสารตามเส้นทางและวัตถุประสงค์ของการเดินทาง ซึ่งบริการเสริมดังกล่าว จะทำให้ผู้โดยสารของการบินไทยได้รับประสบการณ์ที่ดีตลอดการเดินทาง และบอกต่อประสบการณ์การเดินทางผ่านสื่อสังคมออนไลน์และกับเพื่อนๆ เพื่อจูงใจให้หันกลับมาใช้บริการของการบินไทยต่อไป

กลุ่มลูกค้าและการพัฒนาช่องทางจัดจำหน่าย

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

- ลูกค้าพรีเมี่ยม ประกอบด้วยลูกค้าชั้นหนึ่ง ชั้นธุรกิจ สมาชิกแพลตินั่ม สมาชิกบัตรทอง
- ลูกค้าภาคราชการ (Government)
- ลูกค้ากลุ่มองค์กร (Corporates) และลูกค้านักธุรกิจ / ธุรกิจขนาดย่อม (SME: Small and Medium Enterprise)
- ลูกค้ากลุ่มท่องเที่ยว (Leisure)
- นักเรียน และลูกค้ากลุ่มเยี่ยมเพื่อนและญาติ (VFR : Visiting Friends and Relatives)
- ลูกค้านิยมกีฬา และกิจกรรมพิเศษ (Special Interest and Lifestyle)
- ลูกค้ากลุ่มประชุมสัมมนา นิทรรศการการค้า การท่องเที่ยวที่ได้รับเป็นรางวัล (MICE)
- ลูกค้ากลุ่มอื่นๆ

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

การขายแบบเครือข่าย (Network) และกลุ่มพันธมิตรการบินสตาร์อัลไลแอนซ์ (Star Alliance)

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

THAI Contact Center (TCC)

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

บริษัทฯ มีช่องทางในการตอบรับการบริการลูกค้าหลายช่องทาง ทั้งทางโทรศัพท์ อีเมล์ แฟกซ์ และโทรศัพท์เลขหมาย

พิเศษ สำหรับลูกค้ากลุ่มต่างๆ ทั้งลูกค้ากลุ่มพรีเมี่ยม ลูกค้าภาคราชการ และลูกค้ากลุ่มองค์กร

Digital Commerce

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

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

กิจกรรมส่งเสริมการตลาดและส่งเสริมการขาย

บริษัทฯ ได้ดำเนินการด้านส่งเสริมการขายและการตลาดทั้งในและต่างประเทศอย่างต่อเนื่อง เพื่อรักษาส่วนแบ่งตลาด เสริมความสามารถในการแข่งขัน และสร้างรายได้ให้มากที่สุดในสภาวะตลาดที่ได้รับผลกระทบจากปัจจัยผันผวนภายนอกทั้งด้านเศรษฐกิจ การเมือง และการแข่งขันในตลาด รวมถึงกิจกรรมส่งเสริมการขายและการตลาดโดยโปรแกรมสะสมไมล์รอยัล ออร์คิด พลัส (Royal Orchid Plus : ROP) และรายการแพ็คเกจท่องเที่ยว รอยัล ออร์คิด ฮอลิเดย์ : เอื้องหลวง (Royal Orchid Holiday : ROH) ที่หลากหลาย ซึ่งคัดสรรแล้วสำหรับนักท่องเที่ยวผู้โดยสารการบินไทย เป็นการให้บริการเชื่อมต่อจากการโดยสารเครื่องบิน ในการให้บริการที่พักและการท่องเที่ยวแก่ผู้โดยสารของการบินไทย

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

ช่องทางการจัดจำหน่ายของสายการบินไทยสมายล์

แม้ว่าสายการบินไทยสมายล์ได้แยกระบบการจัดจำหน่ายและบริการลูกค้า (Distribution and Passenger Service System : DPS) ออกจากการบินไทย ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2557 เป็นต้นมา สายการบินไทยสมายล์ได้ดำเนินการจัดจำหน่ายผ่านระบบของสายการบินไทยสมายล์เอง แต่เพื่อให้การบริการผู้โดยสารที่เดินทางต่อเนื่องในเส้นทางของการบินไทย รวมไปถึงเพิ่มศักยภาพของเครือข่ายการบินไทยให้แข็งแกร่ง สายการบินไทยสมายล์จึงยังคงมีการจัดจำหน่ายร่วมกับการบินไทย ผ่านสัญญาเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Share Agreement)

สายการบินไทยสมายล์มุ่งเน้นการควบคุมและบริหารจัดการต้นทุนให้มีประสิทธิภาพ โดยรักษาระดับต้นทุนคงที่ (Fixed Cost) ให้ต่ำ เน้นการดำเนินงานเฉพาะกิจกรรมหลักที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับธุรกิจ ได้แก่ การปฏิบัติการบิน การควบคุมมาตรฐานความปลอดภัย การกำหนดรูปแบบและมาตรฐานการให้บริการลูกค้า การให้บริการลูกค้าบนเครื่องบิน การบริหารภาพลักษณ์ตราสินค้าและการสื่อสารการตลาด การกำหนดราคาและการบริหารรายได้ ทั้งนี้นอกจาก

สายการบินไทยสมายล์จะจัดจำหน่ายผ่านระบบจัดจำหน่ายตรงและผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์เป็นหลักแล้ว ยังได้มีการขายผ่านระบบอะมาดิอุส และผ่านเอเยนต์ออนไลน์ (Online Travel Agent) เช่น Expedia, TripAdvisor, Qunar, SkyScanner, JetRadar, MakeMyTrip, Cleartrip และ Goibibo เพื่อเพิ่มโอกาสในการขยายฐานลูกค้าและเพิ่มการรับรู้ให้มากขึ้น เป็นต้น

สภาวะอุตสาหกรรมการบินและการแข่งขัน

ในปี 2559 เศรษฐกิจโลกชะลอตัว โดยเติบโตร้อยละ 3.1 ต่ำกว่าปีก่อน ปัจจัยหลักมาจากเศรษฐกิจประเทศพัฒนาแล้วมีการฟื้นตัวอย่างล่าช้าและเปราะบาง ขณะที่เศรษฐกิจของประเทศเศรษฐกิจเกิดใหม่และกำลังพัฒนายังคงชะลอตัวจากการค้าโลกที่ซบเซา อีกทั้ง นโยบายการเงินที่สวนทางกันของประเทศเศรษฐกิจหลัก ประกอบกับความไม่แน่นอนกรณีสหราชอาณาจักรลงประชามติออกจากสหภาพยุโรป (BREXIT) และการเปลี่ยนแปลงผู้นำของสหรัฐอเมริกา ประเทศเศรษฐกิจใหญ่อันดับ 1 ของโลก ซึ่งอาจกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงนโยบายต่างๆ รวมถึงภัยก่อการร้ายและความตึงเครียดทางด้านภูมิรัฐศาสตร์ยังคงมีอยู่

ทั้งนี้ การชะลอตัวของเศรษฐกิจจีนถือเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อการขยายตัวของเศรษฐกิจโลก เนื่องจากจีนมีขนาดเศรษฐกิจใหญ่เป็นอันดับ 2 ของโลกและมีการค้าขายกับหลายประเทศทั่วโลก ซึ่งการขยายตัวทางเศรษฐกิจจีนลดลงอยู่ที่ร้อยละ 6.7 สำหรับสหรัฐอเมริกามีการขยายตัวลดลงอยู่ที่ร้อยละ 1.6 จากการขยายตัวครึ่งปีแรกที่อ่อนแอเกินคาด และค่าเงินเหรียญสหรัฐฯ แข็งค่ากระทบภาคการผลิตและส่งออก รวมถึงยังคงเปราะบางจากความไม่แน่นอนทางนโยบายการเงิน ในส่วนของยูโรโซนและญี่ปุ่น ขยายตัวลดลงอยู่ที่ร้อยละ 1.7 และ 0.9 ตามลำดับ ด้วยเศรษฐกิจมีการฟื้นตัวอย่างช้าๆ แต่ยังคงมีความเสี่ยงจากภาวะเงินฝืดและการบริโภคภายในชะลอตัว โดยเฉพาะยุโรปมีความเสี่ยงจาก BREXIT และวิกฤตผู้อพยพ ขณะที่รัสเซียมีการหดตัวทางเศรษฐกิจลดลงอยู่ที่ร้อยละ 0.6 ผลจากภาวะราคาน้ำมันเริ่มปรับตัวขึ้น

สำหรับประเทศไทยมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจต่ำสุดในกลุ่มอาเซียน แต่เติบโตจากปีก่อนที่ร้อยละ 3.2 ส่วนแนวโน้มปี 2560 กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดการณ์การขยายตัวทางเศรษฐกิจโลกดีขึ้นที่ประมาณร้อยละ 3.4 โดยคาดการณ์การฟื้นตัวของเศรษฐกิจประเทศพัฒนาแล้วแข็งแกร่งขึ้นและเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศเกิดใหม่และกำลังพัฒนาปรับตัวดีขึ้น โดยเฉพาะประเทศที่มีการหดตัวทางเศรษฐกิจ อาทิ รัสเซียคาดการณ์การเติบโตอยู่ที่ร้อยละ 1.1 สำหรับประเทศไทยคาดการณ์การขยายตัวเพิ่มขึ้นที่ประมาณร้อยละ 3.3 (ที่มา: รายงานสภาวะเศรษฐกิจโลกของกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) เดือนมกราคม 2560)

ในส่วนของราคาน้ำมันซึ่งถือเป็นต้นทุนหลักของสายการบินนั้น ราคาน้ำมันดิบและน้ำมันเครื่องบินเฉลี่ยปี 2559 เริ่มปรับตัวสูงขึ้นแต่ยังคงต่ำกว่าปี 2558 อยู่ที่ร้อยละ 18 จากภาวะเศรษฐกิจโลกชะลอตัว ส่งผลให้ความต้องการน้ำมันลดลง ขณะที่ปริมาณน้ำมันดิบยังคงล้นตลาด โดยการผลิตน้ำมันของกลุ่มโอเปก ผู้ผลิตน้ำมันรายใหญ่ของโลกยังอยู่ในระดับสูง (เดือนตุลาคม 2559 สูงสุดที่ 33.64 ล้านบาร์เรลต่อวัน) ผลจากอิหร่านส่งออกน้ำมันได้เพิ่มขึ้นต่อเนื่องหลังจากได้รับการยกเลิกมาตรการคว่ำบาตร และความไม่สงบในบางประเทศเริ่มคลี่คลายซึ่งทำให้ผลิตส่งออกได้เพิ่มขึ้น อาทิ ไนจีเรีย และลิเบีย อีกทั้งผู้ผลิตน้ำมันรายอื่นนอกกลุ่มโอเปกมีกำลังการผลิตเพิ่มขึ้นโดยเฉพาะสหรัฐอเมริกา ส่งผลให้ราคาน้ำมันดิบและน้ำมันเครื่องบินเฉลี่ยปี 2559 อยู่ที่ 45.06 และ 52.83 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ตามลำดับ

อย่างไรก็ดีราคาน้ำมันยังคงผันผวนไปตามสถานการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้น อาทิ ความไม่สงบในประเทศผู้ผลิตน้ำมัน สภาวะเศรษฐกิจ อัตราแลกเปลี่ยน และการเก็งกำไรราคาน้ำมัน เป็นต้น แม้สมาชิกกลุ่มโอเปกมีมติปรับลดกำลังการผลิตอยู่ที่ 32.5-33.0 ล้านบาร์เรลต่อวันและกำหนดโควตาการผลิตของแต่ละประเทศสมาชิกเพื่อรักษาเสถียรภาพราคาน้ำมัน แต่มติดังกล่าวยังไม่ได้ข้อสรุปที่ชัดเจน สายการบินจึงต้องเผชิญกับความเสี่ยงจากความไม่แน่นอนที่เกิดขึ้น ซึ่งจะส่งผลต่อการบริหารจัดการและผลประกอบการของสายการบิน

สำหรับแนวโน้มปี 2560 ซิตี้กรุ๊ปคาดการณ์ว่าราคาน้ำมันดิบและน้ำมันเครื่องบินจะปรับตัวสูงขึ้นอยู่ในระดับที่ 60 และ 70 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ตามลำดับ อย่างไรก็ดี ระดับราคาดังกล่าวยังคงต่ำกว่าปี 2557 ซึ่งแนวโน้มราคาน้ำมันที่ยังอยู่ในระดับต่ำถือเป็นผลดีต่ออุตสาหกรรมการบินและบริษัทฯ เนื่องจากค่าใช้จ่ายด้านน้ำมันเป็นสัดส่วนค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่สูงที่สุด (ที่มา: รายงานความเคลื่อนไหวราคาน้ำมันรายเดือนแผนกเอกสารและสัญญาการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันและคาดการณ์ราคาน้ำมันรายเดือนซิตี้กรุ๊ป เดือนมกราคม 2560)

อย่างไรก็ดี การแข่งขันระหว่างสายการบินด้วยกันยังคงทวีความรุนแรงอย่างต่อเนื่อง ไม่ว่าจะเป็นการขยายเครือข่ายเส้นทางบิน ฝูงบิน และการแข่งขันด้านราคา ทั้งจากสายการบิน

ภูมิภาคตะวันออกกลาง สายการบินต้นทุนต่ำ และการเพิ่มศักยภาพโดยการรวมตัวของกลุ่มสายการบินในลักษณะต่างๆ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งส่งผลกระทบโดยตรงต่อการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ (Landscape) ของการแข่งขันในหลายๆ ภูมิภาคในอุตสาหกรรมการบิน ดังนั้น การปรับตัวของสายการบินควบคู่กับการวางกลยุทธ์ในการบริหารจัดการอย่างชัดเจนรอบคอบ และสอดคล้องทันต่อเหตุการณ์ จึงเป็นสิ่งที่มีความสำคัญต่อการดำเนินงานเพื่อรักษาความยั่งยืนของสายการบิน

สภาวะการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ

สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transportation Association: IATA) ได้สรุปปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ (RPK) ของสายการบินในแต่ละภูมิภาค ปี 2559 โดยรวมมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องร้อยละ 6.3 โดยภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีการขยายตัวสูงกว่าอุตสาหกรรมโดยรวมอยู่ที่ร้อยละ 9.2 ในขณะที่ภูมิภาคยุโรปมีอัตราการขยายตัวต่ำกว่าอุตสาหกรรมโดยรวมอยู่ที่ร้อยละ 4.6 และ ในปี 2560 IATA คาดว่าการขนส่งผู้โดยสารโดยรวมจะเติบโตที่ร้อยละ 5.1 ซึ่งจะเติบโตต่ำกว่าปี 2559

สำหรับสายการบินในภูมิภาคที่มีปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ (RPK) ขยายตัวมากที่สุด คือ ภูมิภาคตะวันออกกลาง มีการขยายตัวในปี 2559 อย่างต่อเนื่องร้อยละ 11.2 แต่หากเปรียบเทียบสัดส่วนการขนส่งผู้โดยสารจะอยู่ที่ร้อยละ 9.6 ซึ่งน้อยกว่าสัดส่วนของสายการบินภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกประมาณ 3 เท่า ซึ่งอยู่ที่ร้อยละ 32.9 ของอุตสาหกรรมโดยรวม อย่างไรก็ตาม สายการบินในภูมิภาคตะวันออกกลางยังคงมีความได้เปรียบจากศักยภาพในการขยายธุรกิจ อีกทั้งมีการเข้าร่วมพันธมิตรและหุ้นส่วนทางธุรกิจกับหลายสายการบินหลัก ทำให้เพิ่มความสามารถในการให้บริการครอบคลุมไปทุกภูมิภาคของโลก

สำหรับประเทศไทยในปี 2559 ภาพรวมการท่องเที่ยวของประเทศปรับตัวดีขึ้น จากการที่สถานการณ์ทางการเมืองในประเทศคลี่คลาย มาตรการเร่งฟื้นฟูความเชื่อมั่น และมาตรการส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่องของภาครัฐ โดยในภาพรวมมีสายการบินที่ทำการบิน (Schedule & Non-Schedule Flight) ในเส้นทางระหว่างประเทศและในประเทศจำนวน 151 สายการบิน ขนส่งผู้โดยสารรวม 102.4 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.8 เมื่อเทียบกับปี 2558 โดยมีปัจจัยหนุนจากการขยายตัวของเส้นทางการบินภายในประเทศและเส้นทางการบินระหว่างประเทศ เช่นเดียวกับการเติบโตของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางมายังประเทศไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.9 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2558 จำนวน 32.6 ล้านคน ทั้งนี้ ในปี 2559 มีผู้โดยสารที่เดินทางกับบริษัทฯ (การบินไทยและไทยสมายล์) จำนวน 21.6 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.7 คิดเป็นส่วนแบ่งทางการตลาด ร้อยละ 21.1 (ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน))

การแข่งขันของอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศ

ธุรกิจการบินภายในประเทศปัจจุบันมีการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้น ทั้งจากสายการบินต้นทุนต่ำที่ให้บริการอยู่เดิมมีการขยายตัวในตลาดอย่างรวดเร็ว และสายการบินต้นทุนต่ำรายใหม่ที่เห็นโอกาสจากการขยายตัวของอุปสงค์ในตลาดเส้นทางภายในประเทศที่มีอยู่อย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ในแต่ละปีตลาดสามารถเติบโตได้ในอัตราสูง โดยในปี 2559 มีสายการบินที่ทำการบินภายในประเทศจำนวน 17 สายการบิน มีปริมาณผู้โดยสารของสายการบินที่ทำการบิน (Schedule & Non-Schedule Flight) ภายในประเทศเพิ่มขึ้นเป็น 35.1 ล้านคน เติบโตสูงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 12.4 ทั้งนี้ โดยบริษัทฯ (การบินไทยและไทยสมายล์) มีการขนส่งผู้โดยสารทั้งสิ้นจำนวน 6.9 ล้านคน เติบโตสูงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 14.8 คิดเป็นส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 19.6ในปี 2559

การแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินระหว่างประเทศ

สภาวะแวดล้อมและสถานการณ์ต่างๆ ในปี 2559 ยังคงเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อธุรกิจการบินและปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารทางอากาศ อาทิ ราคาน้ำมันที่ลดต่ำลง ปัญหาเศรษฐกิจในภูมิภาคต่างๆ ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ความไม่สงบทางการเมืองในหลายประเทศ รวมทั้งสภาวะการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้นจากการขยายเครือข่ายและการเปิดเส้นทางบินใหม่ของทั้งสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ สายการบินจากตะวันออกกลาง และสายการบินต้นทุนต่ำ รวมทั้งมีการเข้าร่วมเป็นพันธมิตรทางธุรกิจในรูปแบบต่างๆ ของสายการบินมากขึ้น อย่างไรก็ตาม เมื่อสถานการณ์ความไม่สงบทางการเมืองภายในประเทศคลี่คลายลง การที่ภาครัฐดำเนินนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจในหลายด้านและการส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ปริมาณการเดินทางเข้า-ออกประเทศไทยฟื้นตัวกลับมาเติบโตอีกครั้ง อีกทั้งบริษัทฯ เห็นว่ายังมีปัจจัยบวกที่เป็นโอกาสของตลาดประเทศไทยที่สามารถขยายตัวได้ เพราะความเป็นศูนย์กลางที่เหมาะสมในการเชื่อมต่อระหว่างเมืองในอาเซียนและภูมิภาคใกล้เคียง อีกทั้งการตื่นตัวจากการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปี 2558 จะเป็นแรงกระตุ้นให้มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจในภูมิภาคทั้งด้านการค้าและการลงทุน ซึ่งจะช่วยกระตุ้นและสร้างความเชื่อมั่นแก่ต่างชาติในการเดินทางเข้า-ออกประเทศไทยมากขึ้น

แม้ว่าองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ได้ประกาศปรับลดอันดับความน่าเชื่อถือด้านความปลอดภัยในการออกใบอนุญาตทำการบินของประเทศไทย ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินของไทย ทั้งในส่วนของสายการบินที่มีขนาดเล็ก สายการบินเช่าเหมาลำและสายการบินเกิดใหม่ โดยในส่วนของสายการบินขนาดใหญ่โดยเฉพาะสายการบินที่มีการปฏิบัติการบินเข้าสู่ภาคพื้นทวีปยุโรป การที่ประเทศใดๆ ไม่ผ่านการประเมินด้านมาตรฐานความปลอดภัยของ ICAO-USOAP จะทำให้มีความเป็นไปได้สูงมากที่จะถูกระบุอยู่ใน EU Air Safety List หรือ ที่เรียกกันว่า EU Banned List ดังนั้น การบินไทยจึงใช้การขออนุญาตเป็น Third Country Operator (TCO) เพื่อให้ได้เป็นสายการบินที่ได้รับการยกเว้นจากการถูก EU Banned ในกรณีที่การแก้ไขปัญหาด้านมาตรฐานความปลอดภัยของประเทศไทย ล่าช้า หรือไม่เป็นไปตามที่ EU Air Safety Committee (ASC) คาดหวัง ประกอบกับ บริษัทฯ มีการดำเนินการด้านความปลอดภัยตรงตามมาตรฐานและอยู่ในระดับสากลอยู่แล้ว และได้พลิกวิกฤตครั้งนี้ให้เป็นโอกาสด้วยการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยการบินของบริษัทฯ โดยได้นำมาตรฐานขององค์การบริหารความปลอดภัยการบินของสหภาพยุโรป หรือ EASA มาเป็นรากฐาน (Bedrock) ของมาตรฐานความปลอดภัยการบินของบริษัทฯ สร้างความมั่นใจในการให้บริการด้วยคุณภาพและมาตรฐานความปลอดภัย

อย่างไรก็ตาม มีความเสี่ยงทำให้ไม่สามารถเพิ่มเที่ยวบินไปยังตลาดหลัก เช่น ญี่ปุ่นและเกาหลีใต้ ฯลฯ อีกทั้งในช่วงปลายปี 2559 การปราบทัวร์ศูนย์เหรียญของรัฐบาลส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวจีนซึ่งเป็นตลาดที่มีนักท่องเที่ยวมายังประเทศไทยมากที่สุดเป็นอันดับ 1 ลดลง แต่จะส่งผลกระทบในระยะสั้นเท่านั้น โดยในปี 2559 มีปริมาณผู้โดยสารของสายการบินที่ทำการบิน (Schedule & Non-Schedule Flight) ระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นเป็น 67.2 ล้านคน สูงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 9.9 ทั้งนี้ โดยบริษัทฯ (การบินไทยและไทยสมายล์) มีการขนส่งผู้โดยสารทั้งสิ้นจำนวน 14.7 ล้านคน เติบโตร้อยละ 2.0 อย่างไรก็ดี บริษัทฯ ยังคงเป็นผู้นำตลาดที่มีส่วนแบ่งตลาดผู้โดยสารระหว่างประเทศมากที่สุด คือร้อยละ 21.9

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้มีการติดตามประเมินสถานการณ์และปัจจัยที่เกี่ยวข้องต่างๆ เพื่อปรับกลยุทธ์ให้ทันต่อทุกเหตุการณ์และพฤติกรรมของลูกค้าที่เปลี่ยนแปลงไปในแต่ละตลาดอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งพยายามสร้างความแข็งแกร่งในการแข่งขันในด้านต่างๆ เพื่อเพิ่มศักยภาพและประสิทธิภาพในการบริการให้ดียิ่งขึ้น เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีและรักษาความเป็นสายการบินชั้นนำ

ภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขันของสายการบินไทยสมายล์

อุตสาหกรรมการบินยังคงเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง และเป็นอุตสาหกรรมที่มีการแข่งขันที่รุนแรงและรวดเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภูมิภาคเอเชีย ทั้งนี้ ในปัจจุบัน สายการบินไทยสมายล์ทำการบินในเส้นทางบินในประเทศเป็นจำนวน 14 เส้นทางบิน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 84.2 ของปริมาณการผลิตทั้งหมด อย่างไรก็ตาม ด้วยอัตราการเจริญเติบโตที่รวดเร็วของสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Airline) อาทิ สายการบินไทยแอร์เอเชีย สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ สายการบินนกแอร์ สายการบินไทยเวียดเจ็ท ทำให้สายการบินไทยสมายล์ต้องเผชิญกับการแข่งขันด้านราคาและการตลาด ดังเห็นได้จากอัตราการเจริญเติบโตของจำนวนเที่ยวบิน และจำนวนผู้โดยสารในประเทศของสายการบินต้นทุนต่ำ จากท่าอากาศยานดอนเมือง ในปี 2558 เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาถึงร้อยละ 30.8 และร้อยละ 34.0 ตามลำดับ ทั้งนี้ ในส่วนของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ อัตราการเจริญเติบโตของจำนวนเที่ยวบิน และจำนวนผู้โดยสารในประเทศในปี 2558 เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาถึงร้อยละ 4.4 และร้อยละ 4.9 ตามลำดับ (ที่มา : ข้อมูลสถิติการขนส่งทางอากาศจากการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย ปี 2558)

ในขณะที่เส้นทางบินระหว่างประเทศที่ทำการบินในปัจจุบัน ได้แก่ ประเทศสาธารณรัฐพม่า ประเทศกัมพูชา ประเทศมาเลเซีย ประเทศจีน ประเทศอินเดีย และเส้นทางบินอื่นๆ ที่สายการบินไทยสมายล์จะดำเนินการเปิดขึ้นในอนาคต ต้องเผชิญกับการแข่งขันที่รุนแรงของสายการบิน Full Services อาทิ สายการบินบางกอกแอร์เวย์ และสายการบินต้นทุนต่ำ อาทิ สายการบินไทยแอร์เอเชีย สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ สายการบินนกแอร์ สายการบินไทยเวียดเจ็ท และสายการบินจากต่างประเทศ ทั้งสายการบินแบบบินประจำ (Schedule Flight) และแบบเช่าเหมาลำ (Charter Flight) สายการบินไทยสมายล์จึงได้ดำเนินการปรับกลยุทธ์ทั้งในด้านเส้นทางบิน ด้านการตลาดและการขาย การบริการ และเพิ่มช่องทางการขายและการจัดจำหน่ายให้สามารถเข้าถึงกลุ่มลูกค้าได้ง่ายขึ้น เพื่อเป็นการขยายฐานลูกค้า รวมไปถึงเพิ่มส่วนแบ่งการตลาด พร้อมการปรับปรุงคุณภาพและการบริการให้ดียิ่งขึ้น รวมทั้งดำเนินการประชาสัมพันธ์เพิ่มการรับรู้ตราสินค้า (Brand Awareness) ทั้งในประเทศและต่างประเทศอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สายการบินเป็นที่รู้จักและใช้บริการ โดยมุ่งเน้นถึงความคุ้มค่าในการให้บริการ ในราคาที่ผู้โดยสารสามารถเข้าถึงและซื้อได้

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

หมายเหตุ [(1)] บริษัท แอร์บัส แจ้งเลื่อนการรับมอบเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 จากเดิมในปี 2560 เป็นปี 2561

การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

แผนฝูงบิน

บริษัทฯ มีแผนการลงทุนหลักในระยะเวลา 4 ปี (ปี 2558-2561) คือการจัดหาเครื่องบินและอุปกรณ์การบิน จำนวน 22 ลำ (ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการจัดหาเครื่องบินใหม่ที่ได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีแล้วตามแผนยุทธศาสตร์ ปี 2556-2561) โดยเป็นการจัดหาเครื่องบินใหม่สำหรับรองรับการเติบโตทางธุรกิจ และทดแทนการปลดระวางเครื่องบินที่มีอายุการใช้งานนาน จำนวน 29 ลำ ทั้งนี้ เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพฝูงบิน และรักษาขีดความสามารถในการแข่งขัน มีรายละเอียดแผนฝูงบินดังตารางด้านบน

กิจการขนส่งสินค้า พัสดุภัณฑ์ และไปรษณียภัณฑ์

ลักษณะผลิตภัณฑ์และบริการ

การให้บริการในการขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ มีการแยกประเภทการบริการเพื่อให้ตอบสนองความต้องการของลูกค้า เช่น บริการ TGForce (TGX) เป็นการบริการส่งสินค้าเร่งด่วนระหว่างประเทศ โดยรับประกันความรวดเร็วและตรงตามเวลา TGFresh (TGF) เป็นการขนส่งสินค้าที่สดหรือเน่าเสียง่าย เช่น กล้วยไม้ ฯลฯ TGKool (TGK) เป็นการขนส่งสินค้าที่ต้องรักษาอุณหภูมิ เช่น ผัก ผลไม้ ของสดแช่แข็ง ฯลฯ THAI Sensitive Temperature Products (TGT) ให้บริการสำหรับสินค้าที่ต้องควบคุมอุณหภูมิ เช่น วัคซีน หรือ ยา ฯลฯ โดยการให้เช่าตู้คอนเทนเนอร์ควบคุมอุณหภูมิ (Controlled Temperature Unit Loading Devices - ULD) ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้วางแผนการจัดซื้อตู้ควบคุมอุณหภูมิเพิ่ม เพื่อรองรับการเติบโตของการขนส่งผลิตภัณฑ์ยา และเวชภัณฑ์ ซึ่งขยายตัวอย่างต่อเนื่อง นอกจากนั้น ยังมีการบริการ THAIPAC เป็นการขนส่งกระเป๋าผู้โดยสาร (Unaccompanied Baggage) ไปยังต่างประเทศ และ TEC ให้บริการขนส่งสินค้าเร่งด่วนระหว่างสนามบินภายในประเทศ โดยมีการประกันรับส่งถึงมือผู้รับปลายทางภายในสถานที่ที่กำหนดใน 24 ชั่วโมง

ปัจจุบันบริษัทฯ มีการให้บริการการขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ ไปยังปลายทางครอบคลุม 78 จุดบิน ใน 32 ประเทศ

การตลาดและการแข่งขันของการขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์

การตลาดของบริษัทฯ เน้นการพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการการขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ ให้เป็นไปตามความต้องการของลูกค้าและให้เป็นที่ยอมรับในการเลือกใช้บริการ พร้อมทั้งกำหนดราคาให้สามารถช่วงชิงตลาดได้ นอกจากนั้นจะต้องปรับการตลาดของบริษัทฯ เน้นการแข่งขันการขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ ยังคงใช้ราคาเป็นปัจจัยในการช่วงชิงตลาด นอกจากจะต้องปรับแผนการขายให้สอดคล้องกับทิศทางของตลาด ซึ่งใช้นโยบายเชิงรุก โดยให้บริการตามความต้องการของลูกค้าในแต่ละตลาดเพื่อธุรกิจระยะยาวแล้ว ยังรวมถึงสร้างพันธมิตรการบิน สำหรับรองรับจุดบินอื่นๆ ที่นอกเหนือจากจุดบินในปัจจุบัน ในขณะเดียวกันก็เป็นการเสริมการขายโดยรับสินค้าของพันธมิตรบนเที่ยวบินที่บริษัททำการบิน การแลกเปลี่ยนธุรกิจกับพันธมิตรนี้จะเพิ่มตลาดใหม่และสร้างศักยภาพในการแข่งขันเพื่อความแข็งแกร่งในการเติบโตอย่างยั่งยืน

ผลจากการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) เมื่อปี 2558 ที่ผ่านมา ประเทศสมาชิกได้มีการพัฒนาทางด้านการค้าและการลงทุน เส้นทางการคมนาคมทั้งทางบก และทางน้ำเพื่อเชื่อมต่อระหว่างกัน ดังนั้น บริษัทฯ จึงร่างกลยุทธ์เพื่อรองรับการขนส่งที่เชื่อมโยงในรูปแบบ Multi Modal ขึ้น ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้เจรจาและทำสัญญากับบริษัทที่ทำการขนส่งทางบกในประเทศและต่างประเทศ เพื่อทำการขนส่งเชื่อมโยงจุดขายอื่นๆ นอกเหนือจากจุดที่ทำการบิน เพื่อให้เข้าถึงกลุ่มลูกค้าได้มากยิ่งขึ้น ซึ่งจะส่งเสริมให้สนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิเป็นศูนย์กลางของการขนส่งสินค้าทางอากาศที่ดีที่สุดในเขต AEC

การแข่งขันขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ของประเทศไทยมีตลาดหลักที่สำคัญ คือ เส้นทางภูมิภาคเอเชีย ตะวันออกกลาง และยุโรป ซึ่งในปัจจุบันมีสายการบินคู่แข่งหลายสาย ทำให้การใช้ราคาเป็นเครื่องมือสำคัญเพื่อช่วงชิงลูกค้า และเพิ่มส่วนแบ่งทางการตลาด

บริษัทฯ จึงเริ่มนโยบายแต่งตั้งตัวแทนขายและบริการ (General Sales and Services Agent: GSSA) หรือบริษัทตัวแทนขาย (General Sales Agent: GSA) ที่มีศักยภาพให้กับการบินไทยในบางจุดบิน เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในตลาดนั้นๆ และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารการขายสินค้าขาเข้ามายังประเทศไทย

เพื่อธุรกิจระยะยาวบริษัทฯ ยังคงมุ่งเน้นการเสริมสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับผู้ผลิต ผู้ส่งออกรายสำคัญ และบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศที่ทำการขนส่งในเส้นทางที่บริษัทฯ ทำการบิน ทั้งนี้ เพื่อสร้างความมั่นคงกับฐานลูกค้าเดิมที่สามารถขยายตัว และจะใช้บริการกับบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง นอกเหนือจากการเข้าเยี่ยมพบลูกค้าแล้ว บริษัทฯ ได้จัดกิจกรรมร่วมเพื่อเชื่อมความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานกับบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศเป็นประจำในระหว่างปี

สภาวะการขนส่งสินค้าทางอากาศ

สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) คาดการณ์ว่าปี 2560 ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศโดยรวมจะขยายตัวเพิ่มขึ้น เฉลี่ยประมาณร้อยละ 3

การเติบโตของเที่ยวบินใหม่ทำให้ปริมาณพื้นที่ระวางใต้ท้อง (Belly Hold Capacity) เพิ่มขึ้นจนในบางเส้นทางมีมากเกินความต้องการของตลาด ทำให้เกิดการแข่งขันด้านราคาของสินค้าทั่วๆ ไป ในขณะเดียวกันธุรกิจขายตรง และ e-Commerce ก็ผลักดันให้การบริการแบบ Door-to-Door ขยายตัวอย่างมาก จึงส่งผลให้ปริมาณไปรษณียภัณฑ์แบบธรรมดาและแบบ Express เติบโตอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะในตลาดส่งออกของประเทศจีน ด้วยเหตุที่ความต้องการของลูกค้าเน้นที่ความสะดวกในการสั่งและรับสินค้าแบบ Door-to-Door มากขึ้น ดังนั้น การขนส่งสินค้าทางอากาศต้องหันมาให้ความสำคัญธุรกิจ e-Commerce มากยิ่งขึ้น นอกเหนือจากการบริการขนส่งสินค้าและวัตถุดิบสำหรับ Supply Chain ต่างๆ ทั่วโลก โดยการขยายเส้นทางบิน (Supply Network) โดยการหันมาจับมือกันระหว่างสายการบิน เพื่อสนองตอบความต้องการของลูกค้าโดยขยายตลาดออกไป

ในส่วนของการขนส่งสินค้าของประเทศไทย ในปี 2559 การส่งออกโดยรวม มีปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 8 และการนำเข้าโดยรวมมีปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 2 ในขณะที่การขนส่งผ่านแคนเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.6 ทำให้การขนส่งสินค้าโดยรวมมีปริมาณ 1.27 ล้านตัน เพิ่มขึ้นจากปี 2558 ร้อยละ 3

หน่วยธุรกิจ

บริษัทฯ ดำเนินกิจการที่เกี่ยวเนื่องโดยตรงกับการขนส่งโดยจัดตั้งเป็นหน่วยธุรกิจ ประกอบด้วยการบริการคลังสินค้าและการจัดการขนส่ง การบริการลูกค้าภาคพื้น การบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น และครัวการบิน โดยมีรายละเอียดดังนี้

ธุรกิจการบริการคลังสินค้า

ลักษณะผลิตภัณฑ์หรือบริการ

บริษัทฯ ได้ดำเนินการให้บริการคลังสินค้าที่เขต Free Zone ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อรองรับการขยายตัวของปริมาณการขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ ทั้งการนำเข้า-ส่งออก รวมถึงสินค้าถ่ายลำทั้งการขนส่งระหว่างประเทศและภายในประเทศ ปัจจุบันมีลูกค้าสายการบินต่างชาติ 120 ราย เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมา ร้อยละ 12 ที่ใช้บริการของคลังสินค้า

เพื่อสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้าการดำเนินงานด้านการบริการคลังสินค้า บริษัทฯ ได้เริ่มนำแนวคิด Lean Management มาใช้ในการเพิ่มประสิทธิภาพ ปรับปรุงกระบวนการบริการขนส่งสินค้าของบริษัทฯ โดยเริ่มจากความร่วมมือและระดมความคิดระหว่างพนักงานและผู้บริหารให้เกิดความเข้าใจที่ตรงกัน ในวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่ชัดเจน เพื่อสร้างระบบและกระบวนการในการทำงานให้มีประสิทธิภาพ ลดการสูญเสียจากขั้นตอนที่ไม่จำเป็นหรือซ้ำซ้อน รวมถึงลดข้อผิดพลาดในการทำงาน สามารถให้บริการได้รวดเร็ว สินค้าส่งถึงลูกค้าตามเวลาโดยไม่เกิดความเสียหาย ในขณะเดียวกันก็ยังคงไว้ซึ่งมาตรฐานความปลอดภัย สภาพแวดล้อมในการทำงานที่เหมาะสม และเพื่อนำไปสู่การบริการที่เป็นมาตรฐานระดับโลก

โครงการก่อสร้างอาคารคลังสินค้า ระยะที่ 2 พื้นที่ประมาณ 22,125 ตารางเมตร ณ บริเวณด้านข้างอาคารคลังสินค้าเดิม จะสามารถรองรับปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้นได้อีกประมาณ 1.3 ล้านตัน โดยปริมาณการขนส่งสินค้าในปี 2559 มีปริมาณสินค้า 9.0 แสนตัน โดยแยกเป็นของสายการบินไทย 5.1 แสนตัน และสายการบินลูกค้ารวมกัน 3.9 แสนตัน

บริษัทฯ วางแผนที่จะปรับปรุงศูนย์ลูกค้าสัมพันธ์ (Cargo Contact Center : CCC) ที่อาคารคลังสินค้าการบินไทย เขตปลอดอากร สุวรรณภูมิ ในปี 2560 สำหรับบริการค้นข้อมูลข่าวสารแก่ลูกค้า แบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จ (One Stop Information Service Center for Customer) ซึ่งสามารถติดต่อได้ที่หมายเลขโทรศัพท์ 02-137-4200 นอกจากนั้นมีการให้บริการระบบติดตามสืบค้นสถานะสินค้า (Track and Trace) เพื่อสามารถติดตามสถานการณ์ขนส่งสินค้าผ่านทางเว็บไซต์ www.thaicargo.com ทำให้ลูกค้าสามารถรับทราบสถานะของสินค้าได้อย่างถูกต้อง

เพื่อสนับสนุนการดำเนินธุรกิจ เพิ่มความสามารถในการแข่งขัน และเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน ตลอดจนเพื่อสร้างความพึงพอใจและตอบสนองความต้องการของลูกค้า บริษัทฯ ได้ทำการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศใหม่ เรียกโดยย่อว่า "CHORUS" เพื่อทดแทนระบบเดิม (ORCHIDS)

CHORUS เป็นระบบ Integrated System ของการสำรองระวางบรรทุกสินค้า การบริหารจัดการคลังสินค้า การบริหารจัดการ ULD (Unit Loading Devices) และการบริหารบัญชีรายได้ของฝ่ายการพาณิชย์สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ บริษัทได้นำระบบ CHORUS นี้เข้ามาเริ่มปฏิบัติงานทดแทนระบบเดิมตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2557 และปัจจุบันอยู่ใน Phase ที่ 2 ที่มีระบบปฏิบัติงานได้แล้วเพิ่มขึ้น คือ ระบบ Claim Management ระบบ Revenue Planning System (RPS) และกำลังพัฒนาระบบ MISBO ซึ่งเป็นระบบที่ช่วยในการจัดทำรายงาน วิเคราะห์ข้อมูลให้กับผู้บริหารในการวิเคราะห์ วางแผน และตัดสินใจ นอกจากนี้ มีการพัฒนาระบบ Warehouse Automation ซึ่งเป็นการเชื่อมข้อมูลของอุปกรณ์ในคลังสินค้าทั้งหมดเข้ากับระบบ CHORUS เพื่อใช้เป็นเครื่องมือช่วยในการบริหารจัดการคลังสินค้าให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นและลดข้อผิดพลาดในกระบวนการทำงานในคลังสินค้า คาดว่าระบบ CHORUS จะมีขีดความสามารถเต็มรูปแบบได้ประมาณปลายปี 2560

ธุรกิจการบริการลูกค้าภาคพื้น

ลักษณะผลิตภัณฑ์หรือบริการ

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

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้รับอนุญาตจากท่าอากาศยานนานาชาติในภูมิภาค ได้แก่ เชียงใหม่ หาดใหญ่ ภูเก็ต กระบี่ และเชียงราย ให้เป็นผู้ให้บริการลูกค้าภาคพื้น ณ ท่าอากาศยานดังกล่าวมาโดยตลอด ทั้งนี้ สัญญาการอนุญาตให้เป็นผู้ประกอบการบริการ ณ ท่าอากาศยานต่างๆ นั้นยังอยู่ในระหว่างการดำเนินการของบริษัท ท่าอากาศยานไทยฯ ยกเว้นท่าอากาศยานกระบี่ที่เป็นของกรมท่าอากาศยาน

ประเภทของการให้บริการ

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

บริการห้องรับรองพิเศษ สำหรับให้บริการแก่ผู้โดยสารชั้นหนึ่ง ชั้นธุรกิจ ผู้โดยสารสมาชิกบัตรแพลททินัม และสมาชิกบัตรทอง มีบริการสปา (Royal Orchid Spa) สำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจ

บริการด้านสัมภาระ ให้บริการตรวจสอบ ติดตามสัมภาระสูญหาย และซ่อมแซมหรือชดใช้กรณีกระเป๋าชำรุดเสียหาย รวมถึงให้บริการนำสัมภาระล่าช้าส่งให้กับผู้โดยสารถึงที่พัก รวมถึงติดตามและจัดเก็บสิ่งของลืมบนเครื่องบิน

บริการควบคุมระวางบรรทุก และบริการวางแผนระวางบรรทุก คำนวณน้ำหนักบรรทุก ควบคุมการบรรทุกสัมภาระสินค้า และไปรษณียภัณฑ์ทั้งขาขึ้นและขาลง (Loading and Unloading)

บริการสนับสนุนการให้บริการ เช่น คูแลช่วยเหลือผู้โดยสารที่ประสบปัญหาต่างๆ ทั้งเที่ยวบินขาเข้า-ขาออก และผู้โดยสารต่อเครื่องหรือผู้โดยสารพลาดการต่อเที่ยวบิน (กรณีเที่ยวบินขาเข้าของบริษัทการบินไทยล่าช้า) ให้สามารถเดินทางต่อไปยังจุดหมายปลายทางได้อย่างราบรื่น ได้รับความสะดวก



ปลอดภัยมากที่สุด การให้บริการยังครอบคลุมถึงการประสานงานกับหน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจอื่นๆ เช่น กองบังคับการตรวจคนเข้าเมือง กรมศุลกากรและการท่าอากาศยานฯ นอกจากนี้ ยังมีบริการพิเศษต่างๆ (Special Services) เช่น การบริการเฉพาะบุคคลสำคัญ ผู้โดยสารที่เดินทางในชั้นหนึ่ง การให้บริการเช็คอินล่วงหน้าทางโทรศัพท์สำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่ง และเคาน์เตอร์เช็คอินพิเศษสำหรับผู้โดยสารชั้นธุรกิจ สมาชิกแพลทตินั่ม และสมาชิกบัตรทอง รวมทั้งการบริการผู้โดยสารสูงอายุ ผู้พิการ ผู้ป่วยที่แพทย์รับรองการเดินทาง และผู้โดยสารที่มีอายุต่ำกว่า 12 ปีที่เดินทางลำพัง เป็นต้น

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

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

การตลาดและการแข่งขัน

นโยบายการตลาดของฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น เน้นการเพิ่มสัดส่วนของบริษัทฯ ในตลาดการให้บริการลูกค้าภาคพื้น ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งมีคู่แข่งอยู่อีก 2 ราย โดยฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้นมีสายการบินลูกค้า 43 สายการบิน เป็นสัดส่วนอยู่ร้อยละ 35 บริษัทคู่แข่งมีสัดส่วนทางตลาดอยู่ร้อยละ 38 ส่วนสายการบินที่มีการบริการภาคพื้นด้วยตนเองมีสัดส่วนอยู่ร้อยละ 27 และสายการบินที่มีการบริการภาคพื้นด้วยตนเอง ถือเป็นเป้าหมายที่บริษัทฯ จะรุกเข้าไปเสนอให้บริการแก่สายการบินเหล่านี้ด้วย

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

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

การจัดหาผลิตภัณฑ์และการบริการ

ปัจจัยสำคัญที่มีผลกระทบอย่างยิ่งต่อการให้บริการลูกค้าภาคพื้นในทุกๆ ท่าอากาศยาน คือ แรงงาน เนื่องจากการปรับค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำในประเทศไทย ทำให้แรงงานที่มีอยู่ในภาคอุตสาหกรรมการเดินอากาศ หรือธุรกิจการบิน มีการโยกย้ายไปสู่อุตสาหกรรมอื่นๆ เนื่องด้วยการได้รับค่าจ้างเท่ากันหรือต่ำกว่าเล็กน้อย แต่ไม่ต้องเหนื่อยจากการทำงานเป็นกะ ซึ่งทั้งบริษัทฯ เองและคู่แข่ง ต่างได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ที่เกิดขึ้นเช่นเดียวกัน

ในส่วนของบริษัทฯ นั้น ได้มีการบริหารจัดการแรงงาน เพื่อดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ด้วยการว่าจ้างแรงงานแบบจัดจ้างคนภายนอก (Outsources) และแบบเหมางานบริการ (Out-Job) รวมทั้งหาแรงงานแบบไม่เต็มเวลา (Part Time) มาเสริม เพื่อให้มีปริมาณแรงงานเพียงพอต่อการให้บริการลูกค้าภาคพื้นในทุกท่าอากาศยานดังกล่าวข้างต้น อีกทั้งบริษัทฯ มีนโยบายในการแปรสภาพการจ้างแรงงานภายนอกของบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด ที่บริษัทฯ ถือหุ้นอยู่ให้เป็นพนักงานแบบสัญญา เพื่อสร้างความมั่นคงในการทำงานให้แก่พนักงานเหล่านั้น

ธุรกิจการบริการอุปกรณ์ภาคพื้น

ลักษณะผลิตภัณฑ์ หรือบริการ

ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นได้รับอนุญาตจากบริษัทท่าอากาศยานไทยฯ ให้เป็นผู้ประกอบการบริการอุปกรณ์

ภาคพื้น ตามสัญญาที่ ทสภ. 1-50/2549 โดยมีระยะเวลาของสัญญา 34 ปีนับตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2549 ถึงวันที่ 27 กันยายน 2583

ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นมีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญในการให้บริการอุปกรณ์ภาคพื้นมากว่า 55 ปีในการให้บริการกับอากาศยานทุกประเภททั้งอากาศยานของบริษัทฯ และสายการบินลูกค้า

ประเภทของการให้บริการประกอบด้วย

1. การให้บริการขนถ่ายสัมภาระได้ทุกประเภทในรูปแบบของสัมภาระผู้โดยสาร สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทั้งเที่ยวบินขาเข้าและขาออก โดยการให้บริการดังกล่าวยังรวมถึงการขนถ่ายสินค้าขนาดใหญ่ที่ขนส่งด้วยอากาศยานแบบเครื่องบินขนส่งสินค้า (Freighter)
2. การให้บริการบันไดสำหรับใช้ขึ้น-ลงอากาศยาน การให้บริการขนส่งผู้โดยสารจากอาคารผู้โดยสารไปยังอากาศยาน และ/หรือจากอากาศยานมายังอาคารผู้โดยสาร ทั้งนี้ ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นสามารถให้บริการแก่ผู้โดยสาร VIP ด้วยรถโดยสารพิเศษที่มีความหรูหรา และทันสมัยเหมาะสมกับระดับของผู้โดยสารแต่ละประเภทรวมถึงการให้บริการผู้โดยสารป่วยหรือทุพลภาพ
3. การให้บริการอากาศยานด้วยอุปกรณ์จ่ายกระแสไฟฟ้า อุปกรณ์ช่วยติดเครื่องยนต์ของอากาศยาน อุปกรณ์ส่งลมเย็นเพื่อช่วยปรับอุณหภูมิภายในห้องโดยสารของอากาศยาน การบริการขนถ่ายสิ่งปฏิกูลจากอากาศยาน การบริการเติมน้ำดื่มแก่อากาศยานด้วยมาตรฐานสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IDQP/IATA Drinking-Water Quality Pool) และเป็นไปตามข้อกำหนดของ WHO (World Health Organization) รวมถึงการให้บริการเคลื่อนย้ายอากาศยานภาคพื้นดิน
4. การให้บริการทำความสะอาดภายในอากาศยานทั้งประเภทอากาศยานจอดแวะ (Transit) และการทำความสะอาดขั้นโรงเก็บ (Deep Clean) ทั้งนี้ การให้บริการทั้งสองประเภทนั้นอยู่ในระดับของ Secure Clean เป็นการทำความสะอาดควบคู่ไปกับการตรวจเช็คด้านความมั่นคงการบินไปในเวลาเดียวกันและจากความทุ่มเทและการพัฒนาด้านบุคลากรอย่างต่อเนื่องทำให้การทำความสะอาดภายในอากาศยานได้รับรางวัลจาก Skytrax และได้รับการชมเชยจากสายการบินลูกค้ามาโดยตลอด
5. การให้บริการอากาศยานในสภาวะฉุกเฉินทั้งกรณีฉุกเฉินทางการแพทย์ที่เป็นการติดต่อจากโรคระบาด การเตรียมรับสภาวะฉุกเฉินเมื่ออากาศยานเกิดไฟไหม้ รวมถึงการย้ายฐานในกรณีสนามบินสุวรรณภูมิไม่สามารถให้บริการได้โดยการจัดทำเป็นแผนป้องกันและการฝึกเตรียมความพร้อมสำหรับรองรับเหตุฉุกเฉินร่วมกับบริษัทท่าอากาศยานไทยฯ อย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง

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

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

นอกจากการให้บริการอุปกรณ์ภาคพื้นที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแล้ว ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นยังให้บริการที่ท่าอากาศยานภูมิภาคอีก 10 แห่ง ประกอบด้วยท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานกระบี่ ท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานอู่ตะเภา ท่าอากาศยานขอนแก่น และท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี อย่างไรก็ตามหากท่าอากาศยานนอกเหนือไปจากที่ให้บริการข้างต้น มีความจำเป็นที่ต้องใช้การบริการอุปกรณ์ภาคพื้น เช่น การบริการเที่ยวบินพิเศษ VVIP และ VIP โดยเครื่องบินกองทัพอากาศ การบริการเที่ยวบินฮัจญ์ ที่ท่าอากาศยานนราธิวาส ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นสามารถนำอุปกรณ์ภาคพื้นจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิหรือท่าอากาศยานข้างเคียงมาให้บริการได้อย่างเต็มขีดความสามารถ

การตลาดและการแข่งขัน

การบริการอุปกรณ์ภาคพื้นที่สนามบินสุวรรณภูมิมีคู่แข่งอยู่ 1 ราย โดยฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นมีลูกค้า 57 สายการบิน เป็นสัดส่วนอยู่ร้อยละ 43 บริษัทคู่แข่งมีสัดส่วนทางตลาดอยู่ร้อยละ 38 ส่วนสายการบินที่มีการบริการภาคพื้นด้วยตนเอง

มีสัดส่วนอยู่ร้อยละ 19 ทั้งนี้ ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นต้องมีศักยภาพในการรักษาฐานลูกค้าเดิม และแสวงหาลูกค้าใหม่เพิ่มเติมอย่างต่อเนื่อง โดยการนำข้อมูลจากลูกค้าทั้งข้อมูลด้านการร้องเรียน (Complaint) และข้อมูลด้านการวัดความพึงพอใจมาศึกษา วิเคราะห์และวางแผนการทำงานเพื่อให้ลูกค้าได้รับการบริการตามมาตรฐานและเกิดความพึงพอใจในการรับบริการอย่างสูงสุด

สำหรับการหาลูกค้าใหม่นั้น ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นได้ใช้จุดแข็ง คือ ศักยภาพในการฝึกอบรมผู้ปฏิบัติงานได้ตามมาตรฐานสากล และการมีหน่วยงานควบคุมการบริการภาคพื้นที่มีขีดความสามารถในการตัดสินใจ ทั้งในสถานการณ์ปกติและสถานการณ์ฉุกเฉินในการนำเสนอให้ลูกค้าเกิดความมั่นใจและตัดสินใจเลือกใช้บริการ

การจัดหาผลิตภัณฑ์และการบริการ

ปัจจัยสำคัญในการให้บริการอุปกรณ์ภาคพื้น คือ อุปกรณ์และแรงงาน ในด้านของอุปกรณ์ ฝ่ายบริการภาคพื้นได้จัดทำโครงการวางแผนอุปกรณ์ภาคพื้นเพื่อรองรับฝูงบินของบริษัทฯ และสายการบินลูกค้า (Ground Equipment Services Fleet Plan) เพื่อให้มีอุปกรณ์ที่พร้อมและเพียงพอต่อการให้บริการและทันสมัยอยู่เสมอ โดยมีค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติงานและการซ่อมบำรุงต่ำที่สุด ส่วนในด้านแรงงานนั้น ได้ดำเนินการว่าจ้างแรงงานทั้งแบบจัดจ้างคนภายนอก (Outsources) และแบบเหมางานบริการ (Out-job) โดยแรงงานจะได้รับการอบรมภาคทฤษฎี และภาคปฏิบัติจากฝ่ายฝึกอบรม ตามมาตรฐานของท่าอากาศยาน และมาตรฐานสากล รวมทั้งการพัฒนาแรงงานเดิมให้มีขีดความสามารถควบคุมการใช้งานอุปกรณ์ได้หลายประเภท (Multi Skill) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการอุปกรณ์และมีแรงงานเพียงพอต่อการปฏิบัติงานรวมถึงมีต้นทุนอยู่ในระดับที่สามารถแข่งขันได้ นอกจากนั้นฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นได้จัดทีมงานวิศวกรศึกษา และจัดหาอุปกรณ์ที่มีเทคโนโลยีที่ทันสมัยเหมาะกับพื้นที่ในการทำงานและอากาศยานทุกประเภท เช่น รถลากจูงขบวนสัมภาระแบบใช้ระบบไฟฟ้า (Electric Towing Tractor) เป็นรถที่ใช้ระบบไฟฟ้าในการขับเคลื่อนสำหรับลากจูงตู้สัมภาระ เป็นการตอบสนองต่อโครงการ Green Airport ซึ่งทำให้ประหยัดต้นทุนในการดำเนินการและรักษาสภาพแวดล้อมไปในคราวเดียวกัน

ธุรกิจครัวการบิน

ครัวการบิน เป็นอีกหนึ่งในกิจกรรมสนับสนุนธุรกิจของบริษัทฯ ที่มีการพัฒนาความเจริญก้าวหน้าอย่างต่อเนื่อง และส่งผลด้านบวกต่อรายได้ของบริษัทฯ มาโดยตลอด



ครัวการบิน มีฐานการปฏิบัติการ 2 แห่ง คือ

1. **ครัวการบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ** ตั้งอยู่ในเขตปลอดอากร บนพื้นที่ประมาณ 90,000 ตารางเมตร ดำเนินการผลิตอาหารเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศของบริษัทฯ และผู้โดยสารของสายการบินชั้นนำอื่นๆ อีกกว่า 60 สายการบิน
2. **ครัวการบิน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง** บนพื้นที่ประมาณ 40,200 ตารางเมตร ดำเนินการผลิตอาหารเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารสำหรับเที่ยวบินภายในประเทศของบริษัทฯ และผู้โดยสารของสายการบินชั้นนำอื่นๆ ที่ทำการบินออกจากท่าอากาศยานดอนเมือง นอกจากนี้ ยังดำเนินธุรกิจภาคพื้นที่เกี่ยวข้องกับอาหาร เช่น ภัตตาคาร ณ ท่าอากาศยานนานาชาติ ร้านเบเกอรี่พัฟแอนด์พาย (Puff & Pie) ดำเนินการโดยฝ่ายครัวการบินและผู้แทนจำหน่าย การให้บริการจัดเลี้ยงทั้งในและนอกสถานที่ ร้านอาหารสวัสดิการพนักงาน เป็นต้น ในต่างจังหวัด ครัวการบินยังดำเนินกิจการต่างๆ ณ ท่าอากาศยานกระบี่ เชียงใหม่ และภูเก็ต ในการให้บริการอาหาร และเครื่องดื่มภายในภัตตาคาร ผลิตอาหารเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารของบริษัทฯ และสายการบินอื่นๆ ด้วย

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

กระบวนการผลิตอาหารและบริการของครัวการบินได้รับการรับรองฯ ตามมาตรฐานสากล ซึ่งเป็นที่ยอมรับจากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศและองค์การอนามัยโลก ประกอบด้วย ระบบการจัดการคุณภาพ (ISO 9001 : 2015)

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

ด้วยมาตรฐานสากลและจากประสบการณ์กว่า 50 ปี ในการดำเนินธุรกิจด้านอาหารของครัวการบิน มีส่วนทำให้สายการบินไทยได้รับรางวัลสายการบินยอดเยี่ยมอันดับที่ 1 จาก Skytrax ประเภทการให้บริการอาหารบนเครื่องบินชั้นประหยัดยอดเยี่ยมปี 2557 (World's Best Economy Class Catering 2014) นอกจากนี้ สายการบิน All Nippon Airways (ANA) จากประเทศญี่ปุ่น ได้มอบรางวัล Gold Prize Best Middle Haul Caterer Award of 2014 รวมถึงสายการบิน EVA Air (BR) จากประเทศไต้หวัน ได้มอบรางวัล Excellent Catering Service Award Silver 2014 และรางวัล Excellent Catering Service Award Gold 2015 รางวัลระดับนานาชาติเหล่านี้ เป็นเครื่องยืนยันถึงคุณภาพและการบริการของครัวการบิน นับเป็นความภาคภูมิใจของฝ่ายครัวการบิน

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

กิจการอื่นๆ

นอกจากนี้ ยังมีกิจการอื่นที่เป็นธุรกิจสนับสนุนการขนส่ง ได้แก่ ธุรกิจบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน ธุรกิจบริการอำนวยการบิน ธุรกิจจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน และธุรกิจจำหน่ายสินค้าที่ระลึก โดยมีรายละเอียดดังนี้

ธุรกิจบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน

ฝ่ายช่าง เป็นหน่วยงานที่มีภารกิจรับผิดชอบในการซ่อมบำรุงอากาศยานของบริษัทฯ ตั้งแต่เริ่มเข้าประจำฝูงบิน จนกระทั่งปลดประจำการและจำหน่ายออกจากฝูงบิน ให้คงสภาพความสมควรเดินอากาศ โดยให้มีคุณสมบัติครบถ้วนตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) และองค์กรต่างๆ ที่ควบคุมสายการบินพาณิชย์ตามที่บริษัทฯ ตกลงรับที่จะผูกพัน ซึ่งมุ่งเน้นความปลอดภัยสูงสุด และนอกจากนี้ ฝ่ายช่างยังให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานของสายการบินลูกค้าอีกด้วย

การซ่อมบำรุงอากาศยานของฝ่ายช่างประกอบด้วยงานหลักดังนี้

1. **งานซ่อมบำรุงอากาศยานขั้นลานจอด (Line Maintenance)** เป็นการให้บริการตรวจทางเทคนิคและการซ่อมบำรุงอากาศยานทุกครั้งที่มีการจอดแวะ (Transit) การบินกลับต้นทาง (Turnaround) ตลอดจนการจอดค้างคืน (Night Stop) ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานอื่นๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ
2. **งานซ่อมบำรุงย่อย (Light Maintenance)** เป็นการให้บริการตรวจทางเทคนิคและการบำรุงรักษาอากาศยานตามระยะเวลาบินหรือชั่วโมงบิน ดำเนินการที่ศูนย์ซ่อมอากาศยาน ฐานปฏิบัติการสุวรรณภูมิ ดอนเมืองและอู่ตะเภา
3. **งานซ่อมบำรุงขั้นโรงงาน (Heavy Maintenance)** เป็นการให้บริการตรวจทางเทคนิคและการบำรุงรักษาอากาศยานทั้งลำตัวอากาศยาน (Airframe) เครื่องยนต์ (Engine) อุปกรณ์ (Component) และส่วนประกอบต่างๆ ตามระยะเวลาบินหรือชั่วโมงบิน ดำเนินการที่ศูนย์ซ่อมอากาศยาน ฐานปฏิบัติการดอนเมือง อู่ตะเภา และสุวรรณภูมิ

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



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

การซ่อมบำรุงอากาศยานเป็นภารกิจที่ต้องใช้เงินทุนสูงทั้งด้านบุคลากร พัสดุ โรงซ่อม อุปกรณ์ และเครื่องมือเครื่องใช้ต่างๆ ให้เป็นไปตามมาตรฐาน และต้องมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องให้ทันเทคโนโลยีอากาศยานที่เปลี่ยนไปอย่างรวดเร็ว เพื่อมุ่งเน้นให้ผู้โดยสารและผู้ที่ใช้งานอากาศยานที่ฝ่ายช่างให้บริการ ได้รับความสะดวกสบายและมีความปลอดภัยสูงสุด

ธุรกิจสนับสนุนการขนส่ง

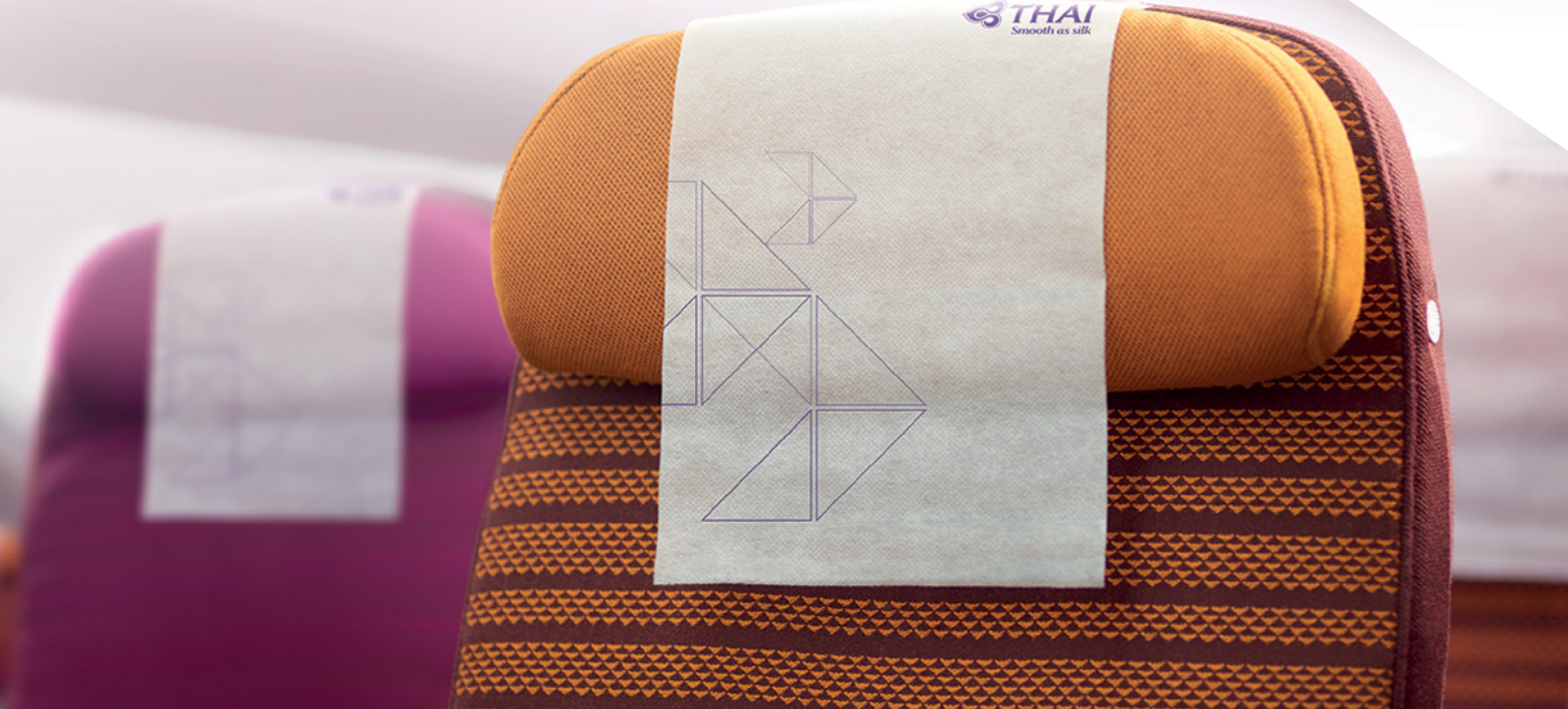
กิจการสนับสนุนการขนส่งประกอบด้วย บริการอำนวยการบิน การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน และการจำหน่ายสินค้าที่ระลึก

- **การให้บริการอำนวยการบิน (Dispatch Services)** การให้บริการอำนวยการบินเป็นการให้บริการวางแผนการบินและจัดเตรียมข้อมูลรายละเอียดของเส้นทางบิน พยากรณ์อากาศ รวมทั้งเอกสารการบินที่เกี่ยวข้องอื่นๆ แก่เที่ยวบินของบริษัทฯ และเที่ยวบินของสายการบินลูกค้า ให้เป็นไปตามกฎระเบียบการบิน และข้อกำหนดตามที่ระบุในสัญญา เพื่อให้เที่ยวบินสามารถปฏิบัติการบินไปถึงที่หมายอย่างปลอดภัย
- **การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน (Sales on Board)** ในปี 2559 บริษัท King Power Marketing and Management Co., Ltd. เป็นผู้รับสัมปทานในการจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบินของบริษัทฯ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสาร
- **การจำหน่ายสินค้าที่ระลึก (THAI Shop)** บริษัทฯ ได้ดำเนินการเปิดร้านจำหน่ายสินค้าที่ระลึก รวมทั้งสิ้น 6 แห่ง ประกอบด้วย สำนักงานใหญ่ของบริษัทฯ สำนักงานหลานหลวง สำนักงานสีลม สำนักงานเชียงใหม่ ศูนย์ปฏิบัติการ (Operation Center: OPC) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสำนักงานหลักสี่ อีกทั้งได้เปิดจำหน่ายสินค้าผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ



ปัจจัย
ความเสี่ยง

ท่ามกลางความเสี่ยงจากหลายปัจจัยทั้งภายในและภายนอกตลอดระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา บริษัทฯ เล็งเห็นความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีกลไกการบริหารงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ควบคู่กับการดำเนินธุรกิจด้วยความระมัดระวังอย่างสูง เพื่อเสริมสร้างความแข็งแกร่งให้ธุรกิจการบินสามารถเดินหน้าต่อไปได้อย่างมั่นคง บริษัทฯ จึงมุ่งให้ความสำคัญกับการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กรอย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี 2546 เพื่อสร้างผลตอบแทนที่น่าพึงพอใจและความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสีย โดยมีการระบุปัจจัยเสี่ยงและแนวทางการดำเนินการระยะสั้นและระยะยาวในแผนวิสาหกิจ รวมถึงการจัดการฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) เรื่องการบริหารความเสี่ยงให้แก่ผู้บริหารทุกระดับอย่างต่อเนื่อง เพื่อสนับสนุนการปลูกฝังการบริหารความเสี่ยงให้เป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมองค์กร



คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มอบหมายให้คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Committee) อันประกอบด้วยกรรมการบริษัทฯ ซึ่งมีกรรมการอิสระร่วมอยู่ด้วย และฝ่ายบริหารกำหนดและทบทวนนโยบายและกรอบการบริหารความเสี่ยงในด้านต่างๆ อย่างสม่ำเสมอ พร้อมทั้งกำกับดูแลติดตามประสิทธิผลของการบริหารความเสี่ยงดังกล่าว เพื่อให้มั่นใจว่าผู้บริหารและพนักงานมีการระบุความเสี่ยง ประเมินและจัดลำดับความสำคัญ สำหรับวางมาตรการป้องกัน แก้ไข ควบคุม และจัดการปัจจัยความเสี่ยงทั้งในระดับองค์กรและระดับฝ่ายที่อยู่ในความดูแลรับผิดชอบให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ และเป็นระบบสอดคล้องกับมาตรฐาน (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission: COSO) ประกอบกับมีการรายงานต่อคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและคณะกรรมการบริษัทฯ ในทุกไตรมาส ทั้งนี้มาตรการดังกล่าวเป็นไปเพื่อส่งเสริมให้ผู้บริหารและพนักงานทุกฝ่ายขององค์กรใช้การบริหารความเสี่ยงเป็นเครื่องมือในการบริหารงาน

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

ปัจจัยเสี่ยงที่มีนัยสำคัญ

ความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันอากาศยาน

ค่าใช้จ่ายน้ำมันอากาศยานเป็นค่าใช้จ่ายหลักในการดำเนินธุรกิจการบิน โดยบริษัทฯ มีต้นทุนค่าน้ำมันอากาศยานคิดเป็นประมาณร้อยละ 26 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ซึ่งราคาน้ำมันอากาศยานมีความผันผวนอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ ได้มีการจัดทำประกันความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมัน (Fuel Hedging) เพื่อลดความผันผวนของต้นทุนด้านน้ำมันอากาศยาน โดยบริษัทฯ มีนโยบายบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยาน ซึ่งมีผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ มิใช่เป็นการแสวงหากำไร แต่เป็นการชะลอและลดผลกระทบต่อต้นทุนด้านน้ำมันฯ หากราคามีการปรับตัวสูงขึ้น สำหรับปี 2559 บริษัทฯ ได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ให้ค่าใช้จ่ายน้ำมันฯ ของบริษัทฯ เป็นไปตามงบประมาณที่ได้ตั้งไว้ โดยบริษัทฯ ได้ประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ล่วงหน้าไว้ในสัดส่วนถัวเฉลี่ยร้อยละ 55 ของปริมาณการใช้ ทั้งนี้ระหว่างปีการดำเนินงาน บริษัทฯ ได้มีการบริหารจัดการปรับปรุงธุรกรรมประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ราคาน้ำมันโลกอย่างใกล้ชิด

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

ความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

เนื่องจากบริษัทฯ มีรายได้เป็นเงินตราต่างประเทศกว่า 50 สกุลเงิน คิดเป็นประมาณร้อยละ 62 ของรายได้รวมทั้งหมด บริษัทฯ ได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงอันเนื่องจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนให้มีประสิทธิภาพ โดยมีการบริหารภายใต้นโยบายการบริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ (Natural Hedging) คือ การจัดให้รายจ่ายเป็นเงินสกุลเดียวกับรายได้มากที่สุด หลังจากนั้นบริษัทฯ บริหารกระแสเงินสดโดยจัดการแลกเปลี่ยนเงินคงเหลือในแต่ละสกุลเข้ามาเป็นเงินสกุลเงินที่เป็นค่าใช้จ่ายหลักของบริษัทฯ เช่น ค่าใช้จ่ายน้ำมัน ค่าเช่าเครื่องบิน ค่าใช้จ่ายพนักงาน และปรับโครงสร้างเงินกู้ในสกุลเงินต่างๆ ให้สอดคล้องกับสกุลเงินของเงินสดสุทธิจากการดำเนินการ (Net Operating Cash Flow) พร้อมๆ กับลดความเสี่ยงของการมีหนี้เป็นเงินสกุลต่างประเทศมากเกินไป โดยการมีหนี้สกุลบาทด้วยส่วนหนึ่ง เพื่อลดความผันผวนของรายการผลกำไร/ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนในงบการเงิน ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้นำเครื่องมือทางการเงินมาใช้ในการบริหารความเสี่ยงให้มีความเหมาะสม เช่น สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (Cross Currency Swap: CCS) การ Restructure CCS การแลกเปลี่ยนล่วงหน้า (Forward) ในช่วงที่ตลาดเงินเอื้ออำนวย

โดยในปี 2559 บริษัทฯ ดำเนินการออกและเสนอขายหุ้นกู้จำนวน 7,000 ล้านบาท กู้เงินระยะสั้นต่อจากกระทรวงการคลังในรูปแบบการออกตราสาร ECP จำนวน 150 ล้านเหรียญสหรัฐ

เบิกเงินกู้ระยะสั้นจากสถาบันการเงิน (Revolving Credit Line) จำนวน 2,000 ล้านบาท ดำเนินการทำ CCS จำนวน 8 รายการ และ Restructure CCS จำนวน 4 รายการ โดยเป็นการเปลี่ยนหนี้จากเงินสกุลยูโรและบาท เป็นเงินเยน จำนวน 8 รายการ และเปลี่ยนหนี้จากสกุลเหรียญสหรัฐฯ เป็นสกุลสวิสฟรังก์ จำนวน 4 รายการ รวมถึงดำเนินการใช้การแลกเปลี่ยนทันที (Spot) และการแลกเปลี่ยนล่วงหน้า (Forward) จากสกุลเงินอื่นเป็นสกุลเงิน USD สำหรับค่าใช้จ่ายน้ำมัน ค่าเช่าเครื่องบิน ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ มีสัดส่วนเงินกู้ระยะยาวในเงินสกุลหลักภายหลังจากการทำ CCS ดังนี้ EUR 39% JPY 19% และ THB 34% CHF 8% (ไม่รวมภาระผูกพันค่าเช่าเครื่องบินเพื่อการดำเนินงาน)

ความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย

บริษัทฯ มีนโยบายบริหารความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย โดยใช้เครื่องมือทางการเงิน ได้แก่ Interest Rate Swap (IRS) เพื่อแปลงอัตราดอกเบี้ยลอยตัวที่มีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้นมาเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ หรือดำเนินการ Restructure ธุรกรรม CCS หากทำให้บริษัทฯ สามารถลดต้นทุนทางการเงินได้ในระยะยาว โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ มีสัดส่วนของภาระหนี้สินระยะยาวภายหลังการ Swap ที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวต่ออัตราดอกเบี้ยคงที่เท่ากับร้อยละ 38 ต่อ 62 (ไม่รวมค่าเช่าเครื่องบินเพื่อการดำเนินงาน) ทั้งนี้ หากอัตราดอกเบี้ยปรับตัวสูงขึ้นร้อยละ 1 ต่อปี จะส่งผลให้บริษัทฯ มีภาระดอกเบี้ยเพิ่มขึ้นประมาณ 605 ล้านบาท

ความเสี่ยงจากการแข่งขันในธุรกิจการบิน

การก้าวเข้าร่วมประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปลายปี 2558 ตลอดจนนโยบายเปิดเสรีการบินของประเทศไทย ทำให้ทุกสายการบินเห็นโอกาสในการขยายธุรกิจ ทั้งสายการบินที่ให้บริการอยู่เดิมได้เพิ่มปริมาณการผลิตผ่านเข้าและออกประเทศไทยมากขึ้น และสายการบินใหม่ที่เปิดเส้นทางบินเข้าและออกประเทศไทย ทำให้การแข่งขันทวีความรุนแรง ซึ่งจะเห็นได้จากปริมาณการสั่งซื้อเครื่องบินของสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบและสายการบินต้นทุนต่ำที่จะเพิ่มอย่างมากในช่วง 5-10 ปีข้างหน้า รวมทั้งการเติบโตสูงอย่างต่อเนื่องของสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทย จากการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวและการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางของคนไทย ซึ่งเป็นผลมาจากการกำหนดราคาของสายการบินต้นทุนต่ำ และสายการบินต้นทุนต่ำยังมีการปรับตัวโดยการพัฒนารูปแบบการให้บริการจากแบบจุดบินต่อจุดบิน (Point-to-Point) เป็นลักษณะเชื่อมโยงเครือข่ายระหว่างสายการบินภายในกลุ่มมากขึ้น อีกทั้งเพิ่มการให้บริการในเส้นทางบินระยะกลางได้แก่ จีน ญี่ปุ่น เกาหลี นอกจากนั้นการแข่งขันที่เพิ่มมากขึ้นของเส้นทางบินระยะไกลที่ทำการบินโดยสายการบินตะวันออกกลางที่ให้บริการเต็มรูปแบบทำการบินข้ามทวีป จากทวีปยุโรป ไปทวีปออสเตรเลียโดยไม่ผ่านประเทศไทย และใช้ตะวันออกกลางเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างทวีป ทำให้บริษัทฯ เสียส่วนแบ่งตลาดในเส้นทางบินยุโรป และเส้นทางบินออสเตรเลีย







ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้กำหนดแนวทางตอบสนองการแข่งขันโดยมีการติดตามผลการดำเนินงานของแต่ละเส้นทางบินอย่างใกล้ชิด โดยตรวจสอบความเหมาะสมของจำนวนที่นั่งเสนอให้บริการและจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการ และปรับปรุงความถี่ของเที่ยวบินให้เกิดประโยชน์สูงสุด มีการปรับปรุงการบริหารรายได้และราคา เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการตอบสนองการแข่งขันด้านราคาอย่างรวดเร็ว เหมาะสมกับความต้องการของตลาด พัฒนาประสิทธิภาพความร่วมมือกับสายการบินพันธมิตรให้เชื่อมต่อเส้นทางบินของบริษัทฯ กับกลุ่มสายการบินพันธมิตรในการขยาย Network ไปจุดต่างๆ ให้มากขึ้น มีการปรับปรุงการขายและการจัดจำหน่ายด้าน Web Sales ให้สะดวกและทันสมัย และดำเนินโครงการบริหารจัดการรายได้เสริม Ancillary Revenue โดยหารายได้เสริมจากผลิตภัณฑ์และบริการ ในการตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้ครบทุกจุดบริการ รวมทั้งได้พัฒนาปรับปรุงโครงการสะสมไมล์รอยัล ออร์คิด พลัส เพื่อรักษาลูกค้า และจูงใจให้มีการกลับมาเลือกใช้บริการอย่างสม่ำเสมอ

ความเสี่ยงจากกรณีกรมการบินพลเรือน (บพ.) ไม่ผ่านการตรวจประเมินของ ICAO

ตามที่กรมการบินพลเรือน (บพ.) ของประเทศไทยได้ถูกตรวจสอบตามโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Program: USOAP) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) และพบข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญ (Significant Safety Concern: SSC) โดยปรากฏสัญลักษณ์ธงแดงที่ชื่อประเทศไทยในเว็บไซต์สาธารณะของ ICAO ส่งผลให้หน่วยงานกำกับด้านความปลอดภัยการบินพลเรือนของประเทศต่างๆ ขาดความเชื่อมั่นในมาตรฐานความปลอดภัยของสายการบินของประเทศไทย และได้ดำเนินการมาตรการเข้มงวดในการกำกับดูแลความปลอดภัยด้านการบินกับสายการบินของประเทศไทย บริษัทฯ ได้ติดตามและดำเนินการตามแผนหลักเพื่อบริหารความเสี่ยงจากกรณีข้างต้น โดยมีการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการตรวจประเมินด้านความปลอดภัยการบินจากทุกองค์กรสากล มุ่งเน้นให้มีระบบบริหารจัดการด้านคุณภาพและมาตรฐานความปลอดภัยในระดับสูง (Safety & Quality Management System) ควบคู่ไปกับการเตรียมความพร้อมรองรับการตรวจสอบความปลอดภัยในการปฏิบัติการบินในทุกๆ ด้าน ซึ่งผลการตรวจสอบที่ผ่านมาเป็นที่น่าพอใจเป็นอย่างยิ่งมาโดยตลอด

อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้แสดงความมุ่งมั่นในการพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยด้านการบิน เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ใช้บริการ และหน่วยงานกำกับด้านความปลอดภัยการบินของประเทศต่างๆ ที่อาจมีข้อกังวลเกี่ยวกับข้อบกพร่องอย่างมีนัยสำคัญของกรมการบินพลเรือน จึงได้ริเริ่มโครงการมาตรฐานความปลอดภัยเหนือระดับ (Safety Beyond Compliance) เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยด้านการบินของบริษัทฯ และนำมาตรฐานของ European Aviation Safety Agency (EASA) ซึ่งเป็นที่ยอมรับจากองค์กรการบินทั่วโลกมาเป็นต้นแบบ โดยมีเป้าหมายสูงสุดในการเป็นสายการบินที่สามารถบินเข้าสู่น่านฟ้าของทุกประเทศได้อย่างภาคภูมิใจ โดยบริษัทฯ ได้ดำเนินการยื่นขอเป็น Third Country Operators (TCO) ของสหภาพยุโรป และได้รับ TCO Authorization จาก EASA แล้ว เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2558 ทำให้บริษัทฯ คงสิทธิในการได้รับอนุญาตให้ทำการบินเข้ายุโรป แสดงให้เห็นว่า บริษัทฯ มีมาตรฐานความปลอดภัยในระดับสูง นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จัดทำแผนบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Plan) รวมทั้งได้มีการฝึกซ้อมเพื่อเตรียมความพร้อมรองรับในสถานการณ์ต่างๆ เช่น การถูกระงับการบินเข้ายุโรปจาก EASA โดยคำนึงถึงผลกระทบที่มีต่อผู้โดยสาร ผู้มีส่วนได้เสีย ข้อจำกัดต่างๆ รวมไปถึงผลกระทบทางด้านการเงิน

ปัจจุบัน บริษัทการบินไทยอยู่ในขั้นตอนการทำ Re-AOCR (Re Air Operator Certificate Requirements) ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เดิมคือกรมการบินพลเรือน และคาดว่า บริษัทฯ จะได้ AOC ใหม่ประมาณกลางปี 2560 ซึ่งการทำ Re-AOCR เป็นส่วนหนึ่งของขั้นตอนการปลดธงแคงออกจาก กพท.

ความเสี่ยงจากวิกฤตการณ์ภายนอกและภัยธรรมชาติ

ธุรกิจสายการบินซึ่งเป็นธุรกิจหลักของบริษัทฯ ประกอบด้วยการบริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งล้วนมีความสัมพันธ์โดยตรงกับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ดังนั้น จึงทำให้บริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบจากการชะลอตัวของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว อันเป็นผลจากปัจจัยเสี่ยงจากสภาวะแวดล้อมต่างๆ ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ อาทิ ภัยธรรมชาติ โรคระบาด การก่อการร้าย ความขัดแย้งระหว่างประเทศ รวมถึงปัจจัยการเมืองภายในประเทศ ฯลฯ ซึ่งอาจส่งผลให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ หยุดชะงักลงได้

บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความจำเป็นในการรับมือต่อเหตุการณ์ดังกล่าวให้ทันท่วงที จึงจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการภาวะวิกฤต (Crisis Management Operation Center: CMOC) เฝ้าระวังและติดตามสถานการณ์ต่างๆ อย่างใกล้ชิด รวมทั้งกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขรวมถึงการดำเนินการอย่างต่อเนื่องเพื่อลดระดับความรุนแรงของความเสี่ยงลง รวมถึงจัดตั้งคณะกรรมการบริหารภาวะวิกฤต และจัดทำการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management: BCM) ในกระบวนการที่สำคัญเพื่อรองรับสถานการณ์ต่างๆ โดยจัดทำแผนและคู่มือรองรับสถานการณ์ พร้อมฝึกซ้อมและประสานความร่วมมือกับพันธมิตรการบิน และหน่วยงานรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม เพื่อให้บริษัทฯ สามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างต่อเนื่องเมื่อเกิดวิกฤตการณ์ต่างๆ อีกทั้งเพื่อให้เกิดภาพลักษณ์ที่ดีแก่บริษัทฯ และเพิ่มความมั่นใจในการเดินทางของผู้โดยสาร นอกจากนี้ เพื่อการปรับตัวที่รวดเร็ว (Dynamic) บริษัทฯ ยังมีการจัดทำประมาณการผลการดำเนินงานเป็นประจำทุกเดือน และมีการประเมินผลกระทบจากปัจจัยต่างๆ ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศที่มีผลต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ ทั้งเชิงบวกและเชิงลบอย่างมีนัยสำคัญ เพื่อเป็นข้อมูลให้ฝ่ายบริหารพิจารณาปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ รองรับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป อาทิ การปรับลดปริมาณการผลิต (Production) เมื่อจำนวนผู้โดยสารลดลง เป็นต้น

ความเสี่ยงจากคุณภาพและประสิทธิภาพของบุคลากร

บริษัทฯ มีกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบินจำนวนมาก และอยู่รวมในองค์กรเดียวกัน ทำให้มีบุคลากรรวมทั้งองค์กรจำนวนมาก แต่บุคลากรมีความรู้เฉพาะเรื่อง และระบบบริหารผลการปฏิบัติงานอาจไม่สามารถกำหนดตัวชี้วัดที่ดีในการประเมินพนักงานและไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ทำให้พนักงานขาดแรงจูงใจและอาจไม่สามารถผลักดันให้บรรลุเป้าหมายของบริษัทฯ ทั้งนี้ หลายปีที่ผ่านมาบริษัทฯ พยายามควบคุมจำนวนพนักงานไม่ให้เพิ่มขึ้น โดยไม่มีการรับพนักงานใหม่ทดแทนพนักงานที่ออกไปยกเว้นหน่วยงานที่มีความจำเป็น ทำให้บางหน่วยงานมีพนักงานที่ไม่เพียงพอ นอกจากนี้บางกระบวนการทำงานมีขั้นตอนการดำเนินงาน และการอนุมัติที่ล่าช้าซึ่งอาจเป็นอุปสรรคทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถปรับตัวเข้ากับสภาพการแข่งขันได้

บริษัทฯ ได้มุ่งเสริมสร้างพนักงานให้มีขีดความสามารถ มีผลผลิต และมีความผูกพันต่อองค์กร โดยบริษัทฯ จะได้ดำเนินการพัฒนาโครงสร้างองค์กร ปรับปรุงกระบวนการทำงาน และอัตรากำลังให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ธุรกิจ (Develop Organization, Reprocess and Manpower Align with Business Strategy) พัฒนาการบริหารผลการปฏิบัติงาน (Improve Performance Management) โครงการปรับปรุงโครงสร้างค่าตอบแทน (Implement New Pay Structure) การบริหารจัดการพนักงานที่มีศักยภาพสูงและการจัดทำแผนสืบทอดตำแหน่ง (Talent Management and Succession Planning) และโครงการพัฒนาศักยภาพทั้ง Soft Skill และ Hard Skill รวมทั้งโครงการยกระดับการปลูกฝังวัฒนธรรมองค์กรและคุณค่าหลักในจิตสำนึกของพนักงาน (Embed Corporate Culture and Core Values in THAI DNA) เพื่อเป็นรากฐานการพัฒนาวิถีปฏิบัติของพนักงานสู่การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้





ความเสี่ยงจากคุณภาพของผลิตภัณฑ์และบริการ

เนื่องจากพฤติกรรมของผู้บริโภคมีการเปลี่ยนแปลงไปตามบริบทของการแข่งขันในธุรกิจการบินอย่างรวดเร็ว ความคุ้มค่าเงินเป็นกลจักรสำคัญที่ผู้โดยสารพิจารณาในการเลือกสายการบิน ประกอบกับความคาดหวังของผู้โดยสารที่จะได้รับการบริการตามความชอบและรสนิยมที่แตกต่างกันไปในแต่ละบุคคล (Individualized Service)

บริษัทฯ มีการประเมินคุณภาพการบริการ (Quality Assurance) แบบครบวงจร โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อตรวจสอบผลิตภัณฑ์และการบริการให้เป็นไปตามคำมั่นสัญญาการส่งมอบที่ให้ไว้กับผู้โดยสาร ซึ่งการประเมินมีทั้งการประเมินเชิงรุก จากการตรวจติดตามคุณภาพการบริการให้เป็นไปตามคู่มือการปฏิบัติงาน (Service Operation Procedure) ด้วยการสุ่มตรวจการปฏิบัติงานแบบไม่แจ้ง (Mystery Shopping) และการตรวจติดตามคุณภาพตามข้อตกลงการบริการ (Service Level Agreement) ที่เป็นข้อกำหนดร่วมกับหน่วยงานหลักของแต่ละจุดบริการ รวมถึงการประเมินความพึงพอใจของลูกค้าที่ดำเนินการจากหน่วยงานภายใน (In-house Survey) และการประเมินความพึงพอใจเปรียบเทียบผลิตภัณฑ์และการบริการจากหน่วยงานภายนอก ตลอดจนการสำรวจเฉพาะเรื่อง เพื่อมุ่งเน้นในประเด็นที่ต้องการทราบความต้องการของลูกค้า ทำการสังเคราะห์ร่วมกับการประเมินแบบเชิงรับ คือ การรับข้อมูลป้อนกลับจากลูกค้า (Customer Feedback) เพื่อนำมาพัฒนาและปรับปรุงข้อบกพร่อง (Corrective Action) ให้เป็นไปตามที่ลูกค้าคาดหวัง ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้จัดทำโครงการเสริมสร้างความภักดีของลูกค้าประจำ และพัฒนาความเป็นเลิศด้านการบริการลูกค้า เช่น โครงการยกระดับการบริการชั้นธุรกิจ (Service Beyond: New Business Class Service) โครงการพัฒนาการบริการภาคพื้น ชั้น First Class และชั้น Business Class และโครงการปรับปรุงอุปกรณ์และผลิตภัณฑ์ภายในห้องโดยสารเครื่องบิน (In-Cabin Product Development and Aircraft Retrofit Program) ทั้งนี้ บริษัทฯ จะได้มีการประเมินความพึงพอใจของลูกค้าและเปรียบเทียบการให้บริการและผลิตภัณฑ์กับคู่แข่งเพื่อปรับปรุงคุณภาพการให้บริการและผลิตภัณฑ์อย่างต่อเนื่อง

ความเสี่ยงที่มีผลกระทบต่อสิทธิหรือการลงทุนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 กระทรวงการคลังและธนาคารออมสินถือหุ้นในบริษัทฯ ร้อยละ 53.16 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัทฯ จึงทำให้กระทรวงการคลังสามารถควบคุมมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้เกือบทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการแต่งตั้งกรรมการ หรือการขอมติในเรื่องอื่นที่ต้องใช้เสียงส่วนใหญ่ของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ยกเว้นเรื่องที่กฎหมายหรือข้อบังคับบริษัทฯ กำหนดให้ต้องได้รับเสียง 3 ใน 4 ของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ดังนั้น ผู้ถือหุ้นรายอื่นจึงอาจไม่สามารถรวบรวมคะแนนเสียง เพื่อตรวจสอบและถ่วงดุลเรื่องที่ผู้ถือหุ้นใหญ่เสนอได้



ข้อมูลทั่วไป
และข้อมูลสำคัญอื่น



ข้อมูลทั่วไป

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้วดังนี้

ทุนจดทะเบียน	2,698,900,950 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท	รวมมูลค่า 26,989,009,500 บาท
ทุนชำระแล้ว	2,182,771,917 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท	รวมมูลค่า 21,827,719,170 บาท

ข้อมูลนิติบุคคลที่บริษัทฯ ถือหุ้นมากกว่าร้อยละ 10

ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ	ชนิดของหุ้น	ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว (ล้านบาท)	สัดส่วนการถือหุ้น (%)
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด อาคารคิออฟฟิศเศสแอทเซ็นทรัลเวิลด์ 999/9 ยูนิตที่ 3406-3412 ชั้นที่ 34 ถนนพระราม 1 แขวงปทุมวัน เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10330 โทรศัพท์ 0-2207-9090 โทรสาร 0-2207-9191	บริการค้านคอมพิวเตอร์สำหรับการสำรองที่นั่งโดยสารและบริการเดินทางอื่นๆ ให้กับตัวแทนจำหน่าย	สามัญ	15.00	55.00
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) 183 อาคารรัจนาการ ชั้น 17 ถนนสาทรใต้ แขวงยานนาวา เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120 โทรศัพท์ 0-2627-2678 โทรสาร 0-2228-6944	บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ	สามัญ	625.00	39.20
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทรศัพท์ 0-2545-1267 โทรสาร 0-2545-1535	บริหารจัดการเรื่องบุคลากรให้กับบริษัทฯ	สามัญ บุริมสิทธิ	0.98 1.02	49.00 (มีอำนาจควบคุม)
บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทรศัพท์ 0-2545-4603 โทรสาร 0-2545-4602	บริการฝึกอบรมด้านการบิน	สามัญ บุริมสิทธิ	0.98 1.02	49.00 (มีอำนาจควบคุม)
บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทรศัพท์ 0-2356-2888 โทรสาร 0-2288-7158	บริการท่องเที่ยวและกิจกรรมท่องเที่ยว	สามัญ บุริมสิทธิ	0.49 0.51	ถือหุ้นผ่านบริษัท วิงสแปนเซอร์วิสเซส 49.00 (มีอำนาจควบคุม)
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด เลขที่ 89 ชั้น 17 ยูนิต 1704, 1705-1708A อาคารเอไอเอ แคปปิตอล เซ็นเตอร์ ถนนรัชดาภิเษก เขตดินแดง กรุงเทพมหานคร 10400 โทรศัพท์ 0-2117-8800 โทรสาร 0-2117-8895-6	บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า	สามัญ	1,800.00	100.00

ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ	ชนิดของหุ้น	ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว (ล้านบาท)	สัดส่วนการถือหุ้น (%)
บริษัท คอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด 333 หมู่ 10 ถนนเชิดวุฒากาศ แขวงสีกัน เขตคอนเมือง กรุงเทพมหานคร 10210 โทรศัพท์ 0-2566-1020-1 โทรสาร 0-2566-1941	โรงแรมและร้านอาหาร	สามัญ	120.00	40.00
บริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด 10/3 หมู่ 6 ถนนสนามบิน ตำบลไม้ขาว อำเภอถลาง จังหวัดภูเก็ต 83110 โทรศัพท์ (076) 327-497-502 โทรสาร (076) 327-123-4	ครัวการบิน	สามัญ	100.00	30.00
บริษัท โรงแรมรอยัลออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) 2 ตรอกกัปตันบุช ถนนเจริญกรุง แขวงบางรัก เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500 โทรศัพท์ 0-2266-0123 โทรสาร 0-2236-8320	โรงแรมและร้านอาหาร	สามัญ	937.50	24.00
บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 171/2 ถนนกำแพงเพชร 6 แขวงคอนเมือง เขตคอนเมือง กรุงเทพมหานคร 10210 โทรศัพท์ 0-2834-8900 โทรสาร 0-2834-8999	คลังเชื้อเพลิงและบริการเติมเชื้อเพลิงให้แก่เครื่องบิน	สามัญ	637.50	22.59
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด 999 อาคารโรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หมู่ 1 ตำบลหนองปรือ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ 10540 โทรศัพท์ 0-2131-1111 โทรสาร 0-2131-1188	โรงแรมและร้านอาหาร	สามัญ	1,017.78	30.00

บุคคลอ้างอิง

บุคคลอ้างอิง	ประเภทหลักทรัพย์	สถานที่ติดต่อ
นายทะเบียนหลักทรัพย์	หุ้นสามัญ	บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด 93 อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ถนนรัชดาภิเษก เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400 โทรศัพท์ 0-2009-9000 โทรสาร 0-2009-9991 SET Contact Center 0-2009-9999 E-mail: SETContactCenter@set.or.th Website: http://www.set.or.th
ผู้สอบบัญชี		สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ถนนพระรามที่ 6 เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400 โทรศัพท์ 0-2271-8000 ต่อ 2405 โทรสาร 0-2618-5783
นายทะเบียนหุ้นกู้	ครั้งที่ 1/2555 ครั้งที่ 1/2556 ครั้งที่ 2/2556 ครั้งที่ 1/2557	ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน) ฝ่ายปฏิบัติการหลักทรัพย์และกองทุน ชั้น 5A เลขที่ 3000 ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์ 0-2299-1824, 0-2299-1536 โทรสาร 0-2242-3270
	ครั้งที่ 1/2554 ครั้งที่ 2/2555	ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย จำกัด (มหาชน) ฝ่ายปฏิบัติการตลาดทุนตลาดเงินและการชำระเงิน ชั้น 15 เลขที่ 44 ถนนหลังสวน แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330 โทรศัพท์ 0-2626-7503-4 โทรสาร 0-2626-7543
	ครั้งที่ 3/2555 ครั้งที่ 2/2557 ครั้งที่ 1/2558 ครั้งที่ 2/2558 ครั้งที่ 1/2559	ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน) ฝ่ายปฏิบัติการบริการธุรกิจหลักทรัพย์ ชั้น AA เลขที่ 1222 ถนนพระรามที่ 3 แขวงบางโพงพาง เขตยานนาวา กรุงเทพฯ 10120 โทรศัพท์ 0-2296-5690 โทรสาร 0-2683-1297
ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้	ครั้งที่ 1/2554	ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย จำกัด (มหาชน) ฝ่ายปฏิบัติการตลาดทุนตลาดเงินและการชำระเงิน ชั้น 15 เลขที่ 44 ถนนหลังสวน แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330 โทรศัพท์ 0-2626-7591, 0-2626-7508 โทรสาร 0-2626-7543


THAI
Welcome to Thai Airways
Your entertainment onboard
English
ไทย
Français
Deutsch
日本語
Italiano
中文简体



รายชื่อ
ผู้ถือหุ้นรายใหญ่

จำนวนทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้ว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 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

รายชื่อผู้ถือหุ้นรายใหญ่

รายชื่อผู้ถือหุ้นรายใหญ่ 10 รายแรก พร้อมทั้งจำนวนหุ้นที่ถือ และสัดส่วนการถือหุ้น ณ วันที่ 10 มีนาคม 2559 มีรายละเอียดดังนี้

ลำดับที่	ชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้นสามัญ	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1	กระทรวงการคลัง	1,113,931,061	51.03
2	กองทุนรวม วายุภักษ์ หนึ่ง โดย บลจ. เอ็มเอฟซี จำกัด (มหาชน)	165,037,582	7.56
3	กองทุนรวม วายุภักษ์ หนึ่ง โดย บลจ. กรุงไทย จำกัด (มหาชน)	165,037,582	7.56
4	บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	54,983,316	2.52
5	ธนาคาร ออมสิน	46,409,885	2.13
6	นายประทีป ตังมติธรรม	18,146,400	0.83
7	EAST FOURTEEN LIMITED-DIMENSIONAL EMER MKTS VALUE FD	17,820,211	0.82
8	นางสมทรง ลาภานันต์รัตน์	15,400,800	0.71
9	นายวิชัย คณาธนะวนิชย์	14,724,100	0.68
10	นายเอี่ยม อาชวกุลเทพ	13,689,400	0.63
11	ผู้ถือหุ้นอื่น	557,591,580	25.53
	ยอดรวมทุนชำระแล้ว	**2,182,771,917**	**100.00**
	ผู้ถือหุ้นสัญชาติไทย	**2,071,436,391**	**94.90**
	ผู้ถือหุ้นสัญชาติต่างด้าว	**111,335,526**	**5.10**

กระทรวงการคลังและธนาคารออมสิน ถือหุ้นในบริษัทฯ คิดเป็น สัดส่วนร้อยละ 53.16 ของหุ้นทั้งหมดของบริษัทฯ ทำให้บริษัทฯ มีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจ อันจะมีผลต่อบริษัทฯ ในการทำธุรกรรมบางประเภท ได้แก่

1. บริษัทฯ ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีในการดำเนินการลงทุนขนาดใหญ่
2. สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะต้องเป็นผู้ตรวจสอบงบการเงินของบริษัทฯ

การออกหลักทรัพย์อื่น

หุ้นกู้ของบริษัทฯ

ปัจจุบัน บริษัทฯ มีหุ้นกู้ในสกุลเงินบาทเสนอขายให้แก่นักลงทุน จำแนกตามรายละเอียดหุ้นกู้ ดังนี้

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

ตั๋วแลกเงินของบริษัทฯ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ ไม่มีตั๋วแลกเงินคงค้าง



นโยบาย
การจ่ายเงินปันผล

บริษัทฯ มีนโยบายการจ่ายเงินปันผลประจำปีในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25 ของกำไรสุทธิก่อนผลกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ จากงบการเงินรวม ทั้งนี้ การจ่ายเงินปันผลดังกล่าวขึ้นอยู่กับแผนการลงทุน ความจำเป็น และความเหมาะสมอื่นๆ ในอนาคต อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ อาจพิจารณาการจ่ายเงินปันผลในอัตราที่แตกต่างไปจากนโยบายที่กำหนดไว้ หรืองดจ่ายเงินปันผล ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ เห็นสมควร เมื่อคณะกรรมการบริษัทฯ มีมติเห็นชอบการจ่ายหรืองดจ่ายเงินปันผลประจำปีแล้วจะต้องนำเสนอขออนุมัติต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นต่อไป

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





โครงสร้าง การจัดการ

คณะกรรมการบริษัทฯ

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

รายชื่อกรรมการและการเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559

รายชื่อและตำแหน่งคณะกรรมการบริษัทฯ[1]		การเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ / จำนวนครั้งที่มีการประชุมขณะดำรงตำแหน่ง (ครั้ง)	ช่วงระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง[2]
1. นายอารีพงศ์ ภู่ชอุ่ม	ประธานกรรมการ	21/21	24 เม.ย. 58 - เม.ย. 61
2. พลอากาศเอก ตรีทศ สนแจ้ง	รองประธานกรรมการ	9/21	5 ส.ค. 57 - เม.ย. 60
3. นายคณิศ แสงสุพรรณ	กรรมการ	16/21	22 เม.ย. 59 - เม.ย. 62
4. พลตำรวจเอก จักรทิพย์ ชัยจินดา	กรรมการ	12/19	22 เม.ย. 59 - เม.ย. 62
5. พลเอก ชาตอุดม ติศถะสิริ	กรรมการ	13/21	27 ม.ค. 58 - เม.ย. 60
6. นายคำริ ตันชีวะวงศ์	กรรมการ	19/21	24 เม.ย. 58 - เม.ย. 61
7. นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ	กรรมการ	16/21	28 ธ.ค.58 - เม.ย. 60
8. นายรัฐพล ภักดีภูมิ	กรรมการ	12/21	22 เม.ย.59 - เม.ย. 62
9. นายวีระวงค์ จิตต์มิตรภาพ	กรรมการ	17/21	22 เม.ย.59 - เม.ย. 62
10. พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์ ชเยมะ	กรรมการ	13/21	29 เม.ย. 57 - เม.ย. 60
11. นายสมเกียรติ ศิริชาติไชย	กรรมการ	19/21	22 เม.ย.59 - เม.ย. 62
12. นายสมชัย สัจจพงษ์	กรรมการ	13/21	19 ต.ค. 58 - เม.ย. 60
13. พลอากาศเอก หม่อมหลวง สุปรีชา กมลาศน์	กรรมการ	20/21	24 เม.ย. 55 - 31 ม.ค. 60
14. พลอากาศเอก อำนาจ จีระมณีมัย	กรรมการ	0/21	23 พ.ย. 58 - เม.ย. 61
15. นายจรัมพร โชติกเสถียร	กรรมการ	21/21	24 เม.ย. 58 - 10 ก.พ. 60

หมายเหตุ : [1] ไม่มีกรรมการท่านใดถือครองหุ้นของบริษัทฯ
[2] ช่วงระยะเวลาการดำรงตำแหน่งระบุเฉพาะวาระปัจจุบัน





เจ้าหน้าที่บริหาร

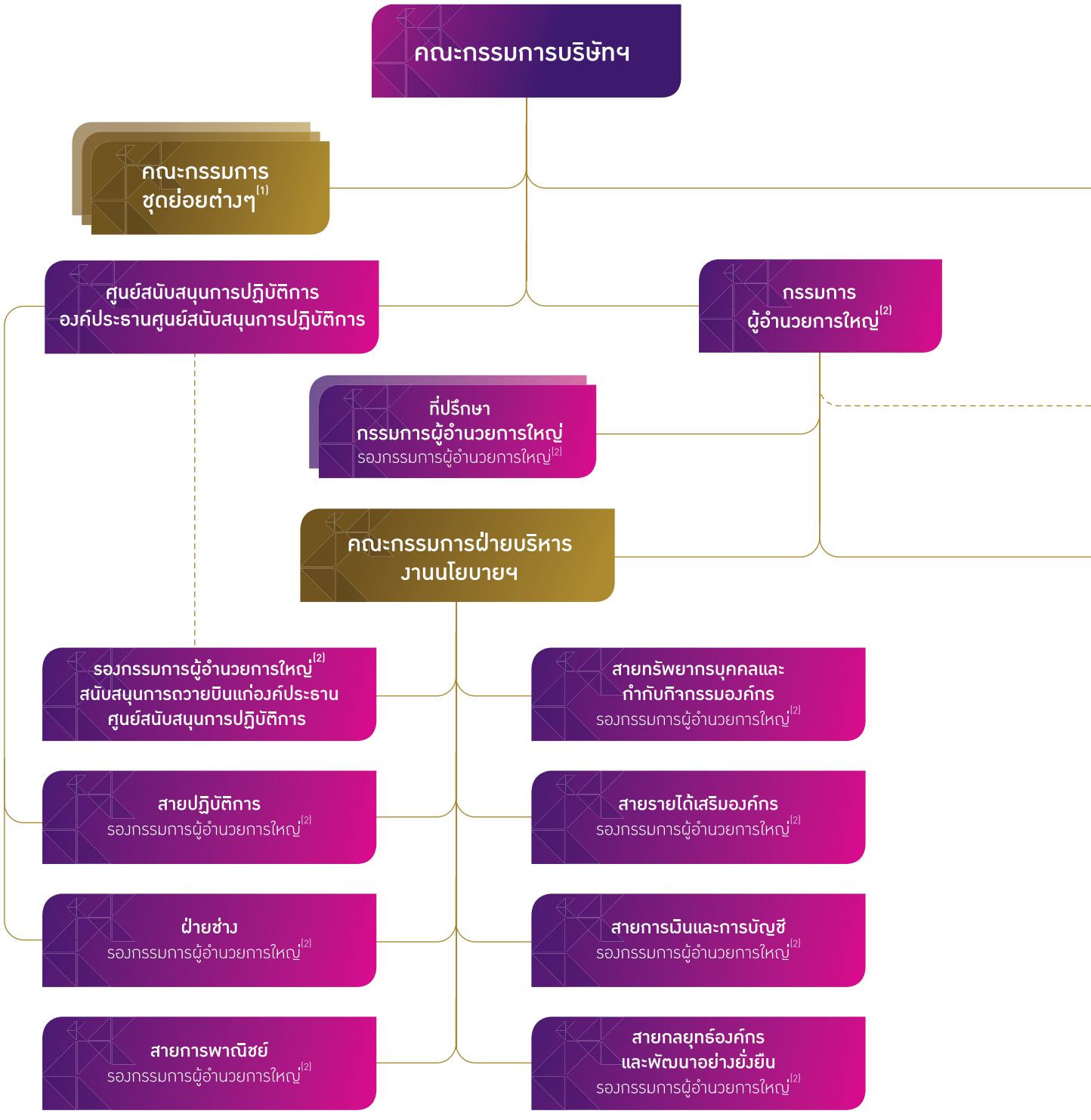
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ มีตำแหน่งเจ้าหน้าที่บริหาร[1] จำนวนทั้งสิ้น 12 ตำแหน่ง ประกอบด้วย กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ 1 ตำแหน่ง ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ 9 ตำแหน่ง และผู้อำนวยการใหญ่สายการบัญชีหรือการเงิน 2 ตำแหน่ง ประกอบด้วย

รายชื่อเจ้าหน้าที่บริหาร[1]	ตำแหน่ง
1. นายจรัมพร โชติกเสถียร	กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
2. นางอุษณีย์ แสงสิงแก้ว	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่หน่วยธุรกิจบริการการบิน
3. เรืออากาศเอก มนตรี จำเรียง	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายกลยุทธ์องค์กรและพัฒนาอย่างยั่งยืน
4. นายธีรพล โชติชนาภิบาล	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการพาณิชย์
5. เรืออากาศเอก กนก ทองเผือก	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคลและกำกับกิจกรรมองค์กร
6. นายณรงค์ชัย ว่องธนะวิโมกษ์	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการเงินและการบัญชี รักษาการ ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการเงินองค์กร
7. เรืออากาศเอก วีระศักดิ์ วิรุฬห์เพชร	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายปฏิบัติการ
8. เรืออากาศโท สมบุญ ลิ้มวัฒนพงศ์	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายช่าง
9. นายคนุช บุนนาค	ที่ปรึกษา กรรมการผู้อำนวยการใหญ่[2]
10. นายนิรุฒ มณีพันธ์	ที่ปรึกษา กรรมการผู้อำนวยการใหญ่[2]
11. นายอริชัย นุ่มลมุล	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการบัญชี
12. นางสาวปิยาณี สังข์ทอง	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบัญชีบริหารและข้อมูล

หมายเหตุ : [1] เจ้าหน้าที่บริหาร คือ "ผู้บริหาร" ตามคำนิยาม ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.)
[2] ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

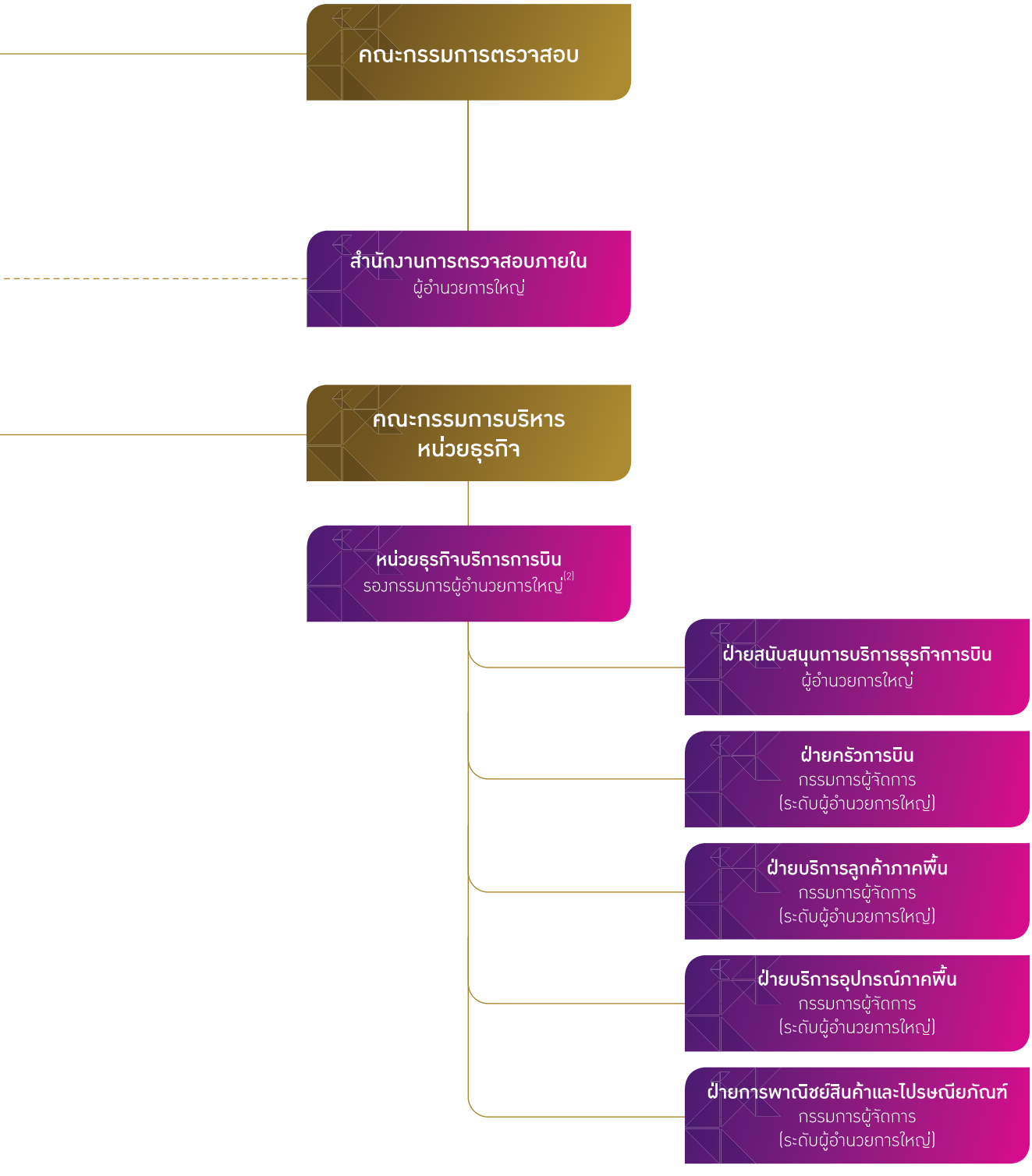
โครงสร้างการบริหารจัดการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 โครงสร้างการจัดการของบริษัทฯ ประกอบด้วยคณะกรรมการบริษัทฯ คณะกรรมการชุดย่อย และเจ้าหน้าที่บริหาร ตามโครงสร้างสายการบริหารงาน ดังนี้



หมายเหตุ : [1] คณะกรรมการชุดย่อยต่างๆ ประกอบด้วย คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน คณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม คณะกรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูป บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และคณะกรรมการอื่นๆ ที่คณะกรรมการบริษัทฯมอบหมาย

[2] คือ "ผู้บริหาร" ตามคำนิยามของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.)


คณะกรรมการตรวจสอบ
สำนักงานการตรวจสอบภายใน
ผู้อำนวยการใหญ่
คณะกรรมการบริหาร
หน่วยธุรกิจ
หน่วยธุรกิจบริการการบิน
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่[2]
ฝ่ายสนับสนุนการบริการธุรกิจการบิน
ผู้อำนวยการใหญ่
ฝ่ายครัวการบิน
กรรมการผู้จัดการ
(ระดับผู้อำนวยการใหญ่)
ฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น
กรรมการผู้จัดการ
(ระดับผู้อำนวยการใหญ่)
ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้น
กรรมการผู้จัดการ
(ระดับผู้อำนวยการใหญ่)
ฝ่ายการพาณิชย์สินค้าและไปรษณียภัณฑ์
กรรมการผู้จัดการ
(ระดับผู้อำนวยการใหญ่)

เลขานุการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ เล็งเห็นถึงความสำคัญของบทบาทและหน้าที่ของเลขานุการบริษัทฯ และได้ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2551 มาตรา 89/15 ซึ่งกำหนดให้คณะกรรมการบริษัทต้องจัดให้มีเลขานุการบริษัทเพื่อทำหน้าที่รับผิดชอบดำเนินการในนามบริษัทหรือคณะกรรมการ คณะกรรมการบริษัทฯ จึงได้แต่งตั้งให้ นางสุวิมล บัวเลิศ ผู้ช่วยกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัทฯ เป็นเลขานุการบริษัทฯ

เลขานุการบริษัทฯ ต้องปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรับผิดชอบ ความระมัดระวัง ความซื่อสัตย์สุจริต รวมทั้งต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับบริษัทฯ มติคณะกรรมการบริษัทฯ ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น ทั้งนี้ หน้าที่ของเลขานุการบริษัทฯ ตามมาตรา 89/15 และมาตรา 89/16 ของพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2551 มีดังนี้

1. จัดทำและเก็บรักษาเอกสารดังต่อไปนี้
   1.1 ทะเบียนกรรมการ
   1.2 หนังสือนัดประชุม เอกสารประกอบการประชุม และรายงานการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ให้ครบถ้วนสมบูรณ์
   1.3 หนังสือนัดประชุม เอกสารประกอบการประชุม และรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น ให้ครบถ้วนสมบูรณ์ภายในกำหนดเวลาของกฎหมาย
   1.4 รายงานประจำปีของบริษัทฯ
2. เก็บรักษารายงานการมีส่วนได้เสียที่รายงานโดยกรรมการหรือผู้บริหาร และจัดส่งสำเนารายงานการมีส่วนได้เสียให้ประธานคณะกรรมการบริษัทฯ และประธานคณะกรรมการตรวจสอบทราบภายใน 7 วันนับแต่วันที่บริษัทฯ ได้รับรายงานนั้น
3. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุนประกาศกำหนด

ในระหว่างปี 2559 หน้าที่อื่นของเลขานุการบริษัทฯ มีดังนี้

1. เป็นเลขานุการคณะกรรมการชุดย่อยตามที่คณะกรรมการมอบหมาย เลขานุการคณะกรรมการบริหารบริษัทฯ เลขานุการฝ่ายบริหารงานนโยบายบริษัทฯ เลขานุการคณะกรรมการบริหารหน่วยธุรกิจ และเลขานุการคณะกรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูปบริษัทฯ
2. อำนวยการการประชุมของฝ่ายบริหาร คณะกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ให้ครบถ้วนสมบูรณ์ภายในกำหนดเวลาของกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งแจ้งมติที่เกี่ยวข้องหากจำเป็น และติดตามการดำเนินการตามมติที่ประชุม
3. กำกับดูแลการดำเนินการในระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจในส่วนกระบวนการดำเนินงานของบริษัทฯ
4. กำกับดูแลให้บริษัทฯ และกรรมการบริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับ ของบริษัทจดทะเบียนและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับหลักทรัพย์ ยกเว้นเรื่องที่เกี่ยวกับรายงานทางการเงิน
5. กำกับดูแลการจัดทำและเปิดเผยสารสนเทศที่สำคัญของบริษัทฯ ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ ต่อสาธารณชนผ่านระบบของตลาดหลักทรัพย์ฯ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และทันเวลาที่กำหนด
6. กำกับดูแลการให้คำปรึกษา อำนวยความสะดวกในด้านงานทะเบียนหลักทรัพย์ของบริษัทฯ แก่ผู้ถือหุ้น
7. กำกับดูแลการดำเนินการจัดประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ พร้อมทั้งเอกสารที่เกี่ยวข้องให้เป็นตามข้อกำหนดของกฎหมายและหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี
8. กำกับดูแลการจัดทำแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) เพื่อให้ผู้ถือหุ้น นักลงทุน นักวิเคราะห์ ได้รับข้อมูลที่ถูกต้องตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และทันเวลาที่กำหนด
9. การประสานงานกับที่ปรึกษากฎหมายในส่วนที่เกี่ยวกับกฎหมายด้านหลักทรัพย์
10. ให้คำแนะนำเบื้องต้นแก่กรรมการและผู้บริหารบริษัทฯ เพื่อให้ปฏิบัติตามข้อกำหนด หลักเกณฑ์ ระเบียบ ข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์ฯ และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์
11. กำกับดูแลการจัดการด้าน Logistics Support ที่เกี่ยวข้องกับคณะกรรมการบริษัทฯ ได้แก่ การดำเนินการและประสานเรื่องสิทธิประโยชน์ต่างๆ ของคณะกรรมการบริษัทฯ รวมถึงการจัดทำงบประมาณในการดำเนินการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับกรรมการบริษัทฯ ด้วย อีกทั้งการแจ้งและประสานงานกับกรรมการบริษัทฯ ในกรณีมีพิธีการและกิจกรรมต่างๆ ที่คณะกรรมการบริษัทฯ ต้องเข้าร่วม
12. กำกับดูแลการบริหารงานสารบรรณ
13. กำกับดูแลและประเมินผลการดำเนินงานของหน่วยงานในบังคับบัญชาเพื่อให้การดำเนินภารกิจในความรับผิดชอบบรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายของบริษัทฯ ตลอดจนสอดคล้องกับระเบียบและหลักเกณฑ์ของบริษัทฯ และที่ผู้มีอำนาจหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกำหนด

14. จัดทำคู่มือกรรมการ จัดให้มีการปฐมนิเทศ และให้คำแนะนำแก่กรรมการที่ได้รับแต่งตั้งใหม่
15. กำกับดูแลติดตาม รวมทั้งรวบรวมและจัดเก็บข้อมูลเกี่ยวกับบริษัทในเครือ
16. ปฏิบัติงานอื่นตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ หรือกรรมการผู้อำนวยการใหญ่แล้วแต่กรณี

สามารถดูประวัติเลขานุการบริษัทฯ ได้ที่หน้า 209

ค่าตอบแทนกรรมการและเจ้าหน้าที่บริหาร

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

ค่าตอบแทนกรรมการบริษัทฯ

ที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2559 เมื่อวันที่ 22 เมษายน 2559 ได้มีมติกำหนดค่าตอบแทนกรรมการบริษัทฯ ในส่วนของค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน ดังนี้

1. ให้กรรมการบริษัทฯ ได้รับค่าตอบแทนคนละ 50,000 บาทต่อเดือน เป็นประจำทุกเดือน และได้รับเบี้ยประชุม คนละ 30,000 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใดมีการประชุมเกินกว่า 1 ครั้ง คงให้กรรมการบริษัทฯ ได้รับเบี้ยประชุมคนละ 30,000 บาทเท่านั้น โดยให้ประธานกรรมการได้รับเบี้ยประชุมสูงกว่ากรรมการร้อยละ 25 และรองประธานกรรมการได้รับเบี้ยประชุมสูงกว่ากรรมการร้อยละ 12.5 และให้กรรมการเสียภาษีเงินได้เอง ทั้งนี้ ค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นจำนวนเดียวกับที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้อนุมัติในปี 2558
2. ในกรณีกรรมการบริษัทฯ ได้รับแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัทฯ หรือประธานกรรมการบริษัทฯ ให้เป็นกรรมการอนุกรรมการ และคณะทำงานชุดต่างๆ ของบริษัทฯ ให้กรรมการบริษัทฯ ที่ได้รับการแต่งตั้งดังกล่าว ได้รับค่าตอบแทนเพิ่มเป็นเบี้ยประชุมอีกคนละ 10,000 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใด กรรมการ อนุกรรมการ และคณะทำงานชุดใดมีการประชุมเกินกว่า 1 ครั้ง คงให้ได้รับเบี้ยประชุมคนละ 10,000 บาทเท่านั้น ทั้งนี้ ค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นจำนวนเดียวกับที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้อนุมัติในปี 2558
3. ให้คณะกรรมการตรวจสอบ (Audit Committee) ได้รับค่าตอบแทนเป็นรายเดือนเท่ากับเบี้ยประชุมกรรมการบริษัทฯ โดยให้ประธานกรรมการตรวจสอบได้รับค่าตอบแทนสูงกว่ากรรมการตรวจสอบในอัตราร้อยละ 25 โดยที่ในเดือนใดไม่มีการประชุมคงให้ได้รับค่าตอบแทนด้วย ทั้งนี้ ค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นจำนวนเดียวกับที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้อนุมัติในปี 2558
4. คณะกรรมการบริษัทฯ มีมติไม่เสนอขออนุมัติเงินรางวัลประจำปี (Bonus) สำหรับกรรมการบริษัทฯ ในปี 2559 ต่อที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2559

ตารางแสดงค่าตอบแทนสำหรับกรรมการและเจ้าหน้าที่บริหารของบริษัทฯ ในปี 2559 สิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559

หน่วย : ล้านบาท

คณะกรรมการ	จำนวน (ราย)	ค่าตอบแทน (คณะกรรมการบริษัทฯ)	เบี้ยประชุม (คณะกรรมการบริษัทฯ)	เบี้ยประชุม (คณะกรรมการชุดย่อย)	เงินรางวัลประจำปี	รวม
คณะกรรมการบริษัทฯ[1]	15	9.04	4.68	1.62	บริษัทฯ งดจ่าย	15.34
คณะกรรมการตรวจสอบ[2]	4	1.53	-	-	-	1.53
เจ้าหน้าที่บริหารบริษัทฯ[3]	15	76.60	-	-	-	76.60

หมายเหตุ : [1] คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วย ค่าตอบแทน, เบี้ยประชุม สำหรับคณะกรรมการบริษัทฯ และเบี้ยประชุมสำหรับคณะกรรมการชุดย่อย สำหรับเงินรางวัลประจำปี 2558 บริษัทฯ งดจ่าย
[2] คณะกรรมการตรวจสอบ ประกอบด้วย ค่าตอบแทนเฉพาะกรรมการบริษัทฯ เท่านั้น
[3] เจ้าหน้าที่บริหาร 15 ราย รวมเจ้าหน้าที่บริหารที่เกษียณอายุ และลาออกก่อนวันที่ 31 ธันวาคม 2559

ตารางแสดงผลตอบแทนคณะกรรมการบริษัทฯ ประจำปี 2559

รายชื่อคณะกรรมการบริษัทฯ	ตำแหน่งที่ได้รับค่าตอบแทนและเบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนรวมเบี้ยประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ (บาท)	เบี้ยประชุมกรรมการชุดย่อย (บาท)	ค่าตอบแทนคณะกรรมการตรวจสอบ (บาท)	รวมผลตอบแทน (บาท)
1. นายอารีพงศ์ ภู่ชอุ่ม	- ประธานกรรมการบริษัทฯ - ประธานกรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูปบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	1,050,000.00	20,000.00	-	1,070,000.00
2. พลอากาศเอก ตรีทศ สนแจ้ง	- รองประธานกรรมการบริษัทฯ - ประธานกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม - กรรมการสรรหาผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่	903,750.00	40,000.00	-	943,750.00
3. นายคณิศ แสงสุพรรณ	- กรรมการบริษัทฯ - ประธานกรรมการบริหาร - กรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูปบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) - กรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน - กรรมการบริหารความเสี่ยง - ประธานกรรมการการปรับปรุงประสิทธิภาพการจัดหาพัสดุ - กรรมการสรรหาผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่	960,000.00	250,000.00	-	1,210,000.00
4. พลตำรวจเอก จักรทิพย์ ชัยจินดา	- กรรมการบริษัทฯ - กรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม	837,741.94	-	-	837,741.94

ตารางแสดงผลตอบแทนคณะกรรมการบริษัทฯ ประจำปี 2559 (ต่อ)

รายชื่อคณะกรรมการบริษัทฯ	ตำแหน่งที่ได้รับค่าตอบแทนและเบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนรวมเบี้ยประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ (บาท)	เบี้ยประชุมกรรมการชุดย่อย (บาท)	ค่าตอบแทนคณะกรรมการตรวจสอบ (บาท)	รวมผลตอบแทน (บาท)
5. พลเอก ชาตอุดม ติตถะสิริ	- กรรมการบริษัทฯ - กรรมการตรวจสอบ - กรรมการบริหารความเสี่ยง - ประธานกรรมการปรับปรุงประสิทธิภาพการจัดหาพัสดุ	870,000.00	80,000.00	360,000.00	1,310,000.00
6. นายคำริ ตันชีวะวงศ์	- กรรมการบริษัทฯ - กรรมการบริหาร - กรรมการบริหารความเสี่ยง - กรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูป บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) - ประธานกรรมการทรัพยากรบุคคล - กรรมการสรรหาผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่	960,000.00	340,000.00	-	1,300,000.00
7. นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ	- กรรมการบริษัทฯ - กรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม - กรรมการสรรหาผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่	936,451.61	30,000.00	-	966,451.61
8. นายรัฐพล ภักดีภูมิ	- กรรมการบริษัทฯ - กรรมการตรวจสอบ - กรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูป บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) - กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน - กรรมการปรับปรุงประสิทธิภาพการจัดหาพัสดุ	870,000.00	170,000.00	360,000.00	1,400,000.00
9. นายวีระวงค์ จิตต์มิตรภาพ	- กรรมการบริษัทฯ - ประธานกรรมการตรวจสอบ - ประธานกรรมการด้านกฎหมาย	960,000.00	60,000.00	450,000.00	1,470,000.00

ตารางแสดงผลตอบแทนคณะกรรมการบริษัทฯ ประจำปี 2559 (ต่อ)

รายชื่อคณะกรรมการบริษัทฯ	ตำแหน่งที่ได้รับค่าตอบแทนและเบี้ยประชุม	ค่าตอบแทนรวมเบี้ยประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ (บาท)	เบี้ยประชุมกรรมการชุดย่อย (บาท)	ค่าตอบแทนคณะกรรมการตรวจสอบ (บาท)	รวมผลตอบแทน (บาท)
10. พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์ ชเยมะ	- กรรมการบริษัทฯ - กรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูปบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) - ประธานกรรมการกิจการสัมพันธ์ - กรรมการบริหาร	900,000.00	160,000.00	-	1,060,000.00
11. นายสมชัย สัจจพงษ์	- กรรมการบริษัทฯ - ประธานกรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน - ประธานกรรมการสรรหาผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่	930,000.00	80,000.00	-	1,010,000.00
12. นายสมเกียรติ ศิริชาติไชย	- กรรมการบริษัทฯ - กรรมการตรวจสอบ - กรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูปบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) - กรรมการทรัพยากรบุคคล - กรรมการปรับปรุงประสิทธิภาพการจัดหาพัสดุ	960,000.00	210,000.00	360,000.00	1,530,000.00
13. พลอากาศเอก หม่อมหลวง สุปรีชา กมลาศน์	- กรรมการบริษัทฯ - กรรมการบริหาร - ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง	960,000.00	180,000.00	-	1,140,000.00
14. พลอากาศเอก อำนาจ จีระมณีมัย	- กรรมการบริษัทฯ	663,333.33	-	-	663,333.33
15. นายจรัมพร โชติกเสถียร	- กรรมการบริษัทฯ	960,000.00	-	-	960,000.00

ค่าตอบแทนอื่นๆ

สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสาร

คณะกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้ยกเลิกสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารสำหรับคณะกรรมการบริษัทฯ แล้ว ตั้งแต่วันที่ 20 มิถุนายน 2557 เป็นต้นมา โดยมิได้มีการนำเสนอสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารต่อที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นอีก

เจ้าหน้าที่บริหารและพนักงาน

เจ้าหน้าที่บริหารและพนักงานของบริษัทฯ รวมทั้งคู่สมรสและบุตร จะได้รับสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารแบบสำรองที่นั่งได้และแบบสำรองที่นั่งไม่ได้ตามระเบียบบริษัทฯ ที่กำหนด

กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

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

กองทุนบำเหน็จพนักงาน

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

พนักงานที่อยู่ในกองทุนบำเหน็จ จะต้องมีอายุงานตั้งแต่ 3 ปีขึ้นไป จึงจะมีสิทธิได้รับเงินบำเหน็จตามอายุงาน เมื่อพ้นสภาพจากการเป็นพนักงานโดยไม่มีความผิด หรือมีความผิดแต่ไม่ถูกลงโทษถึงไล่ออก ทั้งนี้ เมื่อบริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพมีผลตั้งแต่วันที่ 26 มิถุนายน 2535 เป็นต้นมาแล้ว พนักงานที่เข้าทำงานนับจากวันดังกล่าวจะสามารถเข้าเป็นสมาชิกกองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้อย่างเดียว และไม่สามารถเข้าเป็นสมาชิกกองทุนบำเหน็จพนักงาน กองทุนบำเหน็จพนักงานจึงไม่มีสมาชิกเพิ่มตั้งแต่วันเริ่มจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพและเงินบำเหน็จที่ให้แก่เจ้าหน้าที่บริหารในปี 2559 สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559

	เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ		เงินบำเหน็จ	
	จำนวน (ราย)	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	จำนวน (ราย)	จำนวนเงิน (ล้านบาท)
เจ้าหน้าที่บริหาร[1]	13	3.57	1	0.25

หมายเหตุ : [1] เจ้าหน้าที่บริหารจำนวน 15 ราย รวมเจ้าหน้าที่บริหารที่เกษียณอายุและลาออกก่อนวันที่ 31 ธันวาคม 2559

บุคลากร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ มีพนักงานที่ กรุงเทพฯ สถานที่อื่นในประเทศไทย และต่างประเทศรวมทั้งหมดจำนวน 21,998 คน โดยทั่วไป พนักงานของบริษัทฯ จะสิ้นสุดสภาพการเป็นพนักงานเมื่อสิ้นสุดรอบปีงบประมาณของทางการ (วันที่ 30 กันยายน) ที่พนักงานนั้นมีอายุครบ 60 ปีบริบูรณ์ ทั้งนี้ แนวปฏิบัติในเรื่องการบริหารบุคลากรภายในของบริษัทฯ ได้กำหนดให้สอดคล้องกับกฎหมายแรงงานของประเทศไทย

ตารางแสดงจำนวนพนักงานแยกตามสถานที่ปฏิบัติงานและหน้าที่ ณ วันที่ที่แสดงไว้

	จำนวนพนักงาน (คน)		
	ปี 2559	ปี 2558	ปี 2557
จำนวนพนักงานทั้งหมด	21,998	22,864	24,952
แบ่งตามสถานที่ปฏิบัติงาน			
• กรุงเทพฯ	19,347	19,938	21,829
• สถานที่อื่นในประเทศไทย	1,202	1,436	1,559
• ต่างประเทศ	1449	1,490	1,564
แบ่งตามหน้าที่			
• ลูกเรือบนเที่ยวบิน			
- นักบิน	1,280	1,321	1,343
- พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	5,725	5,859	6,286
• ฝ่ายช่าง	3,724	3,884	4,242
• สายการพาณิชย์	1,715	1,794	2,141
• หน่วยธุรกิจการบริการภาคพื้น	7,430	7,813	8,426
• ฝ่ายอื่นๆ	2,124	2,193	2,514

นโยบายค่าตอบแทนพนักงานที่สอดคล้องกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว

บริษัทฯ มีการกำหนดค่าตอบแทนพนักงานที่สอดคล้องกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว ดังนี้

ค่าตอบแทนระยะสั้น

ในปี 2559 คณะกรรมการบริษัทฯ มีมติอนุมัติให้จ่ายค่าตอบแทนตามผลการปฏิบัติงาน (Incentive) ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน โดยกำหนดเงื่อนไขการจ่ายจากความตรงต่อเวลาของเที่ยวบินขาเข้าของบริษัทฯ ถึงท่าอากาศยานปลายทาง (On-Time Arrival Performance) ระหว่างเดือนมกราคมถึงเดือนธันวาคม 2559 โดยกำหนดเกณฑ์วัดและค่าเป้าหมายไว้ในแต่ละเดือน จากจำนวนเที่ยวบินที่เข้าตรงต่อเวลาไม่ต่ำกว่าร้อยละของปริมาณเที่ยวบินทั้งหมดในเดือนนั้นๆ หรือมีอันดับการตรงต่อเวลาอยู่ใน 10 อันดับแรกของสายการบินชั้นนำในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก อย่างใดอย่างหนึ่ง

ค่าตอบแทนระยะยาว

สำหรับนโยบายการจ่ายค่าตอบแทนในระยะยาว บริษัทฯ ได้ทำการทบทวนหลักเกณฑ์การประเมินผลการปฏิบัติงานให้เชื่อมโยงกับการจ่ายค่าตอบแทน และมีความสอดคล้องกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ยิ่งขึ้น เช่น การปรับกรอบน้ำหนักการบริหารผลการปฏิบัติงานใหม่ในทุกระดับตำแหน่ง โดยสำหรับผู้บริหารไม่นำ Competency มาเป็นส่วนหนึ่งของคะแนนการประเมินผลการปฏิบัติงาน แต่นำมาใช้เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพัฒนาบุคลากร กำหนดให้มีการตั้งเป้าหมายสูงขึ้น หรือท้าทายมากขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับผลการปฏิบัติงานที่ผ่านมา รวมทั้งเป้าหมายการปฏิบัติงานต้องสอดคล้องหรือสนับสนุนเป้าหมายของผู้บังคับบัญชา และเป้าหมายขององค์กร พร้อมทั้งต้องมีการจัดลำดับ Performance Ranking ให้เป็นไปตาม Forced Distribution Curve อีกด้วย

นอกจากนี้ บริษัทฯ อยู่ระหว่างการที่จะปรับปรุงโครงสร้างการจ่ายค่าตอบแทนของพนักงานในภาพรวม โดยการจัดทำโครงสร้างบัญชีอัตราเงินเดือน ภายใต้เงื่อนไขที่พนักงานรับภาระภาษีเงินได้เอง รวมทั้งพิจารณาจัดทำโครงสร้างค่าตอบแทนของกลุ่มนักบินและพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินที่เชื่อมโยงกับการปฏิบัติงานอย่างชัดเจน ตามแนวปฏิบัติของสายการบินชั้นนำในปัจจุบัน เพื่อจูงใจให้เกิดผลิตภาพและสนับสนุนให้พนักงานปฏิบัติงานตามที่องค์กรคาดหวังไปพร้อมกันด้วย

ตารางแสดงผลตอบแทนที่เป็นตัวเงินที่จ่ายให้แก่พนักงานตามปีหรือรอบระยะเวลาที่แสดงไว้

หน่วย : ล้านบาท

ผลตอบแทนที่เป็นตัวเงินแก่พนักงาน	ปี 2559	ปี 2558	ปี 2557
พนักงานทั่วไป	19,465	23,195	21,514
นักบิน	5,716	5,851	5,710
พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	7,591	8,398	8,169
รวม	**32,772**	**37,444**	**35,393**

นโยบายการพัฒนาพนักงาน

บริษัทฯ มีนโยบายในการพัฒนาทรัพยากรบุคคลทุกระดับด้วยการพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากรให้มีคุณภาพและได้มาตรฐาน มีศักยภาพ และความสามารถเหมาะสมกับตำแหน่ง ทั้งที่ปฏิบัติงานอยู่ใน Core และ Business Unit มีการออกแบบ Development & Training Roadmap ซึ่งครอบคลุมทั้ง Core, Managerial และ Functional Competency สำหรับพนักงาน ผู้บริหารระดับต้น/ระดับกลาง/ระดับสูง และผู้มีศักยภาพสูง (Talent) โดยใช้เครื่องมือการพัฒนาพนักงานที่หลากหลาย ทั้งที่เป็นการฝึกอบรม (Training) และไม่ใช่การฝึกอบรม (Non-Training) เช่น การเรียนรู้จากการสอนงาน การฝึกปฏิบัติงาน เป็นต้น นอกจากนี้ ยังมีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศในรูปแบบ e-Learning มาใช้ในการฝึกอบรมและการเรียนรู้ เพื่อเพิ่มโอกาสในการอบรมให้กับพนักงาน ลดข้อจำกัดในการจัดส่งพนักงานเข้ารับการอบรม และลดค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรม ทั้งนี้ เพื่อเตรียมความพร้อมให้กับพนักงานและผู้บริหารให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างเต็มศักยภาพ และพร้อมเติบโตขึ้นสู่ตำแหน่งงานที่สูงขึ้นในอนาคตทั้งในสายบริหารและสายอาชีพต่อไป

ค่าใช้จ่ายในการพัฒนาพนักงาน

หน่วย : ล้านบาท

รายจ่ายในการพัฒนาพนักงาน	ปี 2559	ปี 2558	ปี 2557
รายจ่ายในการพัฒนาพนักงานทั่วไป	55	28	58
รายจ่ายในการพัฒนานักบิน	411	452	427
รายจ่ายในการพัฒนาพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	10	1	5
รวม	**476**	**481**	**490**

แนวทางด้านแรงงานสัมพันธ์ของบริษัทฯ

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะส่งเสริมแรงงานสัมพันธ์ที่ดีระหว่างนายจ้างและลูกจ้าง เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543 โดยบริษัทฯ ใช้ระบบการปรึกษาหารือร่วมกันในรูปแบบของคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ มีการตั้งคณะกรรมการขึ้นตามที่กฎหมายกำหนด และให้มีการประชุมร่วมกันอย่างน้อยเดือนละหนึ่งครั้ง โดยมีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาให้ความเห็นเกี่ยวกับการปรับปรุงประสิทธิภาพในการดำเนินงานของบริษัทฯ ตลอดจนส่งเสริมและพัฒนาแรงงานสัมพันธ์ หาทางปรองดองและระงับข้อขัดแย้งในบริษัทฯ พิจารณาปรับปรุงระเบียบข้อบังคับในการทำงาน อันเป็นประโยชน์ต่อนายจ้าง ลูกจ้าง และบริษัทฯ ร่วมกันปรึกษาหารือเพื่อแก้ไขปัญหาตามคำร้องทุกข์ของลูกจ้าง หรือสหภาพแรงงานฯ รวมถึงการร้องทุกข์ที่เกี่ยวกับการลงโทษทางวินัย ตลอดจนปรึกษาหารือเพื่อพิจารณาปรับปรุงสภาพการจ้าง เป็นต้น ซึ่งจากการประชุมคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ที่ผ่านมา ทางกรรมการผู้แทนฝ่ายลูกจ้างในคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ได้มีการยื่นข้อเรียกร้องผ่านคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ ซึ่งเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดโดยสามารถเจรจาทำความเข้าใจและตกลงกันได้ด้วยดีเสมอมาตามกระบวนการและขั้นตอนที่กฎหมายกำหนด อีกทั้งบริษัทฯ ได้ให้ความร่วมมือให้การสนับสนุนในกิจกรรมต่างๆ ของลูกจ้างอย่างต่อเนื่องเสมอมา

แนวทางด้านการคุ้มครองแรงงาน

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





การกำกับ
ดูแลกิจการ

นโยบายเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี และจริยธรรมทางธุรกิจ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีและจริยธรรมทางธุรกิจโดยยึดหลักธรรมาภิบาลสากล เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานทุกระดับยึดถือและปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด ด้วยเชื่อว่าเป็นวิถีทางในการยกระดับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ให้เกิดความเป็นธรรม โปร่งใส สามารถตรวจสอบได้ ซึ่งเป็นการสร้างความเชื่อมั่นในระยะยาวให้กับผู้ถือหุ้น นักลงทุน ลูกค้า โดยในปี 2559 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ทบทวนนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีและจริยธรรมทางธุรกิจ เพื่อให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ของบริษัทฯ รวมทั้งได้ทำการเผยแพร่ผ่านทางเว็บไซต์บริษัทฯ ที่ www.thaiairways.com/เกี่ยวกับการบินไทย/ศูนย์ข้อมูลข่าวสาร เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วนสามารถเข้าถึงข้อมูลได้

นโยบายการกำกับดูแลกิจการ มีองค์ประกอบที่สำคัญ 4 ด้าน ได้แก่

1. ด้านรัฐ สังคมและสิ่งแวดล้อม

- มุ่งมั่น รักษา และส่งเสริม คุณภาพสิ่งแวดล้อมอันเกิดจากการดำเนินงานขององค์กร
- กระตุ้น ส่งเสริม เน้นย้ำให้ทุกหน่วยงานในองค์กร ดำเนินงานโดยคำนึงถึงหน้าที่และความรับผิดชอบเพื่อประโยชน์ส่วนรวม ใส่ใจต่อสิ่งแวดล้อม สังคมและชุมชน
- มุ่งมั่น สร้างสรรค์ ส่งเสริม สนับสนุน และบริหารจัดการด้วยความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม สังคมและชุมชนตามหลักกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

2. ด้านผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้เสีย

- มุ่งเน้นการให้บริการทุกระดับด้วยความประทับใจ ผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้เสีย ได้รับการอำนวยความสะดวกและการตอบสนองตามต้องการ
- สร้างกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของผู้รับบริการ และผู้มีส่วนได้เสียผ่านช่องทางต่างๆ
- ส่งเสริม สนับสนุน แนวทางใหม่ๆ ตลอดจนการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาประยุกต์ใช้ในการพัฒนาการให้บริการเพื่อความสะดวกและทันสมัย
- ส่งเสริมการให้บริการ โดยยึดหลักความพึงพอใจของผู้รับบริการ แสดงความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นอย่างเป็นธรรม อันเนื่องมาจากการบริการที่ผิดพลาดหรือไม่เป็นไปตามสัญญาหรือข้อตกลง
- มุ่งมั่นที่จะเปิดโอกาสในการแข่งขันการให้บริการอย่างเป็นธรรมและเสมอภาค

3. ด้านองค์กร

- สร้างระบบการกำกับดูแลและป้องกันมิให้เกิดการขัดแย้งทางผลประโยชน์ (Conflict of Interest) ในการดำเนินงานและทบทวนระบบการกำกับดูแลขององค์กรอย่างสม่ำเสมอ
- ส่งเสริม ปลูกฝัง กระตุ้น พร้อมทั้งสร้างบรรยากาศให้มีการตระหนักถึงความเสี่ยงต่อการผิดจริยธรรมจนเป็นวัฒนธรรมองค์กร โดยเน้นย้ำถึงผลกระทบที่เกิดจากการดำเนินงานที่ไม่สอดคล้องกับหลักคุณธรรม จริยธรรม และธรรมาภิบาล
- สร้างกระบวนการกรณีที่ผลิตภัณฑ์ บริการ และการปฏิบัติการมีผลกระทบในเชิงลบต่อสังคม รวมถึงการคาดการณ์ล่วงหน้าถึงความกังวลของสาธารณะที่มีผลต่อผลิตภัณฑ์ บริการ และการปฏิบัติการ
- ให้ความสำคัญต่อความถูกต้องและความชัดเจนของข้อมูลที่เผยแพร่สู่สาธารณชน โดยปรับปรุงพัฒนาระบบการจัดการฐานข้อมูลให้ถูกต้อง ทันสมัยอยู่ตลอดเวลา และเน้นย้ำให้ผู้ปฏิบัติงานทุกระดับยึดถือปฏิบัติโดยเคร่งครัด
- ส่งเสริมและจัดให้มีระบบบริหารความเสี่ยงที่เกี่ยวกับประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการปฏิบัติงาน ความถูกต้องของรายงานและการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้องภายใต้การกำกับดูแลและควบคุมภายในที่ดี

4. ด้านผู้ปฏิบัติงาน

ให้ความสำคัญ สนับสนุน ผลักดัน การพัฒนาทรัพยากรบุคคล การสร้างความผูกพันองค์กร และการสืบทอดตำแหน่งอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง

- มุ่งมั่นที่จะสร้างบรรยากาศในการทำงานที่ดึงดูดและรักษาพนักงานที่มีคุณภาพ พร้อมจัดให้มีการพัฒนาความสามารถและทักษะที่จำเป็น เพื่อให้พนักงานพัฒนาศักยภาพ และสามารถทำงานอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด
- ส่งเสริม สนับสนุน จัดให้มีระบบการแลกเปลี่ยน เรียนรู้ประสบการณ์และความรู้ในการปฏิบัติงานทุกระดับเพื่อยกระดับมาตรฐานในการปฏิบัติงาน
- เคารพในสิทธิส่วนบุคคลของเจ้าหน้าที่/พนักงาน หลีกเลี่ยงการนำเอาข้อมูล หรือเรื่องราวของเจ้าหน้าที่/พนักงานทั้งในเรื่องที่เกี่ยวกับการปฏิบัติงานและเรื่องส่วนตัวไปเปิดเผย หรือวิพากษ์วิจารณ์ในลักษณะที่จะก่อให้เกิดความเสียหายแก่เจ้าหน้าที่/พนักงาน หรือภาพลักษณ์โดยรวมขององค์กร
- กำกับดูแลให้พนักงานปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต โปร่งใส เพื่อประโยชน์สูงสุดขององค์กร และไม่ดำเนินการที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์

- ให้ความสำคัญและความเป็นธรรมกับพนักงานทุกระดับ จัดให้มีกระบวนการรับข้อร้องเรียนจากพนักงานอย่างเป็นระบบในเรื่องการปฏิบัติที่ไม่เป็นธรรมของผู้บังคับบัญชา

จริยธรรมธุรกิจ

บริษัทฯ มีหลักจริยธรรม เพื่อให้พนักงานยึดถือปฏิบัติ ดังนี้

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

หลักบรรษัทภิบาลของการบินไทย

บริษัทฯ ได้จัดทำคู่มือประมวลบรรษัทภิบาลและจริยธรรมเป็นลายลักษณ์อักษร และประกาศใช้เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2553 โดยในปี 2559 ได้เปิดเผยคู่มือประมวลฯ ผ่านทางเว็บไซต์บริษัทฯ ที่ www.thaiairways.com/เกี่ยวกับการบินไทย/ศูนย์ข้อมูลข่าวสาร เพื่อสื่อสารให้พนักงานทุกคนเข้าใจ และส่งเสริมให้นำไปปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม

- **การสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่องค์กรในระยะยาว (Creation of Long Term Value)** ส่งเสริมและปลูกฝังให้ผู้ปฏิบัติงานมีวิสัยทัศน์และตระหนักถึงความสำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในทุกด้าน ซึ่งเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่องค์กรในระยะยาว ตลอดจนจัดให้มีคณะกรรมการต่างๆ ตามหลักธรรมาภิบาล และผู้บริหารต้องปฏิบัติตามนโยบายว่าด้วยการสรรหา แต่งตั้ง โยกย้าย และพิจารณาความดีความชอบด้วยความโปร่งใสและเป็นธรรม
- **ความโปร่งใส (Transparency)** ดูแลให้มีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญทั้งข้อมูลด้านการเงินและด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ภายในระยะเวลาที่เหมาะสม และผ่านช่องทางที่ผู้เกี่ยวข้องสามารถเข้าถึงข้อมูลได้สะดวก และจัดให้มีหน่วยงานประชาสัมพันธ์และหน่วยงานนักลงทุนสัมพันธ์ทำหน้าที่เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารทั่วไปเกี่ยวกับบริษัทฯ ให้สาธารณชนได้รับทราบ อีกทั้งผู้ปฏิบัติงานจะต้องไม่มีผลประโยชน์ส่วนตนในการปฏิบัติหน้าที่หรือละเว้นการดำเนินการใดๆ ในลักษณะที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัทฯ ไม่ใช้ข้อมูลแสวงหาผลประโยชน์เพื่อตนเองหรือผู้อื่น ตลอดจนผู้ปฏิบัติงานต้องไม่รับตำแหน่งกรรมการหรือที่ปรึกษาให้แก่บริษัท หรือบุคคลใดๆ ซึ่งจะก่อหรืออาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัทฯ รวมถึงการรับทรัพย์สินหรือประโยชน์อื่นใดของผู้ปฏิบัติงาน จะต้องอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติกำหนด
- **ความรับผิดชอบในหน้าที่ (Responsibility)** ผู้ปฏิบัติงานต้องอุทิศตนในการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรู้ และประสบการณ์อย่างเต็มความสามารถ โดยให้ความสำคัญต่อการตอบสนองความต้องการของผู้ถือหุ้น ลูกค้า คู่ค้า และพนักงาน โดยใช้ดุลยพินิจในการปฏิบัติหน้าที่อย่างเป็นอิสระด้วยความสุจริตและเป็นธรรม ตลอดจนหลีกเลี่ยงการกระทำใดๆ อันเป็นการขัดแย้งกับผลประโยชน์ของบริษัทฯ หรือเป็นการใช้โอกาสหรือข้อมูลที่ได้จากการเป็นผู้ปฏิบัติงานของบริษัทฯ เพื่อแสวงหาผลประโยชน์สำหรับตนเองหรือผู้อื่น ซึ่งผู้บริหารจะต้องส่งเสริมและปลูกฝังผู้ใต้บังคับบัญชาให้มีจิตสำนึกของความรับผิดชอบอย่างสูงในการปฏิบัติหน้าที่
- **ความรับผิดชอบต่อผลการปฏิบัติหน้าที่ (Accountability)** ผู้ปฏิบัติงานต้องตั้งใจปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถและใช้ความระมัดระวังเยี่ยงผู้มีความรู้และประสบการณ์ พร้อมที่จะรับผิดชอบต่อผลการกระทำของตน รวมถึงชี้แจงและอธิบายการตัดสินใจและการกระทำของตนต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ผู้บังคับบัญชา ผู้ถือหุ้น ลูกค้า คู่ค้า และผู้มีส่วนได้เสียอื่นๆ ของบริษัทฯ ส่งเสริมและปลูกฝังให้ผู้ปฏิบัติงานมีจิตสำนึกความรับผิดชอบ
- **ความเป็นธรรม (Equitable Treatment)** ผู้ปฏิบัติงานต้องดำเนินกิจการและปฏิบัติหน้าที่ของตนเองด้วยความเป็นธรรม โดยการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียอย่างเท่าเทียมกัน ไม่เลือกปฏิบัติเนื่องจากความแตกต่างในด้านเชื้อชาติ สัญชาติ ศาสนา เพศ หรือเหตุอื่นอันไม่เป็นธรรม รวมถึงประพฤติปฏิบัติต่อคู่แข่งขันทางการค้า ให้สอดคล้องกับหลักสากลภายใต้กรอบแห่งกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ไม่ละเมิดความลับ หรือล่วงรู้ความลับทางการค้าของคู่แข่งทางการค้าด้วยวิธีฉ้อฉล และจัดให้มีช่องทางให้พนักงานสามารถแจ้งเรื่องที่ผิดกฎหมาย หรือผิดระเบียบของบริษัทฯ และดูแลให้ข้อร้องเรียนได้รับการตอบสนองภายในระยะเวลาที่เหมาะสม

การปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

คณะกรรมการบริษัทฯ มีเจตนารมณ์และความมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีที่ยอมรับในระดับสากล (International Best Practice) ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และ ASEAN CG Scorecard โดยทำการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ด้วยเชื่อมั่นว่าสามารถทำให้ธุรกิจของบริษัทฯ เจริญเติบโตได้อย่างมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน

หลักการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ แบ่งเป็น 5 หมวด ดังนี้

หมวดที่ 1 สิทธิของผู้ถือหุ้น

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

การประชุมผู้ถือหุ้น

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

- **การกำหนดวัน เวลา สถานที่ในการประชุม**

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 2/2559 เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2559 ได้มีมติกำหนดให้จัดการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2559 ในวันที่ 22 เมษายน 2559 ซึ่งอยู่ภายในกำหนดระยะเวลา 4 เดือน นับแต่วันปิดบัญชีประจำปีของบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้เปิดเผยมติดังกล่าวในเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ และเผยแพร่คำบอกกล่าวเรียกประชุมผู้ถือหุ้นในเว็บไซต์ของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 15 มีนาคม 2559 โดยการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2559 ได้จัดขึ้น ณ ห้องประชุมชัยพฤกษ์ หอประชุมกองทัพอากาศ (อาคารทองใหญ่) ถนนพหลโยธิน เขตสายไหม กรุงเทพมหานคร มีผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะแทนจำนวน 3,327 ราย ถือหุ้นรวมกันทั้งสิ้น 1,595,489,723 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 73.09 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดของบริษัทฯ เข้าร่วมประชุม ครบเป็นองค์ประชุมตามข้อบังคับของบริษัทฯ โดยมีประธานกรรมการบริษัทฯ ประธานคณะกรรมการชุดย่อย กรรมการและผู้บริหารบริษัทฯ เลขานุการบริษัทฯ ผู้สอบบัญชี และที่ปรึกษากฎหมายเข้าร่วมประชุมอย่างพร้อมเพรียงกัน ทั้งนี้ รายละเอียดในการดำเนินการประชุมมีดังนี้

ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น

ในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2559 เพื่อเป็นการส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการที่ดีเกี่ยวกับการดูแลสิทธิของผู้ถือหุ้น บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอเรื่องเพื่อพิจารณาบรรจุเป็นวาระการประชุมและเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อรับการพิจารณาเลือกตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ เป็นการล่วงหน้าก่อนที่บริษัทฯ จะส่งหนังสือเชิญประชุม คือ ตั้งแต่เดือนตุลาคม-ธันวาคม 2558 โดยได้เปิดเผยรายละเอียดหลักเกณฑ์และวิธีการไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ และบริษัทฯ ได้ลงประกาศในหนังสือพิมพ์ ระหว่างวันที่ 5-11 ตุลาคม 2559 พร้อมทั้งได้มีหนังสือแจ้งตลาดหลักทรัพย์ฯ ในเรื่องดังกล่าว โดยมีผู้ถือหุ้นเสนอชื่อบุคคลเพื่อรับการพิจารณาเลือกตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ แต่ปรากฏข้อเท็จจริงว่าผู้ถือหุ้นที่ได้เสนอชื่อบุคคลเพื่อเข้ารับการพิจารณาเลือกตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ ดังกล่าวมีคุณสมบัติไม่ตรงตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด

- **การส่งเอกสารการประชุมและการมอบฉันทะ**

บริษัทฯ ได้จัดส่งหนังสือเชิญประชุม ซึ่งบรรจุวาระที่สำคัญอย่างครบถ้วนตามกฎหมาย ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และข้อบังคับของบริษัทฯ อาทิ รายละเอียดวาระการประชุมที่เพียงพอที่จะประกอบการตัดสินใจ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ระบุอย่างชัดเจนในแต่ละวาระที่นำเสนอว่า เป็นเรื่องที่นำเสนอเพื่อทราบ เพื่ออนุมัติ หรือเพื่อพิจารณา รวมทั้งนำเสนอความเห็นของ

คณะกรรมการบริษัทฯ ในแต่ละวาระอย่างชัดเจน รายงานการประชุมครั้งที่ผ่านมา รายงานประจำปี พร้อมทั้งเอกสารประกอบการประชุม เอกสารที่ต้องใช้ในการมอบฉันทะ และระบุวิธีการไว้ชัดเจนให้แก่ผู้ถือหุ้นได้พิจารณาล่วงหน้าก่อนการประชุมมากกว่า 21 วัน (เผยแพร่รายงานประจำปี ภายใน 120 วันนับตั้งแต่วันสิ้นสุดรอบปีบัญชี) และได้ประกาศในหนังสือพิมพ์รายวันภาษาไทย เรื่องคำบอกกล่าวเรียกประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นติดต่อกันไม่น้อยกว่า 3 วัน และก่อนวันประชุมไม่น้อยกว่า 3 วัน รวมถึงได้เผยแพร่หนังสือเชิญประชุมพร้อมทั้งเอกสารประกอบการประชุมในเว็บไซต์ของบริษัทฯ ล่วงหน้าก่อนการประชุมมากกว่า 30 วัน เพื่อบอกกล่าวผู้ถือหุ้นล่วงหน้าในเวลาที่เพียงพอสำหรับเตรียมตัวศึกษาข้อมูลในการพิจารณาเกี่ยวกับวาระการประชุมก่อนมาเข้าร่วมประชุม หนังสือเชิญประชุมได้จัดส่งให้กับผู้ถือหุ้นทุกรายที่มีรายชื่อปรากฏในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ รวมทั้งได้แต่งตั้งกรรมการอิสระ เป็นผู้รับมอบฉันทะแทนผู้ถือหุ้น ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นประสงค์จะมอบฉันทะให้ผู้อื่นมาประชุมแทน สามารถเลือกมอบฉันทะให้บุคคลใดบุคคลหนึ่ง หรือกรรมการอิสระของบริษัทฯ เข้าประชุมแทนได้

วันประชุมผู้ถือหุ้น

- **การเข้าร่วมประชุมและการลงทะเบียน**

บริษัทฯ ได้แจ้งในเอกสารประกอบการประชุมที่จัดส่งพร้อมหนังสือเชิญประชุม เพื่อให้ผู้ถือหุ้นทราบถึงกระบวนการและขั้นตอนในการเข้าร่วมประชุม การตรวจสอบเอกสารหรือหลักฐานเพื่อแสดงสิทธิในการเข้าร่วมประชุม บริษัทฯ ได้อำนวยความสะดวกให้กับผู้ถือหุ้น โดยได้กำหนดวันเวลาการประชุม สถานที่ประชุมที่มั่นใจในด้านการรักษาความปลอดภัยให้กับผู้ถือหุ้น จัดเจ้าหน้าที่ลงทะเบียน และกำหนดจุดบริการรับลงทะเบียนให้แก่ผู้ถือหุ้นทั่วไป ผู้ถือหุ้นสูงอายุ และผู้รับมอบฉันทะที่เข้าร่วมประชุมอย่างเหมาะสมและเพียงพอ โดยผู้ถือหุ้นสามารถลงทะเบียนเข้าร่วมประชุมได้ล่วงหน้าก่อนเวลาประชุม 4 ชั่วโมง และต่อเนื่องจนกว่าการประชุมผู้ถือหุ้นจะแล้วเสร็จ รวมถึงการจัดของที่ระลึก และการเลี้ยงรับรองที่เหมาะสมแก่ผู้ถือหุ้นที่มาประชุมด้วย

- **การเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นซักถามและแสดงความคิดเห็น การลงมติ และการบันทึกรายงานการประชุม**

ในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2559 ก่อนดำเนินการประชุม เลขานุการบริษัทฯ ได้มีการแจ้งรายละเอียดขององค์ประชุม อธิบายวิธีการลงคะแนน การใช้บัตรลงคะแนน การเก็บบัตรลงคะแนน การนับคะแนนเสียง และเปิดเผยผลการนับคะแนนในแต่ละวาระอย่างชัดเจน โปร่งใส รวมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นซักถาม หรือแสดงความคิดเห็นอย่างเหมาะสมและเพียงพอ และให้ฝ่ายบริหารที่เกี่ยวข้องชี้แจงและให้ข้อมูลต่างๆ แก่ผู้ถือหุ้นอย่างครบถ้วนและชัดเจน สำหรับการลงคะแนนและนับคะแนนเสียง บริษัทฯ ปฏิบัติตามข้อบังคับของบริษัทฯ ที่กำหนดให้ 1 หุ้น เป็น 1 เสียง และนับเสียงข้างมากหรือไม่น้อยกว่า 2 ใน 3 เป็นมติ โดยในวาระทั่วไปใช้บัตรลงคะแนนเฉพาะกรณีที่ผู้ถือหุ้นไม่เห็นด้วยและงดออกเสียงสำหรับวาระเลือกตั้งกรรมการใช้บัตรลงคะแนนเห็นด้วย ไม่เห็นด้วย และงดออกเสียง รวมทั้งบริษัทฯ มีการจดบันทึกรายงานการประชุมอย่างครบถ้วนและมีการบันทึกภาพประชุมในลักษณะสื่อวีดิทัศน์ และพร้อมให้บริการเผยแพร่แก่ผู้ถือหุ้นที่สนใจ

ภายหลังวันประชุมผู้ถือหุ้น

- **การแจ้งมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น**

บริษัทฯ ได้แจ้งมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นผ่านระบบข่าวของตลาดหลักทรัพย์ฯ ภายหลังจากการประชุมผู้ถือหุ้น โดยได้แจ้งก่อนเวลาเปิดทำการซื้อขายในรอบถัดไป ซึ่งมติดังกล่าวได้ระบุผลของมติ (เห็นชอบ/ไม่เห็นชอบ) และผลของการลงคะแนนเสียง (เห็นด้วย/ไม่เห็นด้วย/งดออกเสียง) ในแต่ละวาระ และจัดส่งรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น ซึ่งจดบันทึกรายชื่อกรรมการ/ผู้บริหารที่เข้าร่วมประชุม ผลของมติ (เห็นชอบ/ไม่เห็นชอบ) และผลของการลงคะแนนเสียง (เห็นด้วย/ไม่เห็นด้วย/งดออกเสียง) ในวาระที่ขอรับรอง/อนุมัติจากผู้ถือหุ้น รวมทั้งประเด็นอภิปรายที่สำคัญ ข้อซักถามของผู้ถือหุ้นในแต่ละวาระและการชี้แจงของบริษัทฯ อย่างละเอียดให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ และเผยแพร่รายงานการประชุมผู้ถือหุ้นบนเว็บไซต์ภายในระยะเวลา 14 วัน นับแต่วันประชุมผู้ถือหุ้น และส่งหน่วยงานราชการภายในกำหนดเวลา โดยบริษัทฯ ได้จัดทำมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นซึ่งส่งผ่านระบบข่าวของตลาดหลักทรัพย์ฯ และเผยแพร่รายงานการประชุมผู้ถือหุ้นเป็นภาษาอังกฤษบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นต่างชาติได้รับข้อมูลอย่างทั่วถึงกัน ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่มีการกีดกันหรืออุปสรรคในการติดต่อสื่อสารระหว่างกันของผู้ถือหุ้น

หมวดที่ 2 การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

นโยบายของบริษัทฯ คือการอำนวยความสะดวกให้ผู้ถือหุ้นและปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน เป็นธรรมและเป็นไปตามข้อกำหนดกฎหมาย รวมทั้งมีมาตรการป้องกันกรณีที่กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานใช้ข้อมูลภายในเพื่อแสวงหาผลประโยชน์ให้แก่ตนเองหรือพวกพ้องในทางมิชอบอาทิ การซื้อขายหลักทรัพย์โดยใช้ข้อมูลภายใน (Insider Trading) การนำข้อมูลภายในไปเปิดเผยกับบุคคลที่เกี่ยวข้องกับกรรมการ และผู้บริหาร เพื่อสร้างความมั่นใจในการลงทุนกับบริษัทฯ ตามแนวทางโครงการประเมินคุณภาพการจัด

ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น (AGM Checklist) ได้แก่ การป้องกันสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น การกำหนดให้สิทธิออกเสียงในที่ประชุมเป็นไปตามจำนวนหุ้นที่ถืออยู่โดยหนึ่งหุ้นมีสิทธิเท่ากับหนึ่งเสียง การกำหนดให้กรรมการอิสระเป็นผู้มีหน้าที่ดูแลผู้ถือหุ้นส่วนน้อย การให้บริษัทศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ฯ เป็นนายทะเบียนหลักทรัพย์ การดำเนินการประชุมตามลำดับระเบียบวาระที่ได้แจ้งไว้ในหนังสือเชิญประชุม การเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นมีสิทธิมอบฉันทะให้ผู้อื่นมาประชุมและลงมติแทน การจัดสรรเวลาประชุมอย่างเพียงพอเพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นมีสิทธิอย่างเท่าเทียมกันในการแสดงความคิดเห็นและตั้งคำถาม และการเปิดเผยข้อมูลผ่านเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นได้รับข้อมูลข่าวสารสำคัญที่มีการเปลี่ยนแปลง บริษัทฯ มีการส่งหนังสือเชิญประชุมและเอกสารประกอบการประชุมเป็นภาษาอังกฤษให้กับผู้ถือหุ้นต่างชาติ และภายหลังการประชุมฯ ฝ่ายบริหารได้มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำข้อเสนอแนะของผู้ถือหุ้นไปพิจารณาว่าสามารถดำเนินการได้หรือไม่ บริษัทฯ ไม่มีรายการที่เป็นการให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่บริษัทฯ ที่ไม่ใช่บริษัทย่อยของบริษัทฯ และในปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ไม่มีกรณีฝ่าฝืน/ไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์การซื้อขายสินทรัพย์

หมวดที่ 3 บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย

บริษัทฯ ตระหนักและเล็งเห็นถึงความสำคัญของผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน ที่จะเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน การสร้างมูลค่าเพิ่ม และสร้างกำไรให้กับบริษัทฯ บริษัทฯ จึงมีแนวปฏิบัติที่เป็นธรรมต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มอย่างเท่าเทียมกัน โดยยึดหลักผลประโยชน์ร่วมกันอย่างยั่งยืน

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

ประเทศชาติ

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจด้วยความโปร่งใสสามารถตรวจสอบได้ ช่วยให้บริษัทฯ เติบโตอย่างยั่งยืนและเกิดผลดีต่อประเทศชาติ โดยไม่กระทำการใดๆ อันจะก่อให้เกิดผลเสียต่อประเทศชาติ

สังคมและส่วนรวม

บริษัทฯ คำนึงถึงทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และประโยชน์ส่วนรวม โดยปลูกฝังให้เกิดจิตสำนึกรับผิดชอบต่อ "สังคมและส่วนรวม" รวมทั้งให้การสนับสนุน ส่งเสริม หรือมีส่วนร่วมในกิจกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อสังคมหรือชุมชนต่างๆ

ผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจเพื่อสร้างผลตอบแทนที่คืออย่างต่อเนื่องและยั่งยืนให้แก่ "ผู้ถือหุ้น" และปฏิบัติต่อ "ผู้ถือหุ้น" ทุกรายด้วยความเสมอภาค

ลูกค้า

บริษัทฯ จะให้บริการที่มีคุณภาพ โดยใส่ใจในเรื่องความปลอดภัย ความสะดวกสบาย และแสวงหาวิธีการที่สามารถสนองความต้องการของ "ลูกค้า" อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและความพึงพอใจ

คู่ค้า เจ้าหนี้ และลูกหนี้

บริษัทฯ จะดำเนินการให้ "คู่ค้า เจ้าหนี้ และลูกหนี้" มั่นใจได้ว่าจะได้รับการปฏิบัติอย่างเสมอภาคและเป็นธรรม โดยตั้งอยู่บนพื้นฐานของความสัมพันธ์ทางธุรกิจและการได้รับผลตอบแทนที่เป็นธรรมต่อทั้งสองฝ่าย รวมทั้งหลีกเลี่ยงสถานการณ์ที่อาจเกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์

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

ผู้ปฏิบัติงาน

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

ในปี 2559 บริษัทฯ มีการกำหนดค่าตอบแทนพนักงานที่สอดคล้องกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ทั้งในระยะสั้นและระยะยาวโดยรายละเอียดข้อมูลกรุณาดูในหน้า 66

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีนโยบายเกี่ยวกับความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน การฝึกอบรมพนักงานในเรื่องสิ่งแวดล้อม โดยดูรายละเอียดได้ในหนังสือรายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืน ประจำปี 2559

แนวปฏิบัติด้านทรัพย์สินทางปัญญา

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการปกป้องทรัพย์สินทางปัญญา โดยจัดทำเป็นนโยบายของบริษัทฯ ทั้งในส่วนของการจัดซื้อจัดหา และการใช้งานที่ต้องไม่ละเมิดสิทธิ์ในทรัพย์สินทางปัญญา นอกจากนี้ ยังมีการให้ความรู้และเตือนพนักงานให้ตระหนักถึงเรื่องดังกล่าว รวมทั้งมีการตรวจสอบโดยหน่วยงานทั้งภายในและภายนอก

แนวปฏิบัติด้านการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชั่น

รายละเอียดอยู่ในหัวข้อความรับผิดชอบต่อสังคม หน้าที่ 96

หมวดที่ 4 การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

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

การเปิดเผยข้อมูลผ่านหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

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

การเปิดเผยข้อมูลผ่านนักลงทุนสัมพันธ์

บริษัทฯ ให้ความสำคัญในการดูแลและคำนึงถึงนักลงทุน ผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยจัดให้มีหน่วยงานนักลงทุนสัมพันธ์ เป็นผู้รับผิดชอบในการเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดี การสื่อสารให้ข้อมูลที่ถูกต้อง น่าเชื่อถือ มีข้อมูลวิเคราะห์และข้อมูลเชิงธุรกิจอย่างเพียงพอ รวมทั้งดำเนินการจัดแผนงานเพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มได้รับการปฏิบัติอย่างเท่าเทียมกัน มีสิทธิในการเข้าถึงข้อมูล และมีช่องทางในการสื่อสารกับบริษัทฯ ที่เหมาะสมผ่านทางกิจกรรมต่างๆ เช่น กิจกรรมโรดโชว์ในประเทศ การเข้าประชุม/ประชุมทางโทรศัพท์กับผู้บริหาร การตอบข้อซักถามและให้ข้อมูลทางโทรศัพท์และ/หรืออีเมล์ และการจัดกิจกรรมผู้บริหารพบนักลงทุนสถาบันและนักวิเคราะห์หลักทรัพย์เพื่อชี้แจงข้อมูลผลประกอบการเป็นประจำทุกไตรมาส อีกทั้งมีการนำนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเข้าเยี่ยมชมบริษัทฯ และพบปะผู้บริหารเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็น โดยในปีนี้ได้นำผู้ถือหุ้นเยี่ยมชมศูนย์ฝึกบินจำลองแบบแอร์บัส A340-600 โบอิ้ง 777-200/300 และโบอิ้ง 777-300ER ณ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) สำนักงานใหญ่ เยี่ยมชมกิจการครัวการบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ นอกจากนั้นแล้วยังมีการจัดกิจกรรมให้กับนักวิเคราะห์หลักทรัพย์และผู้แทนสถาบันการเงินต่างๆ ณ สำนักงานใหญ่ บริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) โดยในปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้มีกิจกรรมด้านการลงทุนสัมพันธ์ ดังนี้

กิจกรรม	จำนวน
โรดโชว์ในประเทศ	2 ครั้ง / ปี
โรดโชว์ต่างประเทศ	10 ครั้ง / ปี
การเข้าประชุม/การประชุมทางโทรศัพท์กับผู้บริหารบริษัทฯ	26 ครั้ง / ปี
การตอบข้อซักถามและให้ข้อมูลทางโทรศัพท์ และทางอีเมล์	292 ครั้ง / ปี
การชี้แจงข้อมูลรายไตรมาส	4 ครั้ง / ปี
การเยี่ยมชมกิจการบริษัทฯ	4 ครั้ง / ปี

การเปิดเผยข้อมูลผ่านเว็บไซต์

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

การทำรายการที่เกี่ยวโยงกันและการป้องกันการขัดแย้งทางผลประโยชน์

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

บริษัทฯ ได้ออกประกาศบริษัทฯ เรื่องการเปิดเผยข้อมูลรายการที่เกี่ยวโยงกันของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ตามหลักเกณฑ์และวิธีการของตลาดหลักทรัพย์ฯ ตั้งแต่กันยายน 2547 เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารทุกท่าน ซึ่งเข้าข่ายบุคคลที่เกี่ยวโยงกันตามคำนิยามของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เปิดเผยข้อมูลบุคคลและนิติบุคคลที่เกี่ยวโยงกันทุกครั้งที่มีการแต่งตั้งกรรมการหรือผู้บริหารใหม่ สำนักเลขานุการบริษัทฯ จะจัดส่งแบบฟอร์ม "รายละเอียดของบุคคลที่เกี่ยวโยงกันตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์ฯ เรื่องการเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวโยงกัน พ.ศ. 2546" ซึ่งได้ปรับปรุงรายละเอียดตามข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่เปลี่ยนแปลงโดยตลอด โดยให้กรรมการหรือผู้บริหารที่ได้รับแต่งตั้งใหม่ ให้ข้อมูลพร้อมลงนามรับรองความถูกต้องของข้อมูล และหากภายหลังมีการเปลี่ยนแปลงข้อมูล กรรมการหรือผู้บริหารจะต้องจัดส่งแบบฟอร์มดังกล่าวพร้อมลงนามรับรองความถูกต้องของข้อมูลทุกครั้ง โดยสำนักเลขานุการบริษัทฯ จะจัดส่งรายละเอียดของบุคคลที่เกี่ยวโยงกันให้ประธานกรรมการบริษัทฯ และประธานกรรมการตรวจสอบรับทราบด้วย พร้อมทั้งจัดทำสรุปรายชื่อบุคคลและนิติบุคคลที่เกี่ยวโยงกันนำส่งฝ่ายบริหารทุกฝ่าย และบุคคลที่เป็นผู้ประสานงานเกี่ยวกับรายการที่เกี่ยวโยงกันของแต่ละหน่วยงาน เพื่อใช้ตรวจสอบธุรกรรมที่หน่วยงานตนจะเสนอฝ่ายบริหารหรือคณะกรรมการบริษัทฯ และหากมีรายการที่เกี่ยวโยงกันเกิดขึ้น บริษัทฯ จะดำเนินการตามขั้นตอนปฏิบัติที่กำหนดไว้ ซึ่งอ้างอิงจากกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งนำไปเปิดเผยในรายงานประจำปี (แบบ 56-2) และแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1)

เพื่อให้การดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องรายการที่เกี่ยวโยงกันมีแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจนยิ่งขึ้น บริษัทฯ ได้ออกประกาศบริษัทฯ เรื่อง การกำหนดนโยบายราคาสำหรับรายการที่เกี่ยวโยงกันของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในเดือนมกราคม 2548 โดยในการเข้าทำรายการที่เกี่ยวโยงกันของบริษัทฯ กับบุคคลที่เกี่ยวโยงกัน ใช้นโยบายการกำหนดราคาซื้อสินค้าและบริการระหว่างบริษัทฯ กับกิจการที่เกี่ยวข้อง โดยกำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับบริษัทฯ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องเป็นลำดับแรก และใช้นโยบายราคาที่มีเงื่อนไขทางธุรกิจที่ไม่เป็นปกติ หรือไม่เป็นไปตามราคาตลาดหากจำเป็น ทั้งนี้ เพื่อบริษัทฯ จะได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการของตลาดหลักทรัพย์ฯ รวมทั้งมาตรฐานการบัญชีได้อย่างถูกต้องและครบถ้วน

นอกจากนั้น ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารทุกเดือน สำนักเลขานุการบริษัทฯ จะจัดทำวาระเสนอเรื่อง "รายการที่เกี่ยวโยงกันของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)" เพื่อเปิดเผยให้คณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารทราบว่าในแต่ละเดือนบริษัทฯ มีการเข้าทำรายการที่เกี่ยวโยงกันหรือไม่ และยังได้เสนอเรื่องดังกล่าวต่อคณะกรรมการตรวจสอบเป็นประจำทุกไตรมาส ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ปรับปรุงขั้นตอนการปฏิบัติงานในด้านนี้ให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ที่เปลี่ยนแปลงไปโดยตลอด เพื่อให้การดูแลด้านการขจัดความขัดแย้งและผลประโยชน์เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีและถูกต้องตามข้อกำหนด

การปฏิบัติตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540

กฎหมายรัฐธรรมนูญฉบับปัจจุบันได้บัญญัติเป็นพื้นฐานไว้ว่า "บุคคลย่อมมีสิทธิได้รับทราบและเข้าถึงข้อมูล หรือข่าวสารสาธารณะในครอบครองของหน่วยราชการ หน่วยงานของรัฐ รัฐวิสาหกิจ หรือราชการส่วนท้องถิ่น เว้นแต่การเปิดเผยข้อมูลหรือข่าวสารนั้นจะกระทบต่อความมั่นคงของรัฐ ความปลอดภัยของประชาชน หรือส่วนได้เสียอันพึงได้รับความคุ้มครองของบุคคลอื่น หรือเป็นข้อมูลส่วนบุคคล ทั้งนี้ ตามที่กฎหมายบัญญัติ" บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ก่อตั้งศูนย์ข้อมูลข่าวสารมาครบ 18 ปี ในปี 2559 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร สร้างความรู้ความเข้าใจในการดำเนินงานของบริษัทฯ แก่สาธารณชน หน่วยงานภาครัฐและเอกชน ด้วยความโปร่งใส สามารถตรวจสอบได้ โดยมีแนวทางการปฏิบัติงานตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการเปิดเผยข้อมูลข่าวสารของบริษัทฯ สอดคล้องตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 โดยยึดมั่นในหลักการ "เปิดเผยเป็นหลักทั่วไป ปกปิดเป็นข้อยกเว้น" โดยมีการรวบรวมจัดเก็บและบริหารจัดการข้อมูลอย่างเป็น

ระบบ สามารถสืบค้นข้อมูลได้อย่างมีประสิทธิภาพและเป็นมาตรฐานเพื่อเผยแพร่ข้อมูลที่มีประโยชน์ให้แก่สาธารณชน โดยสามารถสืบค้นข้อมูลผ่านทางเว็บไซต์ www.thaiairways.com ในหมวด "ศูนย์ข้อมูลข่าวสาร" (Public Information Centre)

ศูนย์ข้อมูลข่าวสารได้รับคัดเลือกจากกระทรวงคมนาคมให้เป็นหน่วยงานต้นแบบในการปฏิบัติหน้าที่ให้บริการข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ.2540 ตั้งแต่ปี 2542 จนถึงปัจจุบัน รวมทั้งได้รับใบประกาศเกียรติคุณจากคณะกรรมการข้อมูลข่าวสารของราชการมาโดยตลอดในฐานะเป็นหน่วยงานที่ให้บริการข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนเป็นอย่างดี อีกทั้ง คณะกรรมการข้อมูลข่าวสารของราชการ สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรีได้มอบโล่ประกาศเกียรติคุณแก่บริษัทฯ ในฐานะที่ปฏิบัติตามเกณฑ์มาตรฐานตัวชี้วัดความโปร่งใสของหน่วยงานภาครัฐที่กำหนดภายใต้พระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ.2540 ระดับดีเด่น นับเป็นความภาคภูมิใจของบริษัทฯ ที่ศูนย์ข้อมูลข่าวสารสามารถดำเนินงานจนบรรลุวิสัยทัศน์ที่ได้ตั้งปณิธานตั้งแต่เริ่มแรกว่า "เป็นหน่วยงานชั้นนำและเป็นแบบอย่าง ที่ดีในด้านการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร สามารถตอบสนองความต้องการค้นข้อมูลข่าวสารแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องได้อย่างเหมาะสม นำมาซึ่งภาพลักษณ์ที่ดี และเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินกิจการของบริษัทฯ"

ในปี 2559 ศูนย์ข้อมูลข่าวสารได้ให้ความร่วมมืออย่างต่อเนื่องกับสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (ก.พ.ร.) ในการเผยแพร่และประชาสัมพันธ์คู่มือสำหรับประชาชน ตามพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตของทางราชการ พ.ศ.2558 ผ่านทางเว็บไซต์ศูนย์ข้อมูล http://www.publicinfo@thaiairways.com ซึ่งถือเป็นกฎหมายกลางที่จะกำหนดขั้นตอนและระยะเวลาในการพิจารณาอนุญาตและจัดตั้งศูนย์บริการร่วม เพื่อรับคำร้องและศูนย์รับคำขออนุญาต ณ จุดเดียว (One Stop Service) สำหรับปี 2560 ศูนย์ข้อมูลข่าวสาร เตรียมเข้าร่วมขอรับการรับรองมาตรฐานศูนย์ราชการสะดวก (Government Easy Contact Center : GECC) ด้วยการดำเนินงานตามหลักเกณฑ์และแนวทางของศูนย์ราชการสะดวก ตามที่สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรีกำหนด เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและอำนวยความสะดวกในการให้บริการประชาชน ให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมโดยเร็ว

เลขานุการบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้จัดตั้งสำนักเลขานุการบริษัทฯ โดยมีผู้ช่วยกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ซึ่งทำหน้าที่เลขานุการบริษัทฯ เป็นผู้ดูแล โดยสำนักเลขานุการบริษัทฯ มีหน้าที่เปิดเผยข้อมูลในด้านต่างๆ ต่อผู้ถือหุ้น และมีหน่วยงานกำกับดูแลต่างๆ โดยรายละเอียดเกี่ยวกับเลขานุการบริษัทฯ สามารถดูข้อมูลในหัวข้อโครงสร้างการจัดการ หน้าที่ 60

การเปิดเผยข้อมูลการถือครองหุ้นของผู้บริหารทั้งทางตรงและทางอ้อม

บริษัทฯ ได้มีการเปิดเผยข้อมูลการถือครองหุ้นของผู้บริหารทั้งทางตรงและทางอ้อม สามารถดูข้อมูลคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหาร หน้าที่ 196-209

หมวดที่ 5 ความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

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

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

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้กำหนดมาตรฐานทางจริยธรรมเพื่อส่งเสริมให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานยึดถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด โดยมีการสื่อสาร เปิดเผยแนวทางปฏิบัติไว้ในคู่มือประมวลบรรษัทภิบาลและจริยธรรมของบริษัทฯ ผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ รวมถึงให้ผู้บังคับบัญชาในทุกระดับถือเป็นหน้าที่ที่ต้องดูแล ติดตามให้มีการปฏิบัติตามจริยธรรมทางธุรกิจ

โครงสร้างคณะกรรมการ

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

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการชุดต่างๆ เพื่อช่วยศึกษารายละเอียด และกลั่นกรองงานเฉพาะเรื่อง ตามรายละเอียดในหัวข้อคณะกรรมการชุดย่อย หน้าที่ 83-90

องค์ประกอบของคณะกรรมการ

การแต่งตั้งกรรมการของบริษัทฯ เป็นไปตามมติที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นโดยผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน และกรรมการบริษัทฯ ตามลำดับตามข้อบังคับของบริษัทฯ คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการอย่างน้อย 5 ท่าน แต่ไม่เกิน 15 ท่าน โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 คณะกรรมการบริษัทฯ มีจำนวน 15 ท่าน ประกอบด้วย กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร 14 ท่าน กรรมการอิสระ 11 ท่าน กรรมการที่เป็นผู้บริหาร 1 ท่าน

จากโครงสร้างข้างต้น คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารร้อยละ 93.33 และกรรมการอิสระร้อยละ 73.33 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด ซึ่งเป็นจำนวนที่มากพอที่จะสามารถสร้างกลไกถ่วงดุลอำนาจภายในคณะกรรมการบริษัทฯ ดังนั้น ผู้มีส่วนได้เสียจึงมั่นใจได้ว่าคณะกรรมการบริษัทฯ สามารถปฏิบัติหน้าที่ในฐานะตัวแทนผู้ถือหุ้นได้อย่างเป็นอิสระ และมีการถ่วงดุลที่เหมาะสม

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ มีหน้าที่รับผิดชอบในการปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ และข้อบังคับของบริษัทฯ ตลอดจนมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และความระมัดระวังในการรักษาผลประโยชน์ของบริษัทฯ



บทบาทของประธานกรรมการและกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

ประธานกรรมการมีบทบาทสำคัญในการตัดสินใจกำหนดทิศทางและนโยบายการดำเนินงานที่สำคัญๆ ของบริษัทฯ ประธานกรรมการซึ่งเป็นกรรมการอิสระ เป็นผู้มีความเป็นผู้นำ เป็นกลาง ส่งเสริมธรรมาภิบาล รวมทั้งมีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ ประธานกรรมการเป็นผู้นำของคณะกรรมการที่มีกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ที่เป็นหัวหน้าของฝ่ายบริหารร่วมเป็นกรรมการอยู่ด้วย อันจะเป็นประโยชน์ต่อการบริหารจัดการ การกำกับดูแลและการรับนโยบายของคณะกรรมการมาถ่ายทอดให้ฝ่ายบริหารนำไปดำเนินการให้สัมฤทธิ์ผล

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่มีบทบาทสำคัญในการรับผิดชอบการบริหารงานทั้งปวงของบริษัทฯ ให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ นโยบายบริษัทฯ หรือมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ตลอดจนบังคับบัญชาฝ่ายบริหารและพนักงานทั้งปวงของบริษัทฯ ทั้งนี้ภายในขอบเขตอำนาจที่กำหนดในข้อบังคับของบริษัทฯ หรือตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด

การประชุมคณะกรรมการ

บริษัทฯ ได้กำหนดการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ไว้อย่างเป็นทางการล่วงหน้าตลอดทั้งปี โดยกำหนดการประชุมเดือนละ 1 ครั้ง และมีการประชุมวาระพิเศษเฉพาะคราวเพิ่มตามความจำเป็น โดยมีการกำหนดระเบียบวาระการประชุมที่ชัดเจน และมีวาระพิจารณาติดตามผลการดำเนินงานเป็นประจำ สำนักเลขานุการบริษัทฯ จะจัดส่งหนังสือเชิญพร้อมระเบียบวาระการประชุมและเอกสารให้กรรมการแต่ละท่านล่วงหน้าก่อนการประชุมเป็นเวลา 7 วันเพื่อให้คณะกรรมการได้มีเวลาศึกษาข้อมูลอย่างเพียงพอก่อนเข้าร่วมประชุม โดยในปี 2559 คณะกรรมการบริษัทฯ มีการประชุมรวมทั้งสิ้น 21 ครั้ง ซึ่งรวมการประชุมครั้งพิเศษ 9 ครั้ง เลขานุการบริษัทฯ ได้มีการจดบันทึกและจัดทำรายงานการประชุมเป็นลายลักษณ์อักษรทุกครั้งและได้นำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาร่างรายงานการประชุมดังกล่าวเพื่อทำการรับรองในการประชุมครั้งต่อไป รวมทั้งได้มีการจัดเก็บรายงานการประชุมของคณะกรรมการบริษัทฯ ที่ผ่านการรับรองจากคณะกรรมการบริษัทฯ ให้พร้อมสำหรับการตรวจสอบจากคณะกรรมการบริษัทฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

สำหรับการประชุมคณะกรรมการชุดย่อย มีรายละเอียดดังนี้

ตารางแสดงการเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการชุดย่อยในปี 2559

รายชื่อกรรมการ	การประชุมในปี 2559					
	คณะกรรมการบริหารบริษัทฯ รวม 15 ครั้ง	คณะกรรมการตรวจสอบ รวม 10 ครั้ง	คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง รวม 7 ครั้ง	คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน รวม 6 ครั้ง	คณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม รวม 2 ครั้ง	คณะกรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูปบริษัทฯ รวม 37 ครั้ง
1. นายอารีพงศ์ ภู่ชอุ่ม						3 / 37/1
2. พลอากาศเอก ตรีทศ สนแจ้ง					2 / 2/1	
3. นายคณิศ แสงสุพรรณ	13 /15/1		3 / 7	5 / 6		3 / 37
4. พลตำรวจเอก จักรทิพย์ ชัยจินดา					1 / 2	
5. พลเอก ชาตอุดม ติศถะสิริ		6 /10	6 / 7			
6. นายคำริ ตันชีวะวงศ์	14/15		7 / 7			12 / 22/2
7. นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ					2 / 2	
8. นายรัฐพล ภักดีภูมิ		9 /10		4 / 6		30 / 37
9. นายวีระวงค์ จิตต์มิตรภาพ		10 /10/1				
10. พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์ ชเยมะ	5/15					0 / 37
11. นายสมเกียรติ ศิริชาติไชย		10 /10				31 / 37
12. นายสมชัย สัจจพงษ์				6 / 6/1		
13. พลอากาศเอก ม.ล. สุปรีชา กมลาศน์	14/15		7 / 7/1			
14. พลอากาศเอก อำนาจ จีระมณีมัย						
15. นายจรัมพร โชติกเสถียร	15/15		7 / 7		2 / 2	37 / 37

หมายเหตุ : /1 เป็นประธาน
/2 นายคำริ ตันชีวะวงศ์ เริ่มเข้าร่วมการประชุมตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2559

ข้อมูลคณะกรรมการชุดย่อย สามารถดูข้อมูลได้หน้าที่ 83

การกำหนดค่าตอบแทนของกรรมการ

รายละเอียดเกี่ยวกับการกำหนดค่าตอบแทนของกรรมการ สามารถดูข้อมูลได้หน้าที่ 61

การประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการ

บริษัทฯ ได้กำหนดให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ เป็นประจำทุกปี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นเครื่องมือในการตรวจสอบการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ ซึ่งมีหลักเกณฑ์และขั้นตอนในการประเมิน คือ สำนักเลขานุการบริษัทฯ ส่งแบบฟอร์มที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการธรรมาภิบาลสำหรับประเมินคณะกรรมการบริษัทฯ 3 แบบ ประกอบด้วย การประเมินตนเอง การประเมินไขว้ของกรรมการ การประเมินคณะกรรมการบริษัทฯ และจะเป็นผู้ทำการสุ่มรายชื่อเพื่อจัดทำการประเมินไขว้ โดยกรรมการผู้ถูกประเมินจะไม่ทราบว่ากรรมการท่านใดเป็นผู้ประเมินตน

บริษัทฯ ได้จัดทำแบบประเมินกรรมการและวิธีการประเมิน นำเสนอคณะกรรมการธรรมาภิบาลของบริษัทฯ เพื่อให้ความเห็นชอบและนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่ออนุมัติการประเมิน ประเมินโดยใช้แบบการประเมิน 3 รูปแบบ คือ

1. การประเมินตนเอง (Self Assessment) มีหัวข้อการประเมิน ดังนี้
   1.1 ความรู้ความสามารถ (Core Competency)
   1.2 ความเป็นอิสระ (Independence)
   1.3 ความเตรียมพร้อมในการปฏิบัติภารกิจ (Preparedness)
   1.4 ความเอาใจใส่ต่อหน้าที่และความรับผิดชอบ (Practices as a Director)
   1.5 การปฏิบัติหน้าที่ในคณะกรรมการ (Committee Activities)
   1.6 การพัฒนาองค์กร (Development of Organization)
2. การประเมินไขว้ของกรรมการ (Cross Evaluation) มีหัวข้อการประเมิน ดังนี้
   2.1 ความรู้ความสามารถ (Core Competency)
   2.2 ความเป็นอิสระ (Independence)
   2.3 ความเตรียมพร้อมในการปฏิบัติภารกิจ (Preparedness)
   2.4 ความเอาใจใส่ต่อหน้าที่และความรับผิดชอบ (Practices as a Director)
   2.5 การปฏิบัติหน้าที่ในคณะกรรมการ (Committee Activities)
   2.6 การพัฒนาองค์กร (Development of Organization)
3. การประเมินคณะกรรมการบริษัทฯ (Board Evaluation) มีหัวข้อการประเมิน ดังนี้
   3.1 โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะกรรมการ
   3.2 บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ
   3.3 การประชุมคณะกรรมการ
   3.4 การทำหน้าที่ของคณะกรรมการ
   3.5 ความสัมพันธ์กับฝ่ายบริหารของบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้นำผลการประเมินของคณะกรรมการรายงานในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อนำไปจัดกิจกรรมเพื่อเป็นการส่งเสริมความรู้ ความสามารถของคณะกรรมการ โดยผลการประเมินทั้ง 3 รูปแบบข้างต้น สำหรับปี 2559 สรุปได้ว่า จัดอยู่ในระดับดีมาก - ดีเยี่ยม

สำหรับผลการประเมินของประธานกรรมการ ถือเป็นข้อมูลเฉพาะบุคคลไม่สามารถเปิดเผยได้

สำหรับกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน เพื่อประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (DD) ตามเงื่อนไขที่ระบุในสัญญาจ้าง และนำเสนอผลการประเมินให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณา ทั้งนี้ ผลการประเมินของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ถือเป็นข้อมูลเฉพาะบุคคลไม่สามารถเปิดเผยได้

การกำหนดวาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการ

กรรมการบริษัทฯ มีวาระการดำรงตำแหน่งที่แน่นอน ตามข้อบังคับบริษัทฯ ที่กำหนดไว้ว่า ในการประชุมสามัญประจำปีทุกครั้ง ให้กรรมการจำนวน 1 ใน 3 ออกจากตำแหน่ง โดยให้กรรมการที่ดำรงตำแหน่งนานที่สุดเป็นผู้ออกจากตำแหน่ง

การปฐมนิเทศกรรมการใหม่

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

การพัฒนาความรู้และทักษะของคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหาร

บริษัทฯ ได้มีการส่งเสริม และสนับสนุนให้คณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหาร ได้เข้ารับการอบรมหลักสูตร สัมมนา และร่วมกิจกรรมที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เพื่อเป็นการเพิ่มพูน พัฒนาความรู้ และแลกเปลี่ยนประสบการณ์ด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับบทบาทหน้าที่กรรมการบริษัทฯ และกรรมการชุดย่อยอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ ซึ่งกรรมการส่วนใหญ่ ได้ผ่านการอบรมหลักสูตรจากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ดังนี้

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

การเข้ารับการอบรมของคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 คณะกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหาร ได้ผ่านการอบรมหลักสูตรของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors Association: IOD) ดังนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง	หลักสูตร
1. นายอารีพงศ์ ภู่ชอุ่ม	ประธานกรรมการบริษัท และกรรมการอิสระ	• Director Certification Program (DCP 3/2543) • DCP Refresher Course (Re DCP 2/2552)
2. พลอากาศเอก ตรีทศ สนแจ้ง	รองประธานกรรมการและกรรมการอิสระ	-
3. นายคณิศ แสงสุพรรณ	กรรมการอิสระ	• Director Accreditation Program (DAP 21/2547)
4. พลตำรวจเอก จักรทิพย์ ชัยจินดา	กรรมการอิสระ	-
5. พลเอก ชาตอุดม ดิตถะสิริ	กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ	• Director Certification Program (DCP 211/2558)
6. นายคำริ ตันชีวะวงศ์	กรรมการอิสระ	• Director Accreditation Program (DAP SCC/2547) • Director Certification Program (DCP 106/2551) • Audit Committee Program (ACP 24/2551) • Role of Chairman Program (RCP 22/2552) • Role of the Compensation Committee (RCC 10/2553)
7. นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ	กรรมการ	-
8. นายรัฐพล ภักดีภูมิ	กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ	• Director Accreditation Program (DAP 23/2547) • Director Certification Program (DCP 52/2547) • Charter Director Class (CDC 9/2558)
9. นายวีระวงค์ จิตต์มิตรภาพ	กรรมการอิสระ ประธานกรรมการตรวจสอบ	• Director Certification Program (DCP 0/2543) • The Executive Director Course (EDC 1/2555)
10. พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์ ชเยมะ	กรรมการ	• Director Certification Program (DCP 227/2559)

รายชื่อ	ตำแหน่ง	หลักสูตร
11. นายสมเกียรติ ศิริชาติไชย	กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ	• Director Accreditation Program (DAP 84/2553) • Role of the Compensation Committee (RCC 11/2553) • Director Certification Program (DCP 178/2556)
12. นายสมชัย สัจจพงษ์	กรรมการ	• Director Certification Program (DCP 75/2549)
13. พลอากาศเอก หม่อมหลวง สุปรีชา กมลาศน์	กรรมการอิสระ	• Director Accreditation Program (DAP 54/2549)
14. พลอากาศเอก อำนาจ จีระมณีมัย	กรรมการอิสระ	-
15. นายจรัมพร โชติกเสถียร	กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ กรรมการ	• Director Accreditation Program (DAP 66/2550) • Director Certification Program (DCP 185/2557)

การรวมหรือการแยกตำแหน่ง

ประธานกรรมการบริษัทฯ เป็นกรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร และเป็นกรรมการอิสระ ไม่เป็นบุคคลเดียวกับกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และไม่มีความสัมพันธ์ใดๆ กับฝ่ายบริหาร โดยบริษัทฯ ได้มีการจัดให้แบ่งแยกบทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบในการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารออกจากกันอย่างชัดเจนและเป็นลายลักษณ์อักษร

คณะกรรมการชุดย่อย

คณะกรรมการบริษัทฯ

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการ ซึ่งมีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นายอารีพงศ์ ภู่ชอุ่ม
   ประธานกรรมการ และกรรมการอิสระ
2. พลอากาศเอก ศรีทศ สนแจ้ง
   รองประธานกรรมการ และกรรมการอิสระ
3. นายคณิศ แสงสุพรรณ
   กรรมการอิสระ
4. พลตำรวจเอก จักรทิพย์ ชัยจินดา
   กรรมการอิสระ
5. พลเอก ชาตอุดม ติตถะสิริ
   กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ
6. นายดำริ ตันชีวะวงศ์
   กรรมการอิสระ
7. นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ
   กรรมการ
8. นายรัฐพล ภักดีภูมิ
   กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ
9. นายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ
   ประธานกรรมการตรวจสอบ และกรรมการอิสระ
10. พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์ ชเยมะ
    กรรมการ

11. นายสมเกียรติ ศิริชาติไชย
กรรมการตรวจสอบ และกรรมการอิสระ
12. นายสมชัย สัจจพงษ์
กรรมการ
13. พลอากาศเอก หม่อมหลวง สุปรีชา กมลาศน์
กรรมการอิสระ
14. พลอากาศเอก อำนาจ จีระมณีมัย
กรรมการอิสระ
15. นายจรัมพร โชติกเสถียร
กรรมการ
นางสุวิมล บัวเลิศ (ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัทฯ) เป็นเลขานุการ

ในปี 2559 มีการประชุมทั้งสิ้น 21 ครั้ง ประกอบด้วย เรื่องเพื่อพิจารณาจำนวน 126 เรื่อง และเรื่องเพื่อทราบจำนวน 88 เรื่อง

กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อแทนบริษัทฯ

ประกอบด้วยพลอากาศเอก ศรีทศ สนแจ้ง หรือนายคณิศ แสงสุพรรณ หรือพลอากาศเอก หม่อมหลวง สุปรีชา กมลาศน์ หรือนายจรัมพร โชติกเสถียร สามคนลงลายมือชื่อร่วมกัน และประทับตราสำคัญของบริษัทฯ

กรรมการอิสระ

เพื่อเป็นไปตามข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และแนวทางปฏิบัติที่ดีของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) และสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งกรรมการอิสระ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 มีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นายอารีพงศ์ ภู่ชอุ่ม
กรรมการอิสระ
2. พลอากาศเอก ศรีทศ สนแจ้ง
กรรมการอิสระ
3. นายคณิศ แสงสุพรรณ
กรรมการอิสระ
4. พลตำรวจเอก จักรทิพย์ ชัยจินดา
กรรมการอิสระ
5. พลเอก ชาตอุดม ติตถะสิริ
กรรมการอิสระ
6. นายดำริ ตันชีวะวงศ์
กรรมการอิสระ
7. นายรัฐพล ภักดีภูมิ
กรรมการอิสระ
8. นายวีระวงค์ จิตต์มิตรภาพ
กรรมการอิสระ
9. นายสมเกียรติ ศิริชาติไชย
กรรมการอิสระ
10. พลอากาศเอก หม่อมหลวง สุปรีชา กมลาศน์
กรรมการอิสระ
11. พลอากาศเอก อำนาจ จีระมณีมัย
กรรมการอิสระ

ทั้งนี้ คุณสมบัติของกรรมการอิสระตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน มีดังนี้

1. ถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 1 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมบริษัทฯ ทั้งนี้ ให้นับรวมการถือหุ้นของผู้ที่เกี่ยวข้องของกรรมการอิสระรายนั้นๆ ด้วย
2. ไม่เป็นหรือเคยเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่ได้รับเงินเดือนประจำ หรือผู้มีอำนาจควบคุมบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือของผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี ทั้งนี้ ลักษณะต้องห้ามดังกล่าวไม่รวมถึงกรณีที่กรรมการอิสระเคยเป็นข้าราชการ หรือที่ปรึกษาของส่วนราชการซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ
3. ไม่เป็นบุคคลที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิต หรือโดยการจดทะเบียนตามกฎหมายในลักษณะที่เป็นบิดา มารดา คู่สมรส พี่น้อง และบุตร รวมทั้งคู่สมรสของบุตรของผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้มีอำนาจควบคุม หรือบุคคลที่จะได้รับการเสนอให้เป็นผู้บริหาร หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย
4. ไม่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ ในลักษณะที่อาจเป็นการขัดขวางการใช้วิจารณญาณอย่างอิสระของตน รวมทั้งไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย หรือผู้มีอำนาจควบคุมของผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี
5. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของสำนักงานสอบบัญชี ซึ่งมีผู้สอบ

บัญชีของบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ สังกัดอยู่ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี

6. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ให้บริการทางวิชาชีพใดๆ ซึ่งรวมถึงการให้บริการเป็นที่ปรึกษากฎหมาย หรือที่ปรึกษาทางการเงิน ซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่า 2 ล้านบาทต่อปี จากบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของผู้ให้บริการทางวิชาชีพนั้นด้วย เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี
7. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนของกรรมการของบริษัทฯ ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่
8. ไม่ประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย หรือไม่เป็นหุ้นส่วนที่มีนัยในห้างหุ้นส่วน หรือเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่รับเงินเดือนประจำ หรือถือหุ้นเกินร้อยละ 1 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทอื่น ซึ่งประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย
9. ไม่มีลักษณะอื่นใดที่ทำให้ไม่สามารถให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระเกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้กำหนดคุณสมบัติของกรรมการอิสระไว้เข้มกว่าคุณสมบัติตามข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์ฯ โดยกำหนดเรื่องการถือหุ้นของกรรมการอิสระตามข้อ 1 ไว้เข้มกว่า คือ กำหนดการถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 0.5

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

ในกรณีที่บุคคลที่บริษัทฯ แต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระเป็นบุคคลที่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจ ตามข้อ 4 หรือมีการให้บริการทางวิชาชีพเกินมูลค่าที่กำหนดตามข้อ 6 คณะกรรมการบริษัทฯ อาจพิจารณาผ่อนผันให้ได้ หากเห็นว่าการแต่งตั้งบุคคลดังกล่าวไม่มีผลกระทบต่อการปฏิบัติหน้าที่และการให้ความเห็นที่เป็นอิสระ และบริษัทฯ ได้เปิดเผยข้อมูลต่อไปนี้ในหนังสือนัดประชุมผู้ถือหุ้นในวาระพิจารณาแต่งตั้งกรรมการอิสระดังกล่าวแล้ว

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

อำนาจหน้าที่ของกรรมการอิสระ

1. แสดงความคิดเห็น และ/หรือรายงานผลการปฏิบัติงานตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ได้อย่างเสรีตามภารกิจที่ได้รับมอบหมาย ทั้งนี้ เพื่อให้บริษัทฯ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักการกำกับดูแลที่ดีของตลาดหลักทรัพย์ฯ และหลักเกณฑ์การประเมินการกำกับดูแลที่ดี ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการประเมินผลการดำเนินงานประจำปีของบริษัทฯ รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดีที่ยอมรับในระดับสากล
2. มีอำนาจในการเรียกเอกสารและบุคคลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาดำเนินการ
3. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

ในปี 2559 กรรมการอิสระของบริษัทฯ ได้มีการปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย และได้แสดงความคิดเห็นตามหน้าที่อย่างอิสระ โดยยึดถือการดูแลผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นทุกรายให้เท่าเทียมกัน

นอกจากนี้ ในปี 2559 บริษัทฯ ได้จัดการประชุมระหว่างกรรมการอิสระ (กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร) 1 ครั้ง เพื่อหารือบทบาทของกรรมการอิสระในการกำกับดูแลบริษัทฯ ในปี 2559 และแนวทางในการกำกับดูแลบริษัทฯ ของกรรมการอิสระในปี 2560

ในปี 2559 คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการชุดต่างๆ ขึ้นหลายคณะเพื่อช่วยศึกษารายละเอียดและกลั่นกรองงานเฉพาะเรื่องโดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

คณะกรรมการบริหาร

เพื่อให้การจัดการของบริษัทฯ เป็นไปตามเป้าหมายของแผนวิสาหกิจบริษัทฯ อย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุดกับบริษัทฯ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารบริษัทฯ มีรายชื่อดังต่อไปนี้

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

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริหาร

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

ในการประชุมคณะกรรมการบริหาร ต้องมีกรรมการมาประชุมเกินกึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมด จึงจะเป็นองค์ประชุม ให้ประธานกรรมการเป็นประธานในที่ประชุม ในกรณีที่ประธานกรรมการไม่อยู่ในที่ประชุม หรือไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้ประธานกรรมการมอบหมายให้กรรมการคนหนึ่งคนใดเป็นประธานในที่ประชุมแทน ในกรณีที่ประธานกรรมการมอบหมายให้กรรมการคนหนึ่งคนใดเป็นประธานในที่ประชุมแทนไม่ได้ ให้กรรมการซึ่งมาประชุมเลือกกรรมการคนหนึ่งเป็นประธานในที่ประชุม

การวินิจฉัยชี้ขาดของที่ประชุมคณะกรรมการบริหาร ให้ถือเสียงข้างมาก โดยกรรมการคนหนึ่งมีเสียงหนึ่งในการลงคะแนน กรรมการซึ่งมีส่วนได้เสียในเรื่องใด ให้ออกจากที่ประชุมในวาระนั้น และไม่มีสิทธิ์ออกเสียงลงคะแนนในเรื่องนั้น ถ้าคะแนนเสียงเท่ากัน ให้ประธานในที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด

ในปี 2559 มีการประชุมทั้งสิ้น 15 ครั้ง ประกอบด้วย เรื่องเพื่อพิจารณาจำนวน 104 เรื่อง และเรื่องเพื่อทราบจำนวน 50 เรื่อง

คณะกรรมการตรวจสอบ

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

1. นายวีระวงค์ จิตต์มิตรภาพ
ประธานกรรมการ
2. นายสมเกียรติ ศิริชาติไชย
กรรมการตรวจสอบ
3. นายรัฐพล ภักดีภูมิ
กรรมการตรวจสอบ
4. พลเอก ชาตอุดม ติตถะสิริ
กรรมการตรวจสอบ
นายสมนึก อำรงธรรมวงศ์
(ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักงานการตรวจสอบภายใน)
เป็นเลขานุการ

ทั้งนี้ มีกรรมการตรวจสอบ 1 ท่าน เป็นผู้มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินด้วยแล้ว

กรรมการตรวจสอบจะต้องมีคุณสมบัติเป็นไปตามข้อกำหนดที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุนกำหนด ซึ่งรวมถึงคุณสมบัติดังต่อไปนี้

1. เป็นกรรมการอิสระที่มีคุณสมบัติครบตามที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุนกำหนด

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

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ

1. สอบทานให้บริษัทฯ มีการรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องและเพียงพอ
2. สอบทานให้บริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในและการตรวจสอบภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิผล และพิจารณาความเป็นอิสระของหน่วยงานตรวจสอบภายในตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้ง โยกย้าย เลิกจ้างหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน
3. สอบทานให้บริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ
4. พิจารณา คัดเลือก เสนอแต่งตั้งบุคคลซึ่งมีความเป็นอิสระ เพื่อทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ และเสนอค่าตอบแทนของบุคคลดังกล่าว รวมทั้งเข้าร่วมประชุมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุมด้วยอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
5. พิจารณารายการที่เกี่ยวโยงกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผลและเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ
6. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบโดยเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัทฯ ซึ่งรายงานดังกล่าวต้องลงนามโดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบโดยประกอบด้วยข้อมูลตามที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนด
7. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมายด้วยความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบ
8. ในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ หากพบหรือมีข้อสงสัยว่า มีรายงานหรือการกระทำดังต่อไปนี้ ซึ่งอาจมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้คณะกรรมการตรวจสอบรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไขภายในเวลาที่คณะกรรมการตรวจสอบเห็นสมควร
   (1) รายการที่เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
   (2) การทุจริต หรือมีสิ่งผิดปกติ หรือมีความบกพร่อง
   (3) การฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ
9. มีอำนาจเรียกเอกสารและบุคคลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา
10. แต่งตั้งคณะทำงานได้ตามความจำเป็นและเหมาะสม
11. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

ในปี 2559 คณะกรรมการตรวจสอบมีการประชุมทั้งสิ้น 10 ครั้ง ประกอบด้วย เรื่องเพื่อพิจารณาจำนวน 37 เรื่อง และเรื่องเพื่อทราบจำนวน 30 เรื่อง

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

เพื่อให้บริษัทฯ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักการกำกับดูแลที่ดีของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยกำหนด และหลักเกณฑ์การประเมินการกำกับดูแลที่ดี ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการประเมินผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ประจำปีบัญชี รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดีที่ยอมรับในระดับสากล และเพื่อให้การดำเนินงานด้านบริหารความเสี่ยงสามารถใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารได้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง โดยมีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. พลอากาศเอก หม่อมหลวง สุปรีชา กมลาศน์
   ประธานกรรมการ
2. นายคณิศ แสงสุพรรณ
   กรรมการ
3. พลเอก ชาตอุดม ติตถะสิริ
   กรรมการ
4. นายดำริ ตันชีวะวงศ์
   กรรมการ
5. กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
   กรรมการ
7. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายกลยุทธ์องค์กรและพัฒนาอย่างยั่งยืน
   กรรมการ
8. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการเงินและการบัญชี
   กรรมการ
9. ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายธุรกิจปิโตรเลียม ประกันภัย และสิ่งแวดล้อมการบิน
   กรรมการ
10. ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารความเสี่ยง
    เลขานุการ

11. ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารความเสี่ยงระดับฝ่าย และควบคุมภายใน
ผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

1. ให้คำปรึกษา และคำแนะนำในการดำเนินการบริหารความเสี่ยง และพัฒนากระบวนการบริหารความเสี่ยงที่ครอบคลุมเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ ด้านกฎหมาย กฎข้อบังคับ และระเบียบต่างๆ เป้าหมายทางรายได้และการเงินอื่นๆ ความมีประสิทธิภาพของกำลังพล การวางแผน การดำเนินกลยุทธ์ และความมั่นคงทางการบิน (Aviation Security)
2. กำหนดนโยบาย แนวทางการบริหารความเสี่ยงและกรอบปฏิบัติ การบริหารความเสี่ยงต่างๆ ที่อาจทำให้การดำเนินธุรกิจไม่เป็นไปอย่างต่อเนื่องยั่งยืน และไม่เป็นไปตามเป้าหมาย อันประกอบด้วย อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ การบริหารเงินสดคงเหลือ การบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน การหารายได้ ต้นทุนการดำเนินงานการปฏิบัติการ การซ่อมบำรุง บุคลากร และปัญหาข้อพิพาทแรงงาน เป็นต้น
3. อนุมัติการจัดทำการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันทุกรูปแบบ
4. กำกับดูแลการนำกรอบบริหารความเสี่ยงไปปฏิบัติ ติดตามการระบุประเมินความเสี่ยงและความเพียงพอในการจัดการความเสี่ยง
5. มีอำนาจเรียกเอกสาร และบุคคลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา
6. แต่งตั้งคณะทำงานได้ตามความเหมาะสม
7. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

ในปี 2559 มีการประชุมทั้งสิ้น 7 ครั้ง ประกอบด้วย เรื่องเพื่อพิจารณาจำนวน 36 เรื่อง

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

เพื่อให้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามที่กระทรวงการคลัง และตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนด รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดี เป็นที่ยอมรับในระดับสากล และเป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน โดยมีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นายสมชัย สัจจพงษ์
ประธานกรรมการ
2. นายคณิศ แสงสุพรรณ
กรรมการ
3. นายรัฐพล ภักดีภูมิ
กรรมการ
4. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ เลขานุการ
สายทรัพยากรบุคคลและกำกับกิจกรรมองค์กร
5. ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายทรัพยากรบุคคล
ผู้ช่วยเลขานุการ
6. ผู้อำนวยการใหญ่สำนักงานการตรวจสอบภายใน
ผู้ช่วยเลขานุการ (ด้านการประเมินผลกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

1. กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการสรรหาที่เป็นไปตามข้อบังคับ หลักเกณฑ์ ระเบียบบริษัทฯ และกฎหมายเกี่ยวข้อง เพื่อให้ได้ผู้มีความรู้ความสามารถและประสบการณ์ที่เหมาะสม มาดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ขึ้นไป
2. ดำเนินการสรรหาและวิธีการสรรหาตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด เพื่อให้ได้บุคคลที่เหมาะสมเป็นกรรมการบริษัทฯ ผู้บริหารระดับสูงกว่าผู้อำนวยการใหญ่ขึ้นไป และเสนอชื่อผู้ที่ผ่านการสรรหาต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาแต่งตั้ง เลื่อนตำแหน่ง หรือโยกย้ายตามที่เห็นสมควร
3. กำหนดค่าตอบแทนที่เหมาะสมแก่กรรมการ อนุกรรมการต่างๆ บุคคลภายนอกที่มาปฏิบัติงานให้กับบริษัทฯ รวมถึงผู้บริหารระดับสูงกว่าผู้อำนวยการใหญ่ขึ้นไป โดยให้คำนึงถึงหลักการปฏิบัติที่ดีซึ่งเป็นที่ยอมรับในระดับสากล และนำเสนอให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณา
4. ประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ตามเงื่อนไขที่ระบุในสัญญาจ้างและนำเสนอผลการประเมินให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณา
5. พิจารณาเพิ่มค่าตอบแทนและเงินรางวัลประจำปีของผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ตามเงื่อนไขที่ระบุในสัญญาจ้างและนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ ต่อไป
6. มีอำนาจเรียกพนักงานและ/หรือลูกจ้างของบริษัทฯ ที่เกี่ยวข้อง มาให้ถ้อยคำหรือความเห็น รวมทั้งให้มีอำนาจในการเรียกเอกสารหรือสิ่งอื่นใดมาเพื่อประกอบการพิจารณาได้ด้วย
7. แต่งตั้งคณะทำงานได้ตามความเหมาะสม
8. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

ในปี 2559 มีการประชุมทั้งสิ้น 6 ครั้ง ประกอบด้วย เรื่องเพื่อพิจารณาจำนวน 16 เรื่อง

คณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม

เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามที่กระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยกำหนดและเป็นที่ยอมรับในระดับสากล คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม โดยมีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. พลอากาศเอก ศรีทศ สนแจ้ง
   ประธานกรรมการ
2. พลตำรวจเอก จักรทิพย์ ชัยจินดา
   กรรมการ
3. นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ
   กรรมการ
4. กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
   กรรมการ
5. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการพาณิชย์
   กรรมการ
6. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคลและกำกับกิจกรรมองค์กร
   กรรมการ
7. ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายภาพลักษณ์และสื่อสารองค์กร
   กรรมการ
8. ผู้อำนวยการใหญ่สำนักเลขานุการบริษัทฯ
   กรรมการ
9. ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายกฎหมาย
   เลขานุการ
10. ผู้อำนวยการสำนักงานการตรวจการองค์กร
    ผู้ช่วยเลขานุการ
11. ผู้อำนวยการฝ่ายกิจกรรมองค์กรเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อม
    ผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม

1. เสนอแนะแนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ตามหลักการของกระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
2. ตรวจสอบการกำกับดูแล การปฏิบัติงานของกรรมการและฝ่ายบริหาร เพื่อให้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี
3. ให้คำแนะนำแก่คณะกรรมการบริษัทฯ ในเรื่องเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี
4. ทบทวนแนวปฏิบัติและหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ เพื่อให้มีความต่อเนื่องและเหมาะสม โดยเปรียบเทียบกับแนวปฏิบัติของสากลปฏิบัติ และเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
5. มีอำนาจในการเรียกพนักงานและลูกจ้างของบริษัทฯ และบุคคลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง มาให้ถ้อยคำหรือความเห็น รวมทั้งให้มีอำนาจในการเรียกเอกสารหรือสิ่งอื่นใดมาเพื่อประกอบการพิจารณาได้ด้วย
6. กำหนดนโยบาย และแนวทางประชาสัมพันธ์องค์กร เพื่อให้เกิดภาพลักษณ์ที่ดีต่อลูกค้า ผู้ถือหุ้น พนักงาน และผู้มีส่วนได้เสียอื่นๆ
7. กำหนดนโยบายและแนวทางการมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการช่วยเหลือและส่งเสริมสังคม
8. จัดทำโครงการและกิจกรรมเพื่อสิ่งแวดล้อมรวมถึงสื่อสารประชาสัมพันธ์โครงการและกิจกรรมเพื่อให้ผู้ถือหุ้น ลูกค้า คู่ค้า พนักงาน และผู้มีส่วนได้เสียอื่นๆ รับรู้และมีโอกาสเข้าร่วมกิจกรรมอย่างทั่วถึง และจัดทำรายงานด้านอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม (CSR Report) ต่อสาธารณชนอย่างสม่ำเสมอ
9. จัดทำโครงการและกิจกรรมเพื่อปลูกฝังจิตสำนึกให้พนักงานเรื่องการช่วยเหลือสังคม การสนับสนุนสาธารณประโยชน์ สาธารณกุศล
10. กำหนดงบประมาณในการดำเนินการ และงบสนับสนุนหน่วยงาน หรือบุคคลภายนอกด้วยการบริจาคหรือช่วยเหลือด้านการเงินหรือการให้บัตรโดยสาร ซึ่งเป็นไปตามนโยบายของคณะกรรมการส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม รวมทั้งการกำกับดูแลการพิจารณาอนุมัติการใช้จ่ายตามงบประมาณ
11. แต่งตั้งคณะทำงานได้ตามความจำเป็นและเหมาะสม
12. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

ในปี 2559 มีการประชุมทั้งสิ้น 2 ครั้ง ประกอบด้วย เรื่องพิจารณาจำนวน 3 เรื่อง

คณะกรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูปบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

เพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์และการปฏิรูปบริษัทฯ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูป บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นายอารีพงศ์ ภู่ซอุ่ม
   ประธานกรรมการ
2. นายคณิศ แสงสุพรรณ
   กรรมการ

3. พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์ ชเยมะ
กรรมการ
4. นายรัฐพล ภักดีภูมิ
กรรมการ
5. นายสมเกียรติ ศิริชาติไชย
กรรมการ
6. นายคำริ ตันชีวะวงศ์
กรรมการ
7. นายกษมา บุณยคุปต์
กรรมการ
8. กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
กรรมการ
9. ผู้อำนวยการใหญ่สำนักเลขานุการบริษัทฯ
เลขานุการ

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูป

1. กำกับดูแลให้ฝ่ายบริหารจัดทำแผนยุทธศาสตร์ และแผนปฏิรูปองค์กร เพื่อให้บริษัทฯ เป็นองค์กรที่สามารถแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถสร้างผลตอบแทนที่เหมาะสมอย่างยั่งยืน ทั้งนี้ แผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิรูปองค์กรจะต้องครอบคลุมทุกมิติของการดำเนินธุรกิจและมีการบูรณาการกัน ทั้งมาตรการเร่งด่วนและมาตรการที่มีผลต่อเนื่อง
2. กลั่นกรองแผนยุทธศาสตร์ และแผนปฏิรูปองค์กร ก่อนนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อขออนุมัติ
3. ติดตาม กำกับดูแล และให้คำแนะนำให้ฝ่ายบริหารดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิรูปองค์กร รวมทั้งกำกับดูแลให้มีผู้บริหารรับผิดชอบการดำเนินการตามแผนแต่ละแผนอย่างชัดเจน
4. แต่งตั้งที่ปรึกษาเพื่อสนับสนุนการจัดทำและการดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์ และแผนปฏิรูปองค์กร ตามที่เห็นสมควร
5. สามารถขอและเข้าถึงการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ได้จากทุกหน่วยงานตามที่เห็นสมควร
6. ปฏิบัติหน้าที่อื่นตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

ในปี 2559 มีการประชุมทั้งสิ้น 37 ครั้ง ประกอบด้วย เรื่องเพื่อพิจารณาจำนวน 76 เรื่อง

การสรรหาและแต่งตั้งกรรมการและผู้บริหารระดับสูงสุด

การสรรหาคณะกรรมการบริษัทฯ

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

คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนดหลักเกณฑ์การดำเนินการสรรหากรรมการบริษัทฯ เพื่อเป็นแนวทางการดำเนินการของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ในการสรรหากรรมการบริษัทฯ ให้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ตามที่กระทรวงการคลังแลตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนด ด้วยความโปร่งใส ตามหลักธรรมาภิบาล หลักเกณฑ์การดำเนินการสรรหากรรมการบริษัทฯ ดังกล่าวสรุปได้ดังนี้

1. ดำเนินการกำหนดคุณสมบัติของกรรมการบริษัทฯ ที่ต้องการสรรหา
   1.1 ความเหมาะสมของความรู้ ประสบการณ์ และความเชี่ยวชาญของกรรมการบริษัทฯ โดยรวม เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ มีองค์ประกอบที่เหมาะสม สามารถกำหนดกลยุทธ์ และนโยบาย รวมทั้งกำกับดูแลให้มีการปฏิบัติตามกลยุทธ์ได้อย่างมีประสิทธิผล
   1.2 คุณสมบัติของกรรมการบริษัทฯ แต่ละคน เพื่อให้มั่นใจว่าที่ได้รับการสรรหาสามารถปฏิบัติหน้าที่กรรมการได้ตามหลัก Fiduciary Duty ที่สำคัญ คือ การปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรอบคอบระมัดระวัง และด้วยความซื่อสัตย์สุจริต มีคุณธรรมและความรับผิดชอบ ตัดสินใจด้วยข้อมูลและเหตุผล ฯลฯ
   1.3 ไม่มีลักษณะต้องห้ามตามที่กฎหมาย กฎ ระเบียบอื่นที่เกี่ยวข้องกำหนด
   1.4 ความเป็นอิสระของกรรมการอิสระแต่ละคน
   1.5 ความสามารถในการอุทิศเวลาของกรรมการบริษัทฯ อาจพิจารณาจากจำนวนบริษัทที่ดำรงตำแหน่งอยู่ ฯลฯ เพื่อให้มีเวลาอย่างเพียงพอในการเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งการดูแลและการติดตามการดำเนินงานของบริษัทฯ

2. กระบวนการในการสรรหากรรมการบริษัทฯ
   2.1 คณะกรรมการสรรหาฯ จะดำเนินการสรรหาบุคคลที่เหมาะสมที่จะมาดำรงตำแหน่งกรรมการฯ

กรณีที่ 1 ตำแหน่งกรรมการว่างลง เนื่องจากครบวาระในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี ซึ่งกรรมการต้องพ้นจากตำแหน่ง 1 ใน 3 นั้น อาจพิจารณารายชื่อบุคคลที่เหมาะสมจาก (1) บุคคลที่เป็นกรรมการเดิมที่พ้นวาระเพื่อเสนอให้ดำรงตำแหน่งต่อไป (2) บัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ตามประกาศของกระทรวงการคลัง ซึ่งได้กำหนดแนวทางปฏิบัติสำหรับกรณีที่กรรมการอื่นที่มิใช่กรรมการโดยตำแหน่งครบวาระการดำรงตำแหน่งหรือพ้นจากตำแหน่งก่อนครบวาระ จะต้องแต่งตั้งกรรมการอื่นจากบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจแทนกรรมการรายดังกล่าว จำนวนไม่น้อยกว่า 1 ใน 3 ของจำนวนกรรมการอื่น (3) การเสนอชื่อของผู้ถือหุ้น (ถ้ามี) (4) การเสนอชื่อของประธานกรรมการบริษัทฯ กรรมการบริษัทฯ ฯลฯ (5) การเสาะหาบุคคลที่มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ที่เหมาะสมกับบริษัทฯ

กรณีที่ 2 ตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ ว่างลงนอกจากเหตุตามกรณีที่ 1 คณะกรรมการสรรหาฯ จะดำเนินการสรรหาเมื่อคณะกรรมการบริษัทฯ มีมติให้แต่งตั้งทดแทน โดยอาจพิจารณารายชื่อบุคคลที่เหมาะสมจาก (1) บัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ตามประกาศของกระทรวงการคลังซึ่งได้กำหนดแนวทางปฏิบัติสำหรับกรณีที่กรรมการอื่นที่มิใช่กรรมการโดยตำแหน่งครบวาระการดำรงตำแหน่ง หรือพ้นจากตำแหน่งก่อนครบวาระ จะต้องแต่งตั้งกรรมการอื่นจากบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจแทนกรรมการรายดังกล่าว จำนวนไม่น้อยกว่า 1 ใน 3 ของจำนวนกรรมการอื่น (2) การเสนอชื่อของผู้ถือหุ้น (ถ้ามี) (3) การเสนอชื่อของประธานกรรมการบริษัทฯ กรรมการบริษัทฯ ฯลฯ (4) การเสาะหาบุคคลที่มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ที่เหมาะสมกับบริษัทฯ

   2.2 คณะกรรมการสรรหาฯ กลั่นกรองให้ได้บุคคลที่มีคุณสมบัติสอดคล้องกับเกณฑ์คุณสมบัติที่กำหนดไว้
   2.3 เลขานุการบริษัทฯ ดำเนินการตรวจสอบคุณสมบัติของบุคคลที่จะได้รับการเสนอชื่อให้เป็นกรรมการบริษัทฯ ตามวิธีการที่ได้กำหนดไว้ในหลักเกณฑ์การดำเนินการสรรหากรรมการบริษัทฯ
   2.4 คณะกรรมการสรรหาฯ พิจารณาและนำชื่อเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ

ที่ประชุมผู้ถือหุ้นเป็นผู้แต่งตั้งกรรมการโดยใช้เสียงข้างมากตามหลักเกณฑ์และวิธีการ ดังนี้

1. ผู้ถือหุ้นคนหนึ่งมีคะแนนเสียงเท่ากับหนึ่งหุ้นต่อหนึ่งเสียง
2. ผู้ถือหุ้นแต่ละคนจะต้องใช้คะแนนเสียงที่มีอยู่ทั้งหมดเลือกตั้งบุคคลคนเดียวหรือหลายคนเป็นกรรมการก็ได้ แต่จะแบ่งคะแนนเสียงให้แก่ผู้ใดมากน้อยเพียงใดไม่ได้
3. บุคคลซึ่งได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมา เป็นผู้ได้รับการเลือกตั้งเป็นกรรมการเท่าจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมา มีคะแนนเสียงเท่ากันเกินจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้นให้เลือกด้วยวิธีจับสลากเพื่อให้ได้ตามจำนวนกรรมการที่จะพึงมี

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

ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอาจลงมติให้กรรมการคนใดออกจากตำแหน่งก่อนถึงคราวออกตามวาระได้ ด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่า 3 ใน 4 ของจำนวนผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียง และมีหุ้นนับรวมกันได้ไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนหุ้นที่ถือโดยผู้ถือหุ้นที่มาประชุม และมีสิทธิออกเสียงในการประชุมนั้น

ในการประชุมสามัญประจำปีทุกครั้ง ให้กรรมการออกจากตำแหน่ง 1 ใน 3 ถ้าจำนวนกรรมการที่จะแบ่งออกให้ตรงเป็น 3 ส่วนไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้ที่สุดกับส่วน 1 ใน 3 กรรมการที่จะต้องออกจากตำแหน่งในปีแรกและปีที่ 2 ภายหลังจดทะเบียนบริษัทนั้น ให้ใช้วิธีจับสลากกันว่าผู้ใดจะออก ส่วนปีหลังๆ ต่อไป ให้กรรมการคนที่อยู่ในตำแหน่งนานที่สุดนั้น เป็นผู้ออกจากตำแหน่ง กรรมการที่ออกตามวาระนั้นอาจถูกเลือกเข้ามาดำรงตำแหน่งใหม่ก็ได้

การสรรหาผู้บริหารระดับสูงสุด

การแต่งตั้งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ซึ่งเป็นตำแหน่งเจ้าหน้าที่บริหารสูงสุดของบริษัทฯ นั้น คณะกรรมการบริษัทฯ จะแต่งตั้งคณะกรรมการสรรหาผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ซึ่งประกอบด้วยคณะกรรมการบริษัทฯ 5 คน และรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายทรัพยากรบุคคลและกำกับกิจกรรมองค์กร 1 คน เพื่อแต่งตั้งคณะกรรมการสรรหา ผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

โดยมีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการสรรหาและดำเนินการสรรหาผู้ที่มีความรู้ความสามารถ ประสบการณ์ที่เหมาะสม และคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2518 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม) และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และเสนอชื่อผู้ที่ผ่านการคัดเลือกที่สมควรได้รับการแต่งตั้งต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาต่อไป

การกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง

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

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

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังจัดให้มีการวิเคราะห์ ติดตาม และรายงานผลการดำเนินงานของบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง เป็นประจำทุกไตรมาส และรายปี เพื่อเป็นข้อมูลสนับสนุนให้ฝ่ายบริหารใช้ในการตัดสินใจ กำหนดทิศทางและแนวทางในการกำกับดูแลการลงทุนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้องได้ต่อไป

การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน

บริษัทฯ มีนโยบายปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์อย่างเคร่งครัด โดยบริษัทฯ ให้ความสำคัญในเรื่องหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้บรรลุผลในทางปฏิบัติ โดยออกประกาศบริษัทฯ เรื่องการป้องกันการใช้ข้อมูลภายในเพื่อประโยชน์ส่วนตน ตั้งแต่ปี 2547 เพื่อห้ามกรรมการ รวมถึงกรรมการที่พ้นตำแหน่งในช่วง 6 เดือน และผู้บริหารซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ก่อนการประกาศงบการเงิน 1 เดือน และหลังประกาศ 3 วัน โดยทุกๆ 3 เดือน สำนักเลขานุการบริษัทฯ จะจัดทำวาระแจ้งคณะกรรมการและฝ่ายบริหาร รวมถึงจัดทำหนังสือแจ้งกรรมการและผู้บริหารเป็นรายบุคคลถึงช่วงระยะเวลาห้ามทำการซื้อขายหุ้นการบินไทย ตามประกาศบริษัทฯ ฉบับดังกล่าว

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

ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชี

ค่าตอบแทนจากการสอบบัญชี

บริษัทฯ และบริษัทย่อย จ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชี ให้แก่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมามีจำนวนเงินรวม 4,670,000 บาท โดยบริษัทฯ ไม่ได้จ่ายค่าตอบแทนให้บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับ สตง. ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา

ค่าบริการอื่น

บริษัทฯ และบริษัทย่อย จ่ายค่าตอบแทนของงานบริการอื่น ซึ่งได้แก่ ค่าธรรมเนียมตรวจสอบปฏิบัติตาม BOI ค่าธรรมเนียมตรวจรับรองรายได้ของหน่วยธุรกิจ ค่าธรรมเนียมรับรองรายได้สาขาประเทศอินเดีย และค่าธรรมเนียมรับรองรายได้สาขาประเทศบรูไน ให้แก่ สตง. ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมามีจำนวนเงินรวม 660,000 บาท แต่บริษัทฯ ไม่ได้จ่ายค่าบริการอื่นให้บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับ สตง. ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมาหรือรายจ่ายในอนาคตอันเกิดจากการตกลงที่ยังให้บริการไม่แล้วเสร็จในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา

การปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีในเรื่องอื่นๆ

บริษัทฯ มุ่งมั่นปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยกำหนดไว้ โดยในปี 2559 มีทั้งเรื่องที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการแล้ว แต่ไม่ได้เปิดเผยเป็นลายลักษณ์อักษร และเรื่องที่อาจไม่ครอบคลุมตามหลักเกณฑ์ของโครงการสำรวจการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียนไทย รายละเอียดดังต่อไปนี้

1. บริษัทควรมีนโยบายจำกัดจำนวนบริษัทจดทะเบียนที่กรรมการแต่ละคนจะดำรงตำแหน่งกรรมการได้ไม่เกิน 5 แห่ง ในกรณีนี้บริษัทฯ ปฏิบัติตามพ.ร.บ. คุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2518 มาตรา 7 ที่กำหนดไว้ว่า ผู้ใดจะดำรงตำแหน่งกรรมการในรัฐวิสาหกิจเกินกว่า 3 แห่งมิได้
2. บริษัทควรมีการกำหนดวาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการอิสระไว้ไม่เกิน 9 ปี ในทางปฏิบัติ กรรมการอิสระของบริษัทฯ มีวาระการดำรงตำแหน่งไม่เกิน 9 ปี
3. บริษัทควรจัดให้มีหน่วยงานกำกับการปฏิบัติงาน (Compliance Unit) ซึ่งบริษัทฯ ได้มีการจัดตั้งหน่วยงานกองกำกับการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ (Compliance) ทำหน้าที่ Compliance Unit
4. บริษัทไม่สามารถกำหนดวิธีการลงคะแนนเสียงเลือกตั้งกรรมการโดยการลงคะแนนเสียงแบบสะสม (Cumulative Voting) เนื่องจากข้อบังคับบริษัท ระบุให้หุ้นหนึ่งหุ้นมีหนึ่งเสียง โดยผู้ถือหุ้นแต่ละคนต้องใช้คะแนนเสียงที่มีอยู่ทั้งหมดตามจำนวนหุ้นที่มี เลือกตั้งบุคคลเดียวหรือหลายคนเป็นกรรมการได้ แต่จะแบ่งคะแนนเสียงให้แก่ผู้ใดมากน้อยเพียงใดไม่ได้
5. คณะกรรมการประกอบด้วยกรรมการจำนวน 5-12 คน เนื่องจากข้อบังคับของบริษัท กำหนดให้คณะกรรมการบริษัท ประกอบด้วยกรรมการจำนวนไม่น้อยกว่า 5 คน แต่ไม่มากกว่า 15 คน เพื่อให้เหมาะสมกับขนาดและลักษณะของธุรกิจ
6. บริษัทควรกำหนดนโยบายเกี่ยวกับจำนวนองค์ประชุมขั้นต่ำ ณ ขณะที่คณะกรรมการจะลงมติในที่ประชุมคณะกรรมการว่า ต้องมีกรรมการอยู่ไม่น้อยกว่า 2 ใน 3 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด เนื่องจากข้อบังคับบริษัทกำหนดเฉพาะองค์ประชุมต้องมีกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมด แต่ไม่ได้กำหนดจำนวนองค์ประชุมขั้นต่ำ ณ ขณะที่คณะกรรมการจะลงมติ
7. บริษัทควรเปิดเผยถึงสิทธิในการออกเสียงของหุ้นแต่ละประเภท กรณีที่บริษัทมีหุ้นมากกว่าหนึ่งประเภท (One Class of Share) ในกรณีนี้ บริษัทฯ มีหุ้นเพียง 1 ประเภท คือ หุ้นสามัญ

รายงานของคณะกรรมการธรรมาภิบาล และส่งเสริมกิจการเพื่อสังคมประจำปี 2559

คณะกรรมการธรรมภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม ประกอบด้วย กรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหาร ปัจจุบัน คณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม ประกอบด้วย พลอากาศเอกศรีทศ สนแจ้ง เป็นประธานฯ พลตำรวจเอก จักรทิพย์ ชัยจินดา นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และฝ่ายบริหาร เป็นกรรมการ โดยในปี 2559 คณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม มีการประชุม 2 ครั้ง เพื่อพิจารณาวาระการส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม สรุปดังนี้

1. การส่งเสริมการศึกษาบุตรธิดาของพนักงาน ประจำปี 2559

คณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม ได้สนับสนุนและส่งเสริมการศึกษาบุตรธิดาของพนักงานผู้น้อย โดยมีคณะอนุกรรมการคัดเลือก ทำหน้าที่กลั่นกรองผู้มีสิทธิได้รับทุนการศึกษาเสนอต่อคณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคมเพื่อพิจารณาคัดเลือก ซึ่งในปี 2559 คณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคมได้อนุมัติการให้ทุนส่งเสริมการศึกษาบุตรธิดาของพนักงานผู้น้อย จำนวน 69 ทุน เป็นจำนวนเงิน 965,000 บาท

2. การคัดเลือกบุคคลและโครงการที่ทำคุณประโยชน์ต่อบริษัทฯ หรือสังคม

คณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม สนับสนุนและส่งเสริมพนักงานที่จัดทำโครงการและกิจกรรมที่เป็นคุณประโยชน์ต่อบริษัทฯ และสังคม โดยในปี 2559 ได้พิจารณาคัดเลือกพนักงานและโครงการต่างๆที่มีการนำเสนอ และได้อนุมัติคัดเลือกนายวัชรพงศ์ เมฆผึ้ง ซึ่งเป็นผู้ริเริ่มโครงการครัวการบินไทยให้อาชีพและเป็นผู้ดำเนินโครงการผลิตบุคลากรด้านการประกอบอาหารบริการสายการบิน ร่วมกับมหาวิทยาลัยสวนดุสิต และริเริ่มโครงการรับรองสมรรถนะของบุคคลตามมาตรฐานอาชีพ ให้เป็นพนักงานที่ทำคุณประโยชน์ต่อบริษัทฯ และสังคม สำหรับโครงการที่ทำคุณประโยชน์ต่อบริษัทฯ และสังคม มีจำนวน 2 โครงการ ที่ได้รับการอนุมัติ ได้แก่ โครงการจิตอาสา Clinical Resources Management : จากการบินสู่การแพทย์ และโครงการโทสมาสเตอร์คาราวาน ซึ่งเป็นการพัฒนาศักยภาพการสื่อสารภาษาอังกฤษทั้งทางด้านการฟัง พูด อ่าน และเขียน และความเป็นผู้นำ โดยจัดอบรมให้กับเยาวชน ผู้พิการ สามเณร เพื่อช่วยเหลือสังคมในการใช้ภาษา และต่อยอดเป็นอาชีพต่อไป

3. การส่งเสริมและสนับสนุนการเรียนรู้วิทยาศาสตร์ คณิตศาสตร์ และเทคโนโลยี

คณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม ได้เห็นชอบให้มีการลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ เรื่อง การส่งเสริมและสนับสนุนกิจกรรมสะเต็มศึกษา ระหว่าง สถาบันส่งเสริมการสอนวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี (สสวท.) กับบริษัทฯ และบริษัท โรลส์รอยซ์ ซึ่งเป็นโครงการส่งเสริมและสนับสนุนการจัดกิจกรรมการเรียนรู้วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิศวกรรมศาสตร์ และคณิตศาสตร์ ตามแนวทางสะเต็มศึกษา (STEM : Science /Technology/Engineering/Mathematics)

4. การบริการประชาชนที่เดินทางมาถวายอาลัย พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช ณ พระที่นั่งดุสิตมหาปราสาท

คณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม ได้รับทราบการดำเนินงานของบริษัทฯ ในการบริการประชาชนโดยการแจกจ่ายอาหาร น้ำดื่ม น้ำผลไม้ และสิ่งของอื่นๆ ณ จุดบริการสำนักงานหลานหลวง การบินไทย จุดรับรองประชาชนของรัฐบาล โดยกระทรวงคมนาคม หน้ามหาวิทยาลัยศิลปากร จุดบริการการบินไทย ตรงข้ามประตูวิเศษไชยศรี รวมทั้งได้จัดรถบริการรับ-ส่งประชาชน เส้นทาง สำนักงานใหญ่ ถนนวิภาวดีรังสิต ถึง สนามหลวง และสนับสนุนนิตยสาร SAWASDEE แจกให้กับประชาชน

5. การช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัยภาคใต้

คณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม ได้รับทราบการดำเนินงานของบริษัทฯ ในการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัยภาคใต้โดยใช้ศักยภาพของบริษัทฯ อาทิ ให้บริการขนส่งทางคาร์โก้โดยไม่คิดค่าใช้จ่ายในการนำสิ่งของเครื่องอุปโภคบริโภคเพื่อนำไปช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัยภาคใต้และเชิญชวนลูกค้าภาคองค์กร (Corporate Account) ร่วมบริจาคสิ่งของช่วยเหลือผู้ประสบภัย และนำคณะเจ้าหน้าที่เดินทางไปมอบสิ่งของบริจาคและผ้าห่มให้กับผู้ประสบภัยที่จังหวัดกระบี่ สนับสนุนบัตรโดยสารแก่เจ้าหน้าที่ของภาครัฐ สภากาชาดไทย หรือหน่วยงานที่มีความจำเป็นต้องเดินทางไปปฏิบัติหน้าที่ช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัย รวมทั้งบริษัทฯ บริจาคเงินช่วยเหลือผู้ประสบภัยภาคใต้ เป็นจำนวนเงิน 1,000,000 บาท (หนึ่งล้านบาทถ้วน)

6. การทบทวนแผนการปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพ

คณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม ได้รับทราบการดำเนินการตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับของบริษัทฯ ซึ่งมีความล้าสมัย อาจส่งผลต่อความไม่เป็นธรรมาภิบาล ดังนั้น จึงมอบหมายให้ฝ่ายบริหารรับไปดำเนินการปรับปรุงแก้ไขกฎ ระเบียบ ข้อบังคับของบริษัทฯ ให้มีความชัดเจน ถูกต้อง ตามที่ปฏิบัติอยู่ในปัจจุบัน

7. การดำเนินการเรื่องร้องเรียน

คณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม ได้รับทราบถึงเรื่องร้องเรียนต่างๆ เพื่อให้การดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องร้องเรียนมีความเป็นธรรมกับทุกฝ่าย จึงได้มีการมอบหมายให้หน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการในเรื่องร้องเรียนให้เป็นไปตามระเบียบบริษัทฯ และต้องมีความยุติธรรม ทั้งผู้ร้องเรียนและผู้ถูกร้องเรียน



พลอากาศเอก ตรีทศ สนแจ้ง
ประธานกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม
วันที่ 10 มีนาคม 2560



ความรับผิดชอบ ต่อสังคม

ในปี 2559 บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการพัฒนาสังคม และสิ่งแวดล้อม โดยบริษัทฯ นับความรับผิดชอบต่อสังคมเป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินธุรกิจ เพื่อให้องค์กรสามารถเติบโตได้อย่างยั่งยืน โดยดำเนินการตามมาตรฐานสากล ทั้งในกระบวนการดำเนินธุรกิจ (CSR in Process) และกิจกรรมเพื่อสังคม (CSR after Process)

ในปีนี้ การบินไทยได้สืบสานงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม อาทิ การส่งเสริมด้านการศึกษา/กิจกรรม "ค่ายค้นกล้าวิทย์คณิตการบินไทย" การส่งเสริมด้านสิ่งแวดล้อมและนวัตกรรม/โครงการประกวด "นวัตกรรมเพื่อสิ่งแวดล้อมในอุตสาหกรรมการบิน" (Travel Green Innovation) การส่งเสริมด้านสุขภาพ/กิจกรรม "แพทย์นักบินและนางฟ้าพยาบาล" การส่งเสริมด้านสังคม/โครงการส่งเสริมการดำเนินธุรกิจที่เป็นมิตรกับเด็ก ตาม "หลักการสิทธิเด็กและหลักปฏิบัติทางธุรกิจ" (Children's Rights and Business Principles – CRBP) การส่งเสริมชุมชน/โครงการ "OTOP ไทยจากท้องถิ่นสู่ท้องฟ้า"

ทั้งนี้ เพื่อสร้างความแข็งแกร่ง และก้าวสู่ความเป็นเลิศในการดำเนินธุรกิจ บริษัทฯ ได้ดำเนินนโยบายด้านความปลอดภัยในระดับสูงสุด ตามโครงการมาตรฐานความปลอดภัยเหนือระดับ (Safety Beyond Compliance) และเพื่อตอบสนองความพึงพอใจของลูกค้า บริษัทฯ ดำเนินโครงการการยกระดับการบริการชั้นธุรกิจ (New Royal Skill Service) อย่างต่อเนื่อง รวมถึงมุ่งมั่นปรับปรุงการบริการในทุกจุดบริการตาม Service Ring

นอกจากนี้ บริษัทได้น้อมนำพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดชมาใช้ในการดำเนินธุรกิจ โดยนำผลิตภัณฑ์จากโครงการหลวงมาบริการบนเครื่องบิน และโครงการฝนหลวงนับเป็นอีกหนึ่งโครงการที่บริษัทฯ ได้มีส่วนสนองงานในพระราชดำริในช่วงเวลาหนึ่ง ซึ่งถือเป็นโอกาสอันดีที่การบินไทย สายการบินแห่งชาติ ได้มีส่วนในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ รวมทั้งความเป็นอยู่ของชาวไทย นับเป็นเกียรติประวัติที่น่าภาคภูมิใจของการบินไทย ผู้สนใจสามารถศึกษารายละเอียดได้ในรายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืน ซึ่งบริษัทฯ จัดส่งให้ผู้ถือหุ้นทุกรายและเปิดเผยต่อประชาชนทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ ที่ www.thaiairways.com

แนวทางปฏิบัติเพิ่มเติมเกี่ยวกับการป้องกันการมีส่วนเกี่ยวข้องกับการคอร์รัปชั่น

บริษัทฯ ได้เห็นความสำคัญถึงปัญหาการทุจริตและประพฤติมิชอบที่จะส่งผลกระทบก่อให้เกิดความเสียหายต่อบริษัทฯ ดังนั้น บริษัทฯ จึงนำนโยบาย "Whistle Blower" เข้ามาใช้ในการบริหารจัดการตั้งแต่ปี 2553 โดยมีการทบทวนการนำไปปฏิบัติจากการประกาศนโยบาย Whistle Blower การรับเรื่องร้องเรียนและแจ้งเบาะแสการกระทำผิดโดยไม่จำเป็นต้องระบุตัวตน มีระบบสื่อสารภายในองค์กรแบบโต้ตอบและอีเมล์เป็นเครื่องมือใช้งานทั่วทั้งองค์กร ปริมาณข้อร้องเรียนที่ลดลงและสัดส่วนในการดำเนินการเพื่อแก้ปัญหา จะแสดงถึงผลการปฏิบัติในการป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบอย่างเกิดประสิทธิผลและมีประสิทธิภาพ

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้มีการจัดทำระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการร้องเรียนเกี่ยวกับการทุจริตหรือการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ คำสั่งบริษัท หรือธรรมาภิบาลหรือจริยธรรม ตามประมวลธรรมาภิบาลและจริยธรรม พ.ศ. 2553 ขึ้นเพื่อให้พนักงาน ลูกจ้าง ผู้มีส่วนได้เสียและบุคคลภายนอกใช้เป็นช่องทางในการแจ้งเบาะแสความเคลือบแคลงที่อาจทำให้เข้าใจได้ว่าเป็นการกระทำผิดต่อกฎ ระเบียบ ข้อบังคับของบริษัทฯ และกฎหมาย เพื่อให้บริษัทฯ ได้ทำการตรวจสอบข้อเท็จจริงได้ถูกต้อง พร้อมทั้งมีมาตรการในการคุ้มครองผู้ร้องเรียน เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและความปลอดภัยให้กับ

ผู้ร้องเรียนด้วย อันจะนำไปสู่ความเป็นธรรม โปร่งใส และตรวจสอบได้ขององค์กรต่อไป

สำหรับในปี 2554 บริษัทฯ ได้ลงนามคำประกาศเจตนารมณ์แนวร่วมปฏิบัติ (Collective Action Coalition) ของภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2554 เพื่อให้ความร่วมมือกับภาคเอกชนไทยในการต่อต้านการทุจริต โดยบริษัทฯ ได้ให้ความร่วมมือจัดให้มีการอบรมพนักงาน เพื่อให้ทราบถึงการป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบ รวมทั้งการเข้าร่วมการสัมมนา เสวนากับสำนักงาน ป.ป.ช และมุ่งเน้นถึงความสำคัญของการต่อต้านการทุจริตในวงกว้างต่อไป

ตั้งแต่ปี 2556 เป็นต้นมา บริษัทฯ ได้บรรจุหลักสูตรการฝึกอบรมว่าด้วยเรื่องการป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบไว้ในหลักสูตรมาตรฐานของบริษัทฯ โดยดำเนินการโดยฝ่ายพัฒนาการเรียนรู้ภายในองค์กร พร้อมกับการเข้าไปศึกษาดูงานเพิ่มเติมจากหน่วยงานภายนอกในปี 2557 บริษัทฯ ได้ริเริ่มดำเนินการเผยแพร่เรื่องการป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบให้กับพนักงานทั้งระดับบริหาร ระดับบังคับบัญชา และระดับปฏิบัติการในฝ่ายงานต่างๆ อาทิ ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้น ฝ่ายช่าง ฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น ฯลฯ ซึ่งส่งผลให้ในปี 2559 จำนวนเรื่องร้องเรียนลดลงจากปี 2558 เป็นจำนวนมาก

ในปี 2557 บริษัทฯ ได้รับการประเมินในเรื่องการป้องกันการมีส่วนเกี่ยวข้องกับการคอร์รัปชั่น (Anti-Corruption Progress Indicators) จากสถาบันไทยพัฒน์ โดยมีสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์เป็นผู้สนับสนุนและบริษัทฯ ได้รับการประเมินในระดับที่ 2 (Declared) สำหรับในปี 2558 บริษัทฯ ได้รับการประเมินจากสถาบันไทยพัฒน์ ในการดำเนินการเพื่อความยั่งยืนเรื่อง Anti-Corruption Progress Indicators ที่บริษัทฯ มีการเปิดเผยหรือที่ปรากฏต่อสาธารณะในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) หรือรายงานประจำปี (แบบ 56-2) หรือในรายงานอื่นๆ ของการป้องกันการมีส่วนเกี่ยวข้องกับการคอร์รัปชั่น ซึ่งได้รับผลการประเมินอยู่ในระดับที่ 3 ประจำปี 2558

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

ในปี 2559 บริษัทฯ ได้เข้าร่วมโครงการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริตของกระทรวงคมนาคม ในกิจกรรมค้นหาบุคลากรกระทรวงคมนาคมที่ปฏิบัติงานด้วยความซื่อสัตย์ สุจริต โปร่งใส โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อยกย่อง เชิดชู ประกาศเกียรติคุณ สร้างขวัญกำลังใจ และเป็นแรงบันดาลใจให้มีความเชื่อมั่นในการทำความดี ยึดมั่นในคุณธรรมจริยธรรม ซึ่งบริษัทฯ ได้เสนอชื่อ นายแพทย์กรพรหม แสงอร่าม ตำแหน่งนักบินที่ 1 สังกัด กลุ่มนักบินปฏิบัติการให้เป็น "คนต้นแบบคมนาคม" ประจำปี 2559 และได้รับการคัดเลือกจากกระทรวงคมนาคม

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้เข้ารับการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity & Transparency Assessment: ITA) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2557 ของสำนักงาน ป.ป.ช. ซึ่งบริษัทฯ ได้รับผลคะแนนประเมินโดยรวม 75.84 คะแนน จาก 100 คะแนนเต็ม อยู่ในระดับคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานสูงกว่าคะแนนเฉลี่ยของทั้ง 259 หน่วยงานภาครัฐ ที่มีคะแนนเฉลี่ย 73.04 พร้อมเกียรติบัตรแสดงความขอบคุณบริษัทฯ ที่เข้ารับการประเมินฯ ส่วนในปีงบประมาณ พ.ศ. 2558 บริษัทฯ ได้รับผลคะแนนประเมินโดยรวม 79.30 คะแนน จาก 100 คะแนนเต็ม อยู่ในระดับคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานสูง และปีงบประมาณ พ.ศ. 2559 บริษัทฯ ได้รับผลคะแนนประเมินฯ โดยรวมเท่ากับ 88.75 คะแนน จาก 100 คะแนนเต็ม อยู่ในระดับคุณธรรม ความโปร่งใส ในการดำเนินงานสูงมาก ซึ่งบริษัทฯ ได้รับผลคะแนนประเมินฯ เพิ่มสูงขึ้นทุกปี ทั้งนี้ เพื่อนำไปสู่การปรับปรุง/พัฒนาการทำงานของหน่วยงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงเพื่อยกระดับดัชนีชี้วัดภาพลักษณ์คอร์รัปชัน (Corruption Perception Index: CPI) ของประเทศไทย

ทั้งนี้ บริษัทฯ ขอยืนยันว่า บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะเป็นองค์กรที่ดำเนินธุรกิจด้วยความโปร่งใส โดยไม่มีข้อยกเว้นต่อการทุจริตในทุกรูปแบบ และพร้อมให้ความร่วมมือสนับสนุนการทำงานของหน่วยงานตรวจสอบต่างๆ ในทุกกรณีจนถึงที่สุดต่อไป

การควบคุมภายใน
และการบริหารจัดการความเสี่ยง



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

สภาพแวดล้อมของการควบคุม

1. องค์กรแสดงถึงความยึดมั่นในคุณค่าของความซื่อตรง (Integrity) และจริยธรรม

บริษัทฯ กำหนดแนวทางในเรื่องความซื่อสัตย์และจริยธรรมไว้หลายระดับ เพื่อให้มีการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างโปร่งใสเป็นธรรม มีระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการบริหารงานบุคคล และมีคู่มือประมวลบรรษัทภิบาลและจริยธรรมเป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่ และการตัดสินใจในเรื่องต่างๆ ตลอดจนบริหารงานโดยยึดหลักบรรษัทภิบาล ไม่แสวงหาประโยชน์เพื่อตนเองหรือผู้อื่น และไม่มีผลประโยชน์ทับซ้อน ไม่ยินยอมให้เกิดการทุจริตขึ้นในงานที่ตนมีหน้าที่รับผิดชอบ มีบทลงโทษที่เหมาะสมหากมีการฝ่าฝืนข้อกำหนด มีการเผยแพร่ ข้อกำหนดและบทลงโทษข้างต้นให้ผู้บริหารและพนักงานรับทราบ อีกทั้งมีบรรจุอยู่ในหลักสูตร Orientation เพื่อให้พนักงานใหม่ทุกคนทราบในการปฐมนิเทศด้วย กรณีมีการประพฤติปฏิบัติฝ่าฝืนหลักจริยธรรมของบริษัทฯ ให้สำนักงานตรวจการองค์กรมีอำนาจและหน้าที่ในการพิจารณาและวินิจฉัยภายในกรอบระยะเวลาที่กำหนดตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการร้องเรียนเกี่ยวกับการทุจริตหรือการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ คำสั่งบริษัทฯ หรือตามประมวลบรรษัทภิบาลและจริยธรรม

2. คณะกรรมการมีความเป็นอิสระจากฝ่ายบริหาร และทำหน้าที่กำกับดูแล (Oversight) และพัฒนาการดำเนินการด้านการควบคุมภายใน

บริษัทฯ กำหนดบทบาทหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารไว้ในคู่มือกรรมการ รวมถึง Table of Authority โดยอ้างอิงจาก พระราชบัญญัติ บริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 บทบัญญัติที่เกี่ยวข้องในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 ข้อบังคับและประกาศต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงข้อบังคับและนโยบายของบริษัทฯ และเพื่อให้บริษัทฯ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Corporate Governance) ตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของกระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย มีการจัดทำบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานระหว่างบริษัทฯ กับภาครัฐผ่านสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ซึ่งจะมีการกำหนดตัวชี้วัด น้ำหนัก ค่าเกณฑ์วัด/เป้าหมายการดำเนินงานตามแผนกลยุทธ์ประจำปีของบริษัทฯ ที่ชัดเจน ได้แก่ ด้านผลิตภัณฑ์และบริการ ด้านการมุ่งเน้นลูกค้า ด้านการเงินและการตลาด ด้านการมุ่งเน้นบุคลากร ด้านประสิทธิผลของกระบวนการ และด้านการนำองค์กร เพื่อใช้ในการประเมินผลความสำเร็จในการดำเนินธุรกิจขององค์กร มีการติดตามผลการดำเนินงานในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการชุดต่างๆ ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างสม่ำเสมอ อาทิ คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม เป็นต้น คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญหลากหลายสาขา อาทิ ธุรกิจการเงิน การขนส่ง กฎหมาย ซึ่งสามารถตรวจสอบได้จากประวัติกรรมการ ตลอดจนมีการกำหนดให้มีกรรมการอิสระอย่างน้อย 1 ใน 3 ของจำนวนกรรมการทั้งหมดตามข้อกำหนดของ กลต. และ สคร. โดยในบางขณะมีกรรมการอิสระถึง 50% ของกรรมการทั้งหมด และได้มีการตรวจสอบก่อนการแต่งตั้งว่าเป็นผู้มีความเป็นอิสระในการปฏิบัติหน้าที่กรรมการอิสระ

อนึ่ง ตามที่คณะกรรมการประเมินผลงานรัฐวิสาหกิจ มีมติให้ชะลอการประเมินฯ ในส่วนของกระบวนการตามระบบประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (SEPA) และให้เน้นการประเมินในหมวดผลลัพธ์ เพื่อสะท้อนผลลัพธ์ของการดำเนินการตามแผนการแก้ไขปัญหาองค์กรของรัฐวิสาหกิจในกลุ่มฟื้นฟู 7 แห่ง ซึ่งบริษัทฯ เป็นหนึ่งในรัฐวิสาหกิจกลุ่มฟื้นฟู ดังนั้น การประเมินผลกระบวนการ/ระบบของรัฐวิสาหกิจ หมวด 1-6 ของบริษัทฯ จึงไม่ได้นำมาประเมินผลในปีนี้

3. ฝ่ายบริหารได้จัดให้มีโครงสร้างสายการรายงาน การกำหนดอำนาจในการสั่งการและความรับผิดชอบที่เหมาะสม เพื่อให้องค์กรบรรลุวัตถุประสงค์ ภายใต้การกำกับดูแล (oversight) ของคณะกรรมการ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติอนุมัติการปรับปรุงโครงสร้างองค์กรที่เหมาะสมทั้งทางธุรกิจและกฎหมาย โดยมีการจัดสายงาน หน่วยงานในการบังคับบัญชา อำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบตามที่กำหนดในเอกสาร Function Description และ Job Description มีการแบ่งแยกหน้าที่ที่สำคัญระหว่าง

การประกอบธุรกิจการบินและหน่วยธุรกิจอย่างชัดเจนเพื่อให้องค์กรบรรลุวัตถุประสงค์ นอกจากนี้ ยังมีฝ่ายความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบิน มีหน้าที่ในการวางแผนกำหนดนโยบายและบริหารจัดการในระดับ Corporate เพื่อให้บริษัทฯ มีมาตรฐานความปลอดภัยด้านการบิน มีกองกำกับการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ ทำหน้าที่เผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ และเป็นศูนย์กลางในการเก็บรวบรวมข้อมูลด้าน Compliance เพื่อใช้เป็นระบบสอบทานการปฏิบัติงานด้านต่างๆ ให้สอดคล้องและเป็นไปตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และมาตรฐานสากล ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบินและธุรกิจด้านอื่นๆ มีสำนักงานการตรวจการองค์กร ทำหน้าที่รับข้อร้องเรียนและดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องการทุจริตและประพฤติมิชอบ รวมถึงมีสำนักงานการตรวจสอบภายใน ซึ่งมีสายการบังคับบัญชาขึ้นตรงต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้ผู้ตรวจสอบภายในสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างเป็นอิสระและเที่ยงธรรม



4. องค์กรแสดงถึงความมุ่งมั่นในการจูงใจ พัฒนาและรักษาบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถ

บริษัทฯ มีกระบวนการ/วิธีการในการสรรหาบุคลากรที่เป็นไปตามข้อกำหนดใน พ.ร.บ. คุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2518 และระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการบริหารงานบุคคล โดยมีการกำหนดเกณฑ์คุณสมบัติในการสรรหาเพื่อให้ได้บุคลากรที่มีความรู้ ความสามารถตรงตามตำแหน่งงาน รวมทั้งมีกระบวนการ/วิธีการในการวัดและประเมินผลบุคลากรประจำปี มีการกำหนดมาตรฐานตัวชี้วัดกับเป้าหมายและเกณฑ์วัดผล ที่เชื่อมโยงสู่การจ่ายค่าตอบแทนที่เป็นธรรม มีการจ่ายเงินพิเศษ (Incentive) เพื่อให้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั้งองค์กร ซึ่งจะส่งผลต่อขวัญและกำลังใจให้กับพนักงานต่อไป

ในปี 2559 บริษัทฯ ได้ปรับเปลี่ยนพันธกิจด้านพนักงานให้เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ที่สร้างความแข็งแกร่งให้กับพนักงานเพื่อให้ทำงานได้อย่างเต็มศักยภาพ ตระหนักถึงการให้ความสำคัญแก่ลูกค้า เสริมสร้างขีดความสามารถ ทักษะ และความรับผิดชอบ ตลอดจนเพิ่มพูนความผูกพันต่อองค์กร รวมถึงปรับเปลี่ยนคุณค่าหลัก (Core Value) ซึ่งถือเป็นหลักชี้นำขององค์กร รวมถึงพฤติกรรมพนักงานให้ปฏิบัติตามและเป็นตัวสนับสนุนการตัดสินใจต่างๆ ที่มีผลต่อการดำเนินงาน โดยพนักงานทุกคนต้องเข้าใจ ยึดถือ และปฏิบัติ เพื่อให้ทุกภาคส่วนขององค์กร มุ่งหน้าไปในทิศทางเดียวกัน และสามารถบรรลุวิสัยทัศน์ พันธกิจ และเป้าหมายขององค์กร อีกด้วย มีการนำวิธีการ Forced Distribution Curve / Forced – Ranking Model มาใช้ในการประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงานทุกระดับเพื่อให้ผลการดำเนินงานสอดคล้องกับผลประกอบการของบริษัทฯ

5. องค์กรกำหนดให้บุคลากรมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการควบคุมภายในเพื่อให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ขององค์กร

เพื่อให้มั่นใจได้ว่า บริษัทฯ สามารถบรรลุตามวัตถุประสงค์ขององค์กร จึงกำหนดให้บุคลากรมีหน้าที่ และความรับผิดชอบในการควบคุมภายใน โดยจัดให้มีนโยบายควบคุมภายในซึ่งเป็นกระบวนการสื่อสารเชิงบังคับ กำหนดให้ผู้บริหารและพนักงานใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติงานให้ได้ตามเป้าหมาย โดยผ่านกระบวนการทำงานที่ได้จัดวางไว้อย่างเหมาะสม และกำหนดตัวชี้วัด (KPI) ซึ่งถ่ายทอดเป้าหมายของแต่ละสายงานไปยังพนักงานตามลำดับชั้น ในขณะเดียวกัน บริษัทฯ พยายามรักษาสมดุลโดยไม่สร้างแรงกดดันให้กับพนักงาน มีการสร้างแรงจูงใจด้วยการเชื่อมโยงผลการประเมินกับการพิจารณาความดีความชอบเพื่อขึ้นเงินเดือนประจำปี และการให้เงินเพิ่มพิเศษ (Incentive) เพื่อเป็นขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงานของพนักงาน

การประเมินความเสี่ยง

6. องค์กรกำหนดวัตถุประสงค์ไว้อย่างชัดเจนเพียงพอ เพื่อให้สามารถระบุและประเมินความเสี่ยงต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบรรลุวัตถุประสงค์ขององค์กร

บริษัทฯ ได้กำหนดวัตถุประสงค์ในการดำเนินงาน โดยมุ่งเน้นความปลอดภัย และการให้บริการที่ดีเลิศแก่ลูกค้าภายใต้วิสัยทัศน์ "First Choice Carrier with Touches of THAI" ซึ่งเน้นการให้บริการแก่ผู้โดยสาร/ลูกค้าอย่างดีเลิศด้วยเสน่ห์ความเป็นไทยที่ลูกค้าเลือกเป็นอันดับแรก และด้านความปลอดภัยจะต้องเป็นไปตามข้อกำหนดของมาตรฐานการบินสากล

ทั้งนี้ ตามที่บริษัทฯ อยู่ในระหว่างการดำเนินการตามแผนปฏิรูปฯ ซึ่งมีเป้าหมายหลักคือการเป็นองค์กรแห่งโอกาส เป็นความภาคภูมิใจและสง่างามในฐานะสายการบินแห่งชาติ และเพื่อให้บรรลุเป้าหมายดังกล่าว หลังจากผ่านขั้นตอนแรก คือ Stop Bleeding แล้ว ปี 2559 บริษัทฯ ได้เข้าสู่ขั้นตอนที่ 2 ของการปฏิรูปเพื่อสร้างความแข็งแกร่ง (Strength Building) โดย 1 ใน 4 แผนงานหลัก คือ "การสร้างความเป็นเลิศในการบริการลูกค้า" บริษัทฯ มีแผนงานบูรณาการการบริการในทุกจุดสัมผัส สู่ความเป็นเลิศอย่างครบวงจร (Service Ring Improvement) โดยนำระบบ IT มาใช้เชื่อมต่อส่งข้อมูลต่างๆ บน Platform เดียวกันผ่านอุปกรณ์สื่อสารเคลื่อนที่ไปยังทุกจุดบริการ ซึ่งเป็นการบูรณาการงานบริการ สู่ความเป็นเลิศในทุกจุดสัมผัส นับตั้งแต่เริ่มเดินทางไปจนสิ้นสุดกระบวนการดูแลผู้โดยสารอย่างครบวงจร นอกจากเป็นการเตรียมพร้อมที่จะก้าวเข้าสู่ขั้นตอนที่ 3 ของการปฏิรูปเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน (Sustainable Growth) ในปี 2560 ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์สำคัญที่ทำให้การบินไทยแข่งขันในระดับพรีเมียมได้

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้กำหนดระดับความเสี่ยงที่องค์กรยอมรับได้ (Risk Appetite) เพื่อใช้เป็นกรอบในการกำหนดกลยุทธ์ของบริษัทฯ ให้เหมาะสม สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ในการดำเนินงานของบริษัทฯ ได้

7. องค์กรระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงทุกประเภทที่อาจกระทบต่อการบรรลุวัตถุประสงค์ไว้อย่างครอบคลุมทั่วทั้งองค์กร

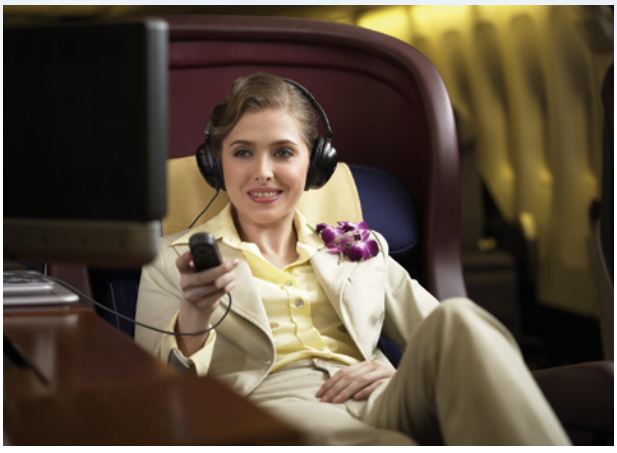
บริษัทฯ โดยฝ่ายบริหารความเสี่ยงร่วมกับฝ่ายบริหาร ได้มีการวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงในด้านต่างๆ ทั้งจากปัจจัยภายนอก เช่น ภาวการณ์แข่งขันในธุรกิจการบิน เศรษฐกิจและการเมืองทั้งของโลกและภูมิภาค การก่อการร้าย ภัยพิบัติและโรคระบาด และจากปัจจัยภายใน เช่น ประสิทธิภาพของกระบวนการทำงานและการบริหารจัดการ เทคโนโลยีสารสนเทศ โดยได้ระบุความเสี่ยงในด้านต่างๆ ได้แก่ ด้านกลยุทธ์ ด้านการดำเนินงาน ด้านการเงิน และด้านมาตรฐานและกฎระเบียบ รวมถึงสายงานต่างๆ ได้มีการบริหารความเสี่ยงในหน่วยงานตามคู่มือบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ และมีการจัดทำดัชนีชี้วัดความเสี่ยงที่สำคัญ (Key Risk Indicator/KRI) หากระดับคะแนนของความเสี่ยงเข้าสู่ Trigger และ Threshold จะมีการทบทวนมาตรการการควบคุม และจัดทำแผนงานรองรับ นอกจากนี้ ยังระบุความเสี่ยงที่อาจส่งผลกระทบให้โครงการต่างๆ ในแผนปฏิรูปไม่สำเร็จตามแผน โดยมีมาตรการควบคุมและกำกับดูแลอย่างใกล้ชิด ทั้งนี้ การบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ซึ่งได้รับการแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัทฯ

8. องค์กรได้พิจารณาถึงโอกาสที่จะเกิดการทุจริต ในการประเมินความเสี่ยงที่จะบรรลุวัตถุประสงค์ขององค์กร

บริษัทฯ มีนโยบายการต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ เพื่อให้เกิดความโปร่งใส และเป็นธรรม มีความซื่อสัตย์สุจริตในการปฏิบัติงาน มีการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity & Transparency Assessment : ITA) เป็นประจำทุกปี ตามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ ซึ่งเป็นการร่วมกัน 3 ฝ่าย ระหว่าง สำนักงาน ป.ป.ช. สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) และรัฐวิสาหกิจ 55 แห่ง เพื่อร่วมกันขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์ชาติว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริตให้เป็นรูปธรรม โดยในปี 2558 บริษัทฯ ได้ผลคะแนนประเมินเฉลี่ยรวมร้อยละ 79.30 จัดอยู่ในระดับมีคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานสูง นอกจากนี้ สำนักงานตรวจการองค์กรร่วมกับฝ่ายฝึกอบรมบุคลากร ได้จัดบรรยายรณรงค์ป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบให้กับพนักงานในหน่วยงานต่างๆ เพื่อส่งเสริมและปลูกจิตสำนึกให้พนักงานตระหนักและพึงระวังในการปฏิบัติที่เป็นการขัดต่อกฎหมาย กฎ ข้อบังคับ และระเบียบบริษัทฯ ซึ่งเป็นการกระทำผิดจากการปฏิบัติงานโดยรู้เท่าไม่ถึงการณ์ จัดทำ Bulletin ให้ความรู้เรื่องการป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบทุกเดือน มีเครือข่าย "TG รวมพลังป้องกันภัยทุจริต" โดยมีพนักงานเข้าร่วมเป็นสมาชิกและมีส่วนร่วมในการเฝ้าระวังสอดส่องดูแลการกระทำทุจริตและประพฤติมิชอบ อันจะนำมาซึ่งประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ ในการสร้างบุคคลต้นแบบที่มีความซื่อสัตย์สุจริตในการปฏิบัติงานอย่างยั่งยืนต่อไป

9. องค์กรสามารถระบุและประเมินความเปลี่ยนแปลงที่อาจมีผลกระทบต่อระบบการควบคุมภายใน

บริษัทฯ ได้นำปัจจัยต่างๆ ทั้งภายในและภายนอกบริษัทฯ ที่มีผลกระทบต่อการดำเนินงาน มาประเมินและวิเคราะห์ความเปลี่ยนแปลง เพื่อระบุเป็นความเสี่ยงระดับองค์กรและระดับฝ่าย โดยปัจจัยที่นำมาพิจารณา อาทิ การขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำ การก่อการร้าย ภัยพิบัติและโรคระบาด การเปลี่ยนแปลงด้านกฎหมายหรือระเบียบข้อบังคับต่างๆ เป็นต้น โดยมีการติดตามความคืบหน้าในการบริหารความเสี่ยงอย่างสม่ำเสมอ รวมถึงได้ประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจัดทำแผนเพื่อควบคุมความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้



กิจกรรมการควบคุม

10. องค์กรมีมาตรการควบคุมที่ช่วยลดความเสี่ยงที่จะไม่บรรลุวัตถุประสงค์ขององค์กรให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้

บริษัทฯ มีมาตรการควบคุมที่ช่วยลดความเสี่ยงที่จะทำให้องค์กรไม่บรรลุวัตถุประสงค์ โดยมีการกำหนดนโยบาย จัดทำคู่มือการปฏิบัติงาน และระเบียบปฏิบัติต่างๆ สำหรับกิจกรรมที่สำคัญของบริษัทฯ เช่น ระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยอำนาจอนุมัติทางการเงิน ระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการจัดซื้อ จัดจ้าง เป็นต้น และจัดทำมาตรการเพื่อควบคุมความเสี่ยงของแต่ละหน่วยงาน โดยพิจารณาจากความซับซ้อนของงาน และลักษณะงาน อาทิ การควบคุมเชิงป้องกัน/ลดความเสี่ยง (Reduction) ในด้านสารสนเทศ โดยการพัฒนาระบบ SIEM (Security Incident and Event Management) และจัดตั้ง SOC (Security Operations Center) เพื่อใช้ตรวจสอบและเฝ้าระวัง/รับมือกับเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยจากการคุกคามด้าน Cyber ด้านกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง มีการปรับปรุงมาอย่างต่อเนื่องโดยบริษัทฯ ได้ปรับปรุงระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการพัสดุ เมื่อปี พ.ศ. 2555 รวมทั้งมีการจัดตั้งคณะกรรมการและคณะทำงานย่อยต่างๆ ที่แบ่งแยกหน้าที่กันโดยการออกเป็นคำสั่งบริษัทฯ เช่น คณะกรรมการและคณะทำงาน เกี่ยวกับการจัดหาเครื่องบิน มีการแต่งตั้งเป็นคณะกรรมการและคณะทำงานย่อยต่างๆ 8 คณะ เป็นต้น นอกจากนี้ ระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. 2555 ยังกำหนดให้พัสดุที่มีวงเงินตั้งแต่ 50 ล้านบาทขึ้นไปให้แจ้งสำนักงานการตรวจสอบภายในส่งผู้แทนเข้าร่วมสังเกตการณ์ทุกครั้ง รวมถึงกำหนดให้การจัดพัสดุที่มีมูลค่าเกินกว่า 100 ล้านบาท ให้ผู้ที่ทำสัญญากับบริษัทฯ จะต้องเปิดเผยค่าใช้จ่ายที่จ่ายให้กับบุคคลอื่น อันเกี่ยวเนื่องกับตัวแทนจำหน่าย ค่าประสานงาน ตลอดจนค่าใช้จ่ายที่จ่ายให้บุคคลอื่นที่มาร่วมในการดำเนินการตามสัญญาและการรับช่วงงานตามสัญญา (Sub Contract) ให้บริษัทฯ ทราบ รวมทั้งได้กำหนดให้การจัดหาที่มีวงเงินเกินกว่า 100,000 บาท ต้องจัดทำและประกาศราคากลางก่อนการจัดหา ทั้งนี้ บริษัทฯ มีนโยบายการต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ มีการรณรงค์ป้องกันการทุจริต การให้ความรู้โดยสื่อสารให้พนักงานตระหนักในเรื่องการทุจริตฯ อย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ ยังมีการระบุกิจกรรมและกรอบเวลาในการดำเนินการควบคุมความเสี่ยง โดยคำนึงถึงสภาพแวดล้อม ขอบเขตการดำเนินงาน ปัจจัยเกี่ยวข้องอื่นๆ รวมทั้งมีการจัดทำ ทบทวน ปรับปรุงระเบียบ วิธีปฏิบัติต่างๆ เพื่อลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้

11. องค์กรเลือกและพัฒนากิจกรรมการควบคุมทั่วไปด้วยระบบเทคโนโลยี เพื่อช่วยสนับสนุนการบรรลุวัตถุประสงค์

ในปี 2559 บริษัทฯ ได้นำระบบเทคโนโลยีมาใช้เพื่อช่วยสนับสนุนการบรรลุวัตถุประสงค์ อาทิ ระบบ Network Management System (NMS) ระบบ Revenue Management System (RMS) ระบบ Automatic Fare Benchmarking ระบบ Customer Relationship Management (CRM) ระบบ New World Class Web/Mobile Platform รวมถึงการบูรณาการระบบ IT เพื่อเชื่อมต่อแต่ละจุดบริการให้อยู่ใน Platform เดียวกันในแผนงาน Service Ring Improvement เพื่อให้งานบริการในทุกจุดสัมผัสสู่ความเป็นเลิศอย่างครบวงจร โดยใช้ Smartphone เป็นเครื่องมือหลักในการส่งข้อมูลไปยังหน่วยงานรับผิดชอบเพื่อแก้ไขปัญหาที่ผู้โดยสารไม่ได้รับความสะดวกได้อย่างรวดเร็ว

ทั้งนี้ บริษัทฯ โดยฝ่ายงานบริการเทคโนโลยีสารสนเทศ มีการจัดทำแผนแม่บท IT เพื่อจัดลำดับความสำคัญของการลงทุนเพื่อพัฒนาระบบสารสนเทศของบริษัทฯ โดยมีการทบทวนทุกปีเพื่อให้สอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกับกลยุทธ์บริษัทฯ มีการจัดทำสถาปัตยกรรมโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ และนโยบายมาตรการการรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศ (Security Policy & Standard) โดยอ้างอิงกรอบมาตรฐาน ISO27001 และกำหนดให้ทุกหน่วยงานต้องถือปฏิบัติ โดยออกเป็นคำสั่งบริษัทฯ เพื่อใช้เป็นกรอบในการควบคุมโครงสร้างพื้นฐานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของบริษัทฯ ให้เป็นมาตรฐาน ง่ายต่อการปรับเปลี่ยนและบำรุงรักษา และเกิดความมั่นคงปลอดภัย รวมถึงได้กำหนดให้มีการควบคุมกระบวนการได้มา การพัฒนาและบำรุงรักษาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศโดยจัดทำเป็นคู่มือบริหารจัดการโครงการ (Project Management Handbook)

12. องค์กรจัดให้มีกิจกรรมการควบคุมผ่านทางนโยบาย ซึ่งได้กำหนดสิ่งที่คาดหวังและขั้นตอนการปฏิบัติเพื่อให้นโยบายที่กำหนดไว้นั้นสามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้

บริษัทฯ ได้นำกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับของหน่วยงาน/องค์กรภายนอกที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบิน ทั้งของภาครัฐและองค์กรต่างๆ ทั้งในและต่างประเทศ มาประมวลและจัดทำเป็นนโยบาย ระเบียบปฏิบัติ และคู่มือการปฏิบัติงาน ทั้งที่เป็นลายลักษณ์อักษรและที่เป็น Electronic File และเพื่อให้นโยบาย ระเบียบปฏิบัติและคู่มือต่างๆ สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้ บริษัทฯ จึงได้กำหนดให้ผู้บริหารมีหน้าที่และความรับผิดชอบ ในการนำนโยบายและแผนงานด้านต่างๆ ไปสู่การปฏิบัติ โดยบรรจุไว้ในแผนงานของฝ่าย คำรับรองการปฏิบัติหน้าที่ ข้อตกลงการให้บริการ และมติการประชุม โดยมีการสั่งการและมอบหมายการปฏิบัติตามสายการบังคับบัญชา โดยมีบุคลากรซึ่งได้มีการกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบไว้ใน Job Description อย่างเหมาะสม มีการกำหนดกรอบเวลาที่ชัดเจนและมีหัวหน้างานกำกับดูแล ติดตามผลอย่างใกล้ชิด ทั้งจากการประชุมและเอกสาร หากพบข้อผิดพลาดจะทำการแก้ไขในทันทีเพื่อให้งานสำเร็จตามเป้าหมาย นอกจากนี้ ผู้บริหาร หัวหน้างาน ได้ติดตามและกำกับดูแลการปฏิบัติงานของพนักงานให้เป็นไปตามกฎ ระเบียบ และคำสั่งต่างๆ รวมถึงการทบทวนและปรับปรุงแก้ไขนโยบายและระเบียบปฏิบัติต่างๆ ให้เหมาะสมกับสถานการณ์ ทั้งนี้เป็นไปตามนโยบายการกำกับดูแลการปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบของบริษัทฯ

สารสนเทศและการสื่อสาร

13. องค์กรมีข้อมูลที่เกี่ยวข้องและมีคุณภาพเพื่อสนับสนุนให้การควบคุมภายในสามารถดำเนินไปได้ตามที่กำหนดไว้

บริษัทฯ มีการนำข้อมูลที่ต้องการใช้ในการดำเนินงาน โดยพิจารณาทั้งข้อมูลจากภายในและภายนอก ได้แก่ ข้อมูลด้านกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อกำหนด ข้อมูลการปฏิบัติงาน ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบิน โดยนำมาศึกษา วิเคราะห์ พิจารณากลั่นกรอง และเปรียบเทียบอย่างเป็นระบบ มีระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT) เพื่อรองรับการจัดเก็บ ค้นหาข้อมูลและรองรับการปฏิบัติงาน มีการพัฒนาระบบ IT ให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของข้อมูล และเทคโนโลยี อาทิ การพัฒนาระบบ Data Warehouse ในการเก็บข้อมูลลูกค้าเพื่อนำไปพัฒนาและปรับปรุงคุณภาพผลิตภัณฑ์และการบริการ การนำระบบ SAP-DE/WISE SAP-HCM และ SAP-BU มาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน ช่วยให้ผู้บริหารมีข้อมูลในการพิจารณาต้นทุน และความคุ้มค่าได้เป็นอย่างดี มีการศึกษา วิเคราะห์ ประเมินปัจจัยแวดล้อม โดยจัดทำ Feasibility Study เพื่อพิจารณาความคุ้มค่าในการดำเนินงานหรือการลงทุนผ่านทางคณะกรรมการหรือคณะทำงานชุดต่างๆ เพื่อบริหารโครงการลงทุนให้เป็นไปตามเป้าหมายและได้ประโยชน์สูงสุด นอกจากนี้ ยังมีศูนย์ข้อมูลข่าวสารทำหน้าที่กำกับ ดูแล บริหารจัดการงานด้านข้อมูลข่าวสารของบริษัทฯ ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติฯ ข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 อย่างเคร่งครัด

14. องค์กรสื่อสารข้อมูลภายในองค์กร ซึ่งรวมถึงวัตถุประสงค์และความรับผิดชอบต่อการควบคุมภายใน ที่จำเป็นต่อการสนับสนุนให้การควบคุมภายในดำเนินไปได้ตามที่วางไว้

บริษัทฯ มีระบบสารสนเทศ และกระบวนการสื่อสารข้อมูลภายในอย่างเพียงพอ และมีประสิทธิภาพ มีช่องทางในการสื่อสารทั้งภายในฝ่าย และระหว่างฝ่าย เพื่อให้พนักงาน และผู้บริหารได้รับทราบ และสามารถเข้าถึงข้อมูลในการปฏิบัติงานได้อย่างรวดเร็วผ่านช่องทางต่างๆ เช่น การประชุม เอกสาร e-mail Intranet ของบริษัทฯ ประกาศเสียงตามสาย ตลอดจน Mobile Application และเพื่อให้การสื่อสารภายในองค์กรมีประสิทธิภาพทันต่อเหตุการณ์ และเข้าถึงพนักงานทุกกลุ่ม อันเป็นปัจจัยสำคัญยิ่งในการรักษาความมีเอกภาพและเชื่อมพนักงานทั้งองค์กรเข้าไว้ด้วยกัน บริษัทฯ ได้จัดทำแบบสอบถามฯ เพื่อให้พนักงานเสนอความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อนำผลที่ได้มาวิเคราะห์ปรับปรุงและพัฒนาการปฏิบัติงานด้านสื่อสารภายในองค์กรให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่พนักงานและบริษัทฯ ต่อไป นอกจากนี้ ยังมีคู่มืองานสารบรรณและข้อมูลข่าวสารลับในการกำหนดระดับชั้นความลับของข้อมูลในบริษัทฯ รวมถึงการจัดทำรายงานข้อมูลที่สำคัญถึงคณะกรรมการบริษัทฯ อย่างสม่ำเสมอ เช่น รายงานทางการเงิน การเปิดเผยข้อมูลประกอบงบการเงิน นโยบายการบัญชีและประมาณการที่สำคัญ รวมทั้งข้อสังเกตจากการตรวจสอบและสอบทานงบการเงินของผู้สอบบัญชี รายงานสภาพคล่องทางการเงินและสถานะหนี้ของบริษัทฯ รายงานผลการดำเนินงานของบริษัทร่วมและบริษัทย่อย เป็นต้น นอกจากที่กล่าวมาแล้ว บริษัทฯ ได้จัดให้มีช่องทางสำหรับพนักงานสามารถแจ้งข้อมูลหรือเบาะแสเกี่ยวกับการทุจริตและประพฤติมิชอบภายในบริษัทฯ ตามนโยบาย Whistle Blower และตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการร้องเรียนเกี่ยวกับการทุจริตหรือการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ คำสั่งบริษัทฯ รวมทั้งคู่มือประมวลบรรษัทภิบาลและจริยธรรม

15. องค์กรได้สื่อสารกับหน่วยงานภายนอกเกี่ยวกับประเด็นที่อาจมีผลกระทบต่อการควบคุมภายใน

บริษัทฯ ได้จัดทำรายงานประจำปี เผยแพร่ให้แก่ผู้ถือหุ้น และเผยแพร่ทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ ฝ่ายภาพลักษณ์และสื่อสารองค์กร ได้ประชาสัมพันธ์ข่าวสารของบริษัทฯ ผ่านทางสื่อต่างๆ รวมถึง Mobile Application ตลอดจนจัดให้มีช่องทางในการร้องเรียน/สื่อสารข้อมูลจากลูกค้า สายการบินลูกค้า และองค์กร/หน่วยงานภายนอก เช่น Department of Civil Aviation และ/หรือ Authority ต่างๆ ของแต่ละประเทศที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการบินโดยผ่านทางจดหมาย e-mail หรือ แบบฟอร์ม Customer Relation ถึงผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ นอกจากนี้ มีการจัดทำแบบสำรวจความพึงพอใจของลูกค้า เพื่อรับฟังปัญหาและข้อร้องเรียนที่เกิดจากการให้บริการ รวมถึงการรับข้อเสนอแนะเพื่อพัฒนาปรับปรุงการให้บริการให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ตลอดจนมีการติดต่อสื่อสารเพื่อรับนโยบายจากหน่วยราชการ และกระทรวงต่างๆ รวมถึงการจัดทำรายงานเพื่อเสนอต่อหน่วยราชการที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ ยังเปิดโอกาสให้บุคคลภายนอกสามารถแจ้งข้อมูลหรือเบาะแสเกี่ยวกับการฉ้อฉลหรือทุจริตมายังกรรมการผู้อำนวยการใหญ่โดยตรง โดยผ่านทางเอกสาร หรือ e-mail

การติดตามประเมินผล

16. องค์กรติดตามและประเมินผลการควบคุมภายใน เพื่อให้มั่นใจได้ว่าการควบคุมภายในยังดำเนินไปอย่างครบถ้วนเหมาะสม

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

ในปี 2559 หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของประเทศต่างๆ ทั่วโลกยังคงเพิ่มความถี่ในการตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยของสายการบินของประเทศไทยที่ทำการบินเข้าในแต่ละประเทศ โดยบริษัทฯ ได้รับการตรวจสอบมาตรฐานด้านความปลอดภัย (Ramp Inspection) ตามมาตรฐานสากล ผลการตรวจสอบไม่พบข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญ ซึ่งเป็นสิ่งที่ยืนยันความมีมาตรฐานด้านการบินของบริษัทฯ ได้เป็นอย่างดี

17. องค์กรประเมินและสื่อสารข้อบกพร่องของการควบคุมภายในอย่างทันเวลาต่อบุคคลที่รับผิดชอบ

บริษัทฯ โดยสำนักงานการตรวจสอบภายใน ได้กำหนดแนวทางการจัดทำรายงานผลการตรวจสอบ และข้อเสนอแนะเพื่อการแก้ไขปรับปรุง รวมทั้งติดตามผลการดำเนินการตามข้อเสนอแนะ นำเสนอต่อผู้บริหารหน่วยรับตรวจ และผู้บริหารระดับสูงที่เกี่ยวข้องเพื่อรับทราบและดำเนินการตามข้อเสนอแนะโดยสำนักงานการตรวจสอบภายใน มีการติดตามความคืบหน้าการดำเนินการตามข้อเสนอแนะในรายงานผลการตรวจสอบทุกประเด็นจนกว่าจะมีการดำเนินการแล้วเสร็จครบถ้วน รวมถึงสรุปผลความคืบหน้า นำเสนอต่อกรรมการผู้อำนวยการใหญ่และคณะกรรมการตรวจสอบทุกไตรมาส เพื่อให้มั่นใจว่ามีการนำข้อเสนอแนะไปปฏิบัติอย่างมีประสิทธิผล นอกจากนี้ ในกรณีที่พบหรือมีข้อสงสัยว่ามีรายการหรือการกระทำที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ อย่างร้ายแรง เช่น การขัดแย้งทางผลประโยชน์ การทุจริต มีสิ่งผิดปกติหรือความบกพร่องที่สำคัญในระบบการควบคุมภายใน หรือมีการฝ่าฝืนกฎ ระเบียบ เป็นต้น หัวหน้าสำนักงานการตรวจสอบภายในจะรายงานต่อกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และคณะกรรมการตรวจสอบทันที

ทั้งนี้ ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2560 โดยมีกรรมการอิสระทั้ง 8 ท่าน ซึ่งรวมกรรมการตรวจสอบจำนวน 3 ท่านเข้าร่วมประชุมด้วย สรุปได้ว่าระบบการควบคุมภายในของบริษัทฯ มีความเพียงพอกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ



รายการ ระหว่างกัน

บริษัทฯ มีรายการระหว่างกันที่สำคัญกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ และนิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559 ดังนี้

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธ.ค. 2559	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธ.ค. 2558	
กระทรวงการคลัง	• กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 51.03 • กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นายสมชัย สัจจพงษ์ ดำรงตำแหน่งปลัดกระทรวงการคลัง	1. กระทรวงการคลังกู้เงินจากสถาบันการเงินต่างประเทศให้บริษัทฯ กู้ต่อ ประกอบด้วย • เงินกู้ยืมระยะยาว ซึ่งยังคงมียอดคงค้างและดอกเบี้ยจ่าย ดังนี้ - เงินกู้ยืมระยะยาวคงค้าง - ดอกเบี้ยจ่าย	 14,620.53 358.90	 15,258.20 351.85	การกำหนดราคา/เงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ยเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		• เงินกู้ยืมระยะสั้นซึ่งยังคงมียอดคงค้างและดอกเบี้ยจ่าย ดังนี้ - เงินกู้ยืมระยะสั้นคงค้าง - ดอกเบี้ยจ่าย	 5,400.38 52.39	 3,625.38 18.62	การกำหนดราคา/เงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ยเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัทฯ มีรายการเช่าที่ดินจากที่ราชพัสดุ	5.12	5.11	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		3. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบินแก่กระทรวงการคลัง - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	 0.00 0.00	 0.16 0.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธ.ค. 2559	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธ.ค. 2558	
ธนาคารออมสิน	• กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารออมสิน	1. บริษัทฯ ได้กู้เงินจากธนาคารออมสิน ประกอบด้วย • เงินกู้ยืมระยะยาว - ยอดเงินคงค้าง - ดอกเบี้ยจ่าย	 0.00 0.00	 0.00 5.52	การกำหนดราคา/เงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ยเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารออมสิน จำนวนเงินไม่เกิน 7,000 ล้านบาท และในปี 2559 มีการใช้วงเงิน - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ค้างจ่าย - ยอดเงินคงค้าง - ดอกเบี้ยจ่าย	 9.71 3.86 0.00 94.56	 0.00 0.00 7,000.00 223.48	การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมการใช้วงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		3. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้บริการเช่าพื้นที่และบริการอื่นๆ แก่ธนาคารออมสิน - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	 3.02 0.17	 2.95 1.76	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธ.ค. 2559	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธ.ค. 2558	
ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย	• กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ ได้กู้เงินระยะสั้นจากธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย ซึ่งยังคงมียอดคงค้างและผลกำไรที่ต้องชำระ ดังนี้ • เงินกู้ระยะสั้น - ยอดเงินคงค้าง - การชำระผลกำไร	 0.00 0.00	 0.00 17.18	การกำหนดราคา/เงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ยเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	• กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	1. บริษัทฯ ทำสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาว กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ซึ่งยังมียอดคงค้างและดอกเบี้ยจ่าย ดังนี้ - ยอดเงินคงค้าง - ดอกเบี้ยจ่าย	 1,271.50 3.59	 0.00 0.00	การกำหนดราคา/เงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ยเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย จำนวนเงิน 3,000 ล้านบาท - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ค้างจ่าย	 3.50 0.02	 3.60 0.02	การกำหนดราคา/เงื่อนไข/ค่าธรรมเนียมการใช้วงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		3. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบินแก่ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	 1.10 0.00	 0.05 0.00	กำหนดราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธ.ค. 2559	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธ.ค. 2558	
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	• กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้ควบคุมธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) โดยผ่านทางธนาคารแห่งประเทศไทย และกองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาระบบสถาบันการเงิน	1. บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) จำนวนเงิน 3,000 ล้านบาท			การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมการใช้วงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้	7.52	2.01	
		- ยอดเงินกู้คงค้าง	0.00	0.00	
		- ดอกเบี้ยจ่าย	0.00	81.19	
	• กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นายสมชัย สัจจพงษ์ ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการของธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	2. บริษัทฯ ขายบริการให้เช่าสำนักงาน ตู้ ATM ค่าน้ำ-ไฟ และ Lease line แก่ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม	6.54	5.91	
		- ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.60	0.06	
		3. บริษัทฯ ซื้อบริการรับ-ส่งเงินสดของบริษัทฯ และจ่ายค่าธรรมเนียมธนาคารให้กับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	0.43	0.50	
		- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.008	0.01	

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธ.ค. 2559	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธ.ค. 2558	
บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด	• กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด และของบริษัทฯ • กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นายรัฐพล ภักดีภูมิ ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด	1. บริษัทฯ ซื้อบริการฝากส่งไปรษณีย์ในประเทศและต่างประเทศ และซื้ออุปกรณ์ไปรษณีย์ จากบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	4.32	6.66	
		- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.08	0.08	
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน แก่บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม	2.92	4.60	
		- ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.58	0.89	
การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	• กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	1. บริษัทฯ จ่ายค่า commission ในการจำหน่ายบัตรโดยสารของบริษัทฯ ในอัตราร้อยละ 5 แก่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	0.65	1.08	
		- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.00	0.83	
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้เช่าสำนักงานแก่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม	71.05	64.76	
		- ยอดลูกหนี้คงค้าง	4.13	8.11	

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธ.ค. 2559	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธ.ค. 2558	
บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)	• กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ • ประธานกรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นายอารีพงศ์ ภู่ชอุ่ม ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) หมายเหตุ นายอารีพงศ์ ภู่ชอุ่ม ลาออกจากตำแหน่งกรรมการบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2559 เป็นต้นไป	1. บริษัทฯ ซื้อน้ำมันเครื่องบินและน้ำมันรถยนต์จากบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	6,903.63	9,469.94	
		- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	208.90	658.38	
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้บริการสอบเทียบเครื่องมือวัด (AC Dielectric Tester) แก่บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม	49.21	63.92	
		- ยอดลูกหนี้คงค้าง	7.75	5.44	
บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	• กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	1. บริษัทฯ ประกอบกิจการและเช่าพื้นที่ในเขตท่าอากาศยานต่างๆ เพื่อใช้สำหรับจอดอากาศยาน จอดพาหนะ ขนถ่ายสินค้า เก็บอุปกรณ์ภาคพื้นดิน เก็บตู้คอนเทนเนอร์ ตั้งสำนักงานสายการบิน และบริการอื่นๆ จากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	9,161.31	8,642.93	
		- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	167.18	156.67	

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธ.ค. 2559	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธ.ค. 2558	
		2. บริษัทฯ มีรายได้จากการขายบัตรโดยสารเครื่องบินและได้รับส่วนแบ่งรายได้ 2% จากการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน (Passenger Service Charges) ให้กับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม	93.89	89.21	
		- ยอดลูกหนี้คงค้าง	11.16	8.29	
สถาบันการบินพลเรือน	• กระทรวงการคลังซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมสถาบันการบินพลเรือน	1. บริษัทฯ จัดส่งนักบินบริษัทฯ ไปอบรมด้านกิจการบินจากสถาบันการบินพลเรือน			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	46.73	55.67	
		- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.00	0.00	
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบินแก่สถาบันการบินพลเรือน			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม	0.06	0.17	
		- ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.00	0.12	

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธ.ค. 2559	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธ.ค. 2558	
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด (บริษัทย่อย)	• บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 55 • ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นายณรงค์ชัย ว่องธนะวิโมกษ์ ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด	บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ แก่บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง - เงินมัดจำค่าเช่าพื้นที่	 1.35 0.15 0.16	 1.67 0.11 0.16	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด (บริษัทย่อย)	• บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม • ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ เรืออากาศเอกกนก ทองเผือก ดำรงตำแหน่ง ประธานกรรมการ นางอุษณีย์ แสงสิงแก้ว ดำรงตำแหน่งรองประธานกรรมการ และนางสาวปิยาณี สังข์ทอง ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด	1. บริษัทฯ ให้เงินกู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด - เงินกู้ยืมระยะสั้น - ดอกเบี้ยรับ - ดอกเบี้ยค้างรับ	 0.00 0.00 0.00	 0.00 0.99 0.11	การกำหนดราคา/เงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ยเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัทฯ ซื้อบริการจัดส่งพนักงานแรงงานภายนอกเพื่อปฏิบัติงานในบริษัทฯ จากบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	 950.70 277.68	 860.06 286.36	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธ.ค. 2559	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธ.ค. 2558	
	หมายเหตุ นางสาวปิยาณี สังข์ทอง ดำรงตำแหน่งกรรมการของ บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2559	3. บริษัทฯ ให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์สำนักงาน แก่บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม	2.72	4.13	
		- ยอดลูกหนี้คงค้าง	1.58	1.80	
		4. บริษัทฯ จ่ายค่าแรงล่วงหน้าให้แก่บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดลูกหนี้คงค้าง	249.04	209.55	
บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด (บริษัทย่อย)	• บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม • ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ เรืออากาศเอก วีระศักดิ์ วิรุฬห์เพชร ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการของบริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด เรืออากาศเอก กนก ทองเผือก และนายอริชัย นุ่มลมุล ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด หมายเหตุ เรืออากาศเอก วีระศักดิ์ วิรุฬห์เพชร ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการของบริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2559	บริษัทฯ ให้บริการใช้เครื่องมือและอุปกรณ์ในการฝึกอบรมด้านการบินและให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงาน และอุปกรณ์สำนักงาน แก่บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม	13.85	9.03	
		- ยอดลูกหนี้คงค้าง	1.17	0.71	

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธ.ค. 2559	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธ.ค. 2558	
บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด (บริษัทย่อย)	• บริษัทฯ ถือหุ้นผ่านบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด ประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม หมายเหตุ ผู้บริหารของบริษัทฯ คือ เรืออากาศเอก กนก ทองเผือก ได้รับการแต่งตั้งจากบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด ให้ไปดำรงตำแหน่งประธานกรรมการในบริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด	1. บริษัทฯ จ่ายค่าคอบแทน (Commission) จากการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ของบริการเอื้องหลวง แก่บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	0.06	0.05	
		- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.00	0.00	
		2. บริษัทฯ ขายทัวร์เอื้องหลวง ให้แก่บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม	30.01	49.46	
		- ยอดลูกหนี้คงค้าง	1.16	8.08	
บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด (บริษัทย่อย)	• บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด ร้อยละ 100 • กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นายคณิศ แสงสุพรรณ ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการของบริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด • ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นายจรัมพร โชติกเสถียร เรืออากาศเอก มนตรี จำเรียง และนายธีรพล โชติชนาภิบาล ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด	1. บริษัทฯ จ่ายเงินค่าหุ้นสามัญให้แก่ บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด			
		- จำนวนเงิน	1,000.00	0.00	
		2. บริษัทฯ ซื้อบริการ Block Space จากบริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	143.10	112.49	
		- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	1,363.65	5,015.93	

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธ.ค. 2559	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธ.ค. 2558	
		3. บริษัทฯ ให้บริการเช่าเครื่องบิน น้ำมันเครื่องบิน บริการภาคพื้นดิน ลานจอดสนามบิน ค่าเบี้ยประกันเครื่องบิน บัตรผ่านขึ้นเครื่องบิน ฝึกนักบินใช้เครื่องบินจำลอง และอาหารขึ้นเครื่องบิน			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม	8,183.20	5,514.59	
		- ยอดลูกหนี้คงค้าง	6,060.39	8,104.09	
บริษัท คอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด (บริษัทร่วม)	• บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท คอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด ประมาณร้อยละ 40 • ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ เรืออากาศเอก กนก ทองเผือก ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการ นายนิรุฒ มณีพันธ์ และเรืออากาศโท สมบุญ ลิ้มวัฒนพงศ์ ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท คอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด	บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักของบริษัท คอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด สำหรับผู้โดยสารของบริษัทฯ			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	0.05	0.15	
		- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.00	0.00	

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธ.ค. 2559	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธ.ค. 2558	
	หมายเหตุ เรืออากาศโท สมบุญ ลิ้มวัฒนพงศ์ ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท คอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2559				
บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (บริษัทร่วม)	• บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ประมาณร้อยละ 22.59 • ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ เรืออากาศเอก มนตรี จำเรียง เรืออากาศเอก วีระศักดิ์ วิรุฬห์เพชร และเรืออากาศโท สมบุญ ลิ้มวัฒนพงศ์ ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หมายเหตุ เรืออากาศเอก วีระศักดิ์ วิรุฬห์เพชร ดำรงตำแหน่งกรรมการ ของบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2559 และเรืออากาศโท สมบุญ ลิ้มวัฒนพงศ์ ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2559	1. บริษัทฯ ซื้อบริการเติมน้ำมันเครื่องบินจากบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	 386.12 43.45	 310.50 36.15	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัทฯ มีการให้บริการขนส่งและการบริการด้านอาหารให้แก่บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	 0.02 0.00	 0.02 0.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธ.ค. 2559	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธ.ค. 2558	
บริษัท โรงแรมรอยัล ออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) (บริษัทร่วม)	• บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท โรงแรมรอยัล ออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) ประมาณร้อยละ 24 • ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นายธีรพล โชคิชนาภิบาล ดำรงตำแหน่ง กรรมการของบริษัท โรงแรมรอยัล ออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)	บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักของบริษัท โรงแรมรอยัล ออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) สำหรับผู้โดยสารของบริษัทฯ - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	 2.22 0.003	 1.12 0.02	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด (บริษัทร่วม)	• บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด ประมาณร้อยละ 30 • ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นางอุษณีย์ แสงสิงแก้ว ดำรงตำแหน่ง ประธานกรรมการของบริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด	1. บริษัทฯ ซื้ออาหารและบริการจากบริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	 15.99 5.05	 19.06 0.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัทฯ มีรายได้จากการขายวัตถุดิบและการให้บริการแก่บริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	 0.18 0.02	 1.60 0.004	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธ.ค. 2559	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธ.ค. 2558	
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด (บริษัทร่วม)	• บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด ประมาณร้อยละ 30 • ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นางอุษณีย์ แสงสิงแก้ว ดำรงตำแหน่ง รองประธานกรรมการ และนางสาวปิยาณี สังข์ทอง ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด หมายเหตุ นางสาวปิยาณี สังข์ทอง ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2559	1. บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักจากบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด สำหรับผู้โดยสารของบริษัทฯ			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	14.01	23.43	
		- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.80	0.34	
		2. บริษัทฯมีรายได้จากการโฆษณาในแผ่นโฆษณาของบริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม	0.02	0.00	
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) (บริษัทร่วม)	• บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ร้อยละ 39.20 • ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นายจรัมพร โชติกเสถียร เรืออากาศเอก มนตรี จำเรียง นายธีรพล โชติชนาภิบาล และนายณรงค์ชัย ว่องธนะวิโมกษ์ ดำรงตำแหน่งกรรมการ ของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)	1. บริษัทฯ ชำระค่าบริการอุปกรณ์ บริการภาคพื้นที่จังหวัดอุบลราชธานี และค่า Engineer Licence ของบริษัทสายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	0.09	0.16	
		- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.00	0.03	

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธ.ค. 2559	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธ.ค. 2558	
	หมายเหตุ นายธีรพล โชติชนาภิบาล ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 7 เมษายน 2559	2. บริษัทฯ ให้บริการเช่าเครื่องบินและให้บริการด้านธุรกิจการบิน แก่บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ทั้งนี้ รายได้จากการให้บริการด้านธุรกิจการบิน โดยหลักประกอบด้วย ค่าซ่อมบำรุงอากาศยาน ค่าซ่อมบำรุงอุปกรณ์ ค่าน้ำมันเครื่องบิน เป็นต้น			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม	127.66	195.49	
		- ยอดลูกหนี้คงค้าง	40.54	73.22	
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บริษัทร่วมลงทุน)	• กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และของบริษัทฯ • บริษัทฯ ถือหุ้นประมาณร้อยละ 1.01 ในบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด • ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ เรืออากาศเอก วีระศักดิ์ วิรุฬห์เพชร ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด หมายเหตุ เรืออากาศเอก วีระศักดิ์ วิรุฬห์เพชร ดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2559	1. บริษัทฯ ซื้อบริการนำร่อง (Navigation) และเช่าอุปกรณ์สื่อสารจากบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	1,638.95	1,716.48	
		- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	133.78	132.99	
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้บริการขนส่งแก่บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม	11.50	16.44	
		- ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.04	0.32	

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธ.ค. 2559	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธ.ค. 2558	
สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	• กรรมการบริษัทฯ ได้แก่ พลตำรวจเอก จักรทิพย์ ชัยจินดา ดำรงตำแหน่ง ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ	1. บริษัทฯ ว่าจ้างพิมพ์ Form Thailand E/D Card เพื่อบริการผู้โดยสาร			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	6.72	5.76	
		- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	1.52	0.76	
		2. บริษัทฯ รับจ้างซ่อมบำรุง ปรับปรุงเฮลิคอปเตอร์ ฝึกอบรมช่างประจำปี 2559 และอื่นๆ			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม	526.01	582.45	
		- ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.06	0.64	
กองทัพอากาศ	• กรรมการบริษัทฯ ได้แก่ พลอากาศเอก ศรีทศ สนแจ้ง ดำรงตำแหน่ง ผู้บัญชาการทหารอากาศ ของกองทัพอากาศ หมายเหตุ พลอากาศเอก ศรีทศ สนแจ้ง เกษียณอายุราชการ เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2559	บริษัทฯ ขายเครื่องบินแบบ A340-500 จำนวน 1 ลำ และให้บริการซ่อมบำรุงเครื่องบิน เครื่องยนต์ อะไหล่เครื่องบิน และอื่นๆ ให้แก่กองทัพอากาศ			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ขายทรัพย์สินพร้อมบริการซ่อมบำรุง	1,033.30	0.00	
		- ยอดรายได้รวม	582.89	514.54	
		- ยอดลูกหนี้คงค้าง	460.00	95.97	

ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังมีรายการระหว่างกันที่เป็นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับบริการสาธารณูปโภคต่างๆ (ซึ่งประกอบด้วย ค่าไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์) ที่บริษัทฯ มีการทำรายการกับหน่วยงานของรัฐ และ/หรือรัฐวิสาหกิจที่ทำหน้าที่เป็นผู้ให้บริการสาธารณูปโภคต่างๆ ดังกล่าว เป็นจำนวนเงิน 63.73 ล้านบาท สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559 และมียอดคงค้าง 3.89 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559

ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของรายการระหว่างกัน

สำหรับการเข้าทำรายการระหว่างกันข้างต้นนั้น บริษัทฯ มีวัตถุประสงค์เพื่อก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยเป็นการดำเนินการตามปกติของธุรกิจ ทั้งนี้ ราคาที่ซื้อ/ขาย หรือให้/รับบริการจากบริษัทที่เกี่ยวข้อง เป็นไปตามข้อตกลง ซึ่งก่อให้เกิดประโยชน์แก่ทั้งบริษัทฯ และบริษัทที่เกี่ยวข้อง โดยมิได้มีวัตถุประสงค์ในการถ่ายเทผลประโยชน์ระหว่างกัน หรือมีรายการใดๆ เป็นพิเศษ

ขั้นตอนการอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน

การเข้าทำรายการระหว่างกันข้างต้น เป็นไปตามธุรกิจปกติของบริษัทฯ และได้ดำเนินการอนุมัติตามขั้นตอนของบริษัทฯ ซึ่งมีมาตรการที่รัดกุมของระเบียบราชการและรัฐวิสาหกิจ ทั้งนี้ กรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องนั้นๆ จะไม่มีส่วนในการอนุมัติการทำรายการ

นโยบายการทำรายการระหว่างกันในอนาคต

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


THAI

ข้อมูลทาง
การเงินที่สำคัญ

ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป

		งบการเงินรวม		
		ปี 2559	ปี 2558	ปี 2557
งบกำไรขาดทุน				
รายได้รวม *	(ล้านบาท)	181,446	192,591	203,889
ค่าใช้จ่ายรวม	(ล้านบาท)	182,863	206,707	220,627
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	(ล้านบาท)	(1,417)	(14,116)	(16,738)
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(ล้านบาท)	15	(13,068)	(15,612)
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	(ล้านบาท)	47	(13,047)	(15,573)
งบดุล				
รวมสินทรัพย์	(ล้านบาท)	283,124	302,471	307,267
รวมหนี้สิน	(ล้านบาท)	249,536	269,545	265,971
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	(ล้านบาท)	33,588	32,926	41,296
หุ้น				
จำนวนหุ้นสามัญที่ออกและชำระแล้ว	(ล้านหุ้น)	2,182.77	2,182.77	2,182.77
มูลค่าหุ้นที่ตราไว้	(บาท)	10.00	10.00	10.00
กำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อหุ้น	(บาท)	0.01	(5.99)	(7.15)
เงินปันผลจ่ายต่อหุ้น	(บาท)	-	-	-
อัตราส่วนทางการเงิน				
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อรายได้รวม[1]	(ร้อยละ)	0.03	(6.9)	(8.1)
อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์[2]	(ร้อยละ)	1.3	(2.7)	(3.5)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น[3]	(ร้อยละ)	0.1	(35.2)	(31.7)
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น[4]	(เท่า)	5.0	5.8	4.7

หมายเหตุ : [1] อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิต่อรายได้รวม เท่ากับ กำไร(ขาดทุน)สุทธิ/รายได้รวม(ไม่รวมอัตราแลกเปลี่ยน)

[2] อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ เท่ากับ กำไร(ขาดทุน)ก่อนหักดอกเบี้ยและภาษี/สินทรัพย์รวมเฉลี่ย

[3] อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เท่ากับ กำไร(ขาดทุน)สุทธิ/ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย

[4] อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เท่ากับ (เงินกู้ยืมระยะสั้น+หนี้สินระยะยาวรวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)/ส่วนของผู้ถือหุ้น

* รายได้รวม รวมผลกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

ผลการดำเนินงานในรอบ 5 ปี

		ปี 2559	ปี 2558	ปี 2557	ปี 2556	ปี 2555
จำนวนเครื่องบิน	(ลำ)	95	95	102	100	95
จำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง/ปี)	388,727	374,831	370,309	384,069	364,536
ปริมาณการผลิต	(ล้านตัน-กม.)	12,103	11,883	12,346	12,728	12,023
ปริมาณการขนส่ง[1]	(ล้านตัน-กม.)	8,451	8,249	7,717	8,388	8,230
อัตราส่วนการบรรทุก	(ร้อยละ)	69.8	69.4	62.5	65.9	68.4
จำนวนผู้โดยสาร	(พันคน)	22,262	21,249	19,096	21,510	20,615
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กม.)	85,042	83,479	82,969	85,655	79,231
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กม.)	62,442	60,893	57,194	63,479	60,679
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(ร้อยละ)	73.4	72.9	68.9	74.1	76.6
ปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์[1]	(ล้านตัน-กม.)	3,591	3,514	3,812	5,019	4,892
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กม.)	2,132	2,091	2,458	2,565	2,653
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ร้อยละ)	59.4	59.5	64.5	51.1	54.2
จำนวนพนักงาน	(คน)	21,998	22,864	24,952	25,323	25,412
กำไร(ขาดทุน)ก่อนหักภาษีเงินได้	(ล้านบาท)	(1,417)	(14,116)	(16,738)	(12,929)	7,104

นิยามศัพท์ทางด้านการบิน

- ปริมาณการผลิตรวมคิดเป็น ตัน-กิโลเมตร คือ ระวางบรรทุกของเครื่องบิน คูณ ระยะทางบิน
- ปริมาณการขนส่งรวมคิดเป็น ตัน-กิโลเมตร คือ น้ำหนักผู้โดยสาร สัมภาระเกินพิกัด พัสดุ และไปรษณียภัณฑ์ คูณ ระยะทางที่ขนส่ง
- อัตราส่วนการบรรทุก คือ ปริมาณการขนส่ง เทียบเป็นร้อยละของปริมาณการผลิต
- ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารคิดเป็น ที่นั่ง-กิโลเมตร คือ จำนวนที่นั่งผู้โดยสาร คูณ ระยะทางบิน
- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารคิดเป็น คน-กิโลเมตร คือ จำนวนผู้โดยสาร คูณ ระยะทางที่ขนส่ง
- อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร คือ ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร เทียบเป็นร้อยละของปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร
- ปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์คิดเป็น ตัน-กิโลเมตร คือ ระวางบรรทุกพัสดุภัณฑ์ คูณ ระยะทางบิน
- ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์คิดเป็น ตัน-กิโลเมตร คือ น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ที่ทำการขนส่ง คูณ ระยะทางที่ขนส่ง
- อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ คือ ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ เทียบเป็นร้อยละของปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์
- ระวางบรรทุกของเครื่องบิน คือ ปริมาณน้ำหนักสูงสุดซึ่งเครื่องบินสามารถบรรทุกได้ น้ำหนักในที่นี้ หมายถึง น้ำหนักผู้โดยสาร สัมภาระเกินพิกัด พัสดุและไปรษณียภัณฑ์

[1] ในปี 2558 บริษัทฯ มีการเปลี่ยนแปลงค่าสถิติการคำนวณน้ำหนักเฉลี่ยผู้โดยสารรวมสัมภาระ (Free Baggage Allowance) จาก 90 กิโลกรัมต่อคน เป็น 100 กิโลกรัมต่อคน เพื่อให้ค่าสถิติของบริษัทฯ สามารถเปรียบเทียบกับอุตสาหกรรมการบินที่เปลี่ยนแปลง โดยได้ทำการปรับค่าสถิติของปี 2557 ให้เป็นฐานเดียวกันเพื่อการเปรียบเทียบ แต่ไม่ได้ย้อนปรับค่าสถิติของปี 2555-2556

รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัทฯ มีความตระหนักถึงหน้าที่และความรับผิดชอบในฐานะกรรมการของบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ในการกำกับดูแลรายงานทางการเงินประจำปี 2559 ของบริษัทฯ มีการป้องกันการทุจริตและการดำเนินการที่ผิดปกติ รวมทั้งได้ถือปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน โดยใช้นโยบายการบัญชีที่เหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ ตลอดจนมีการพิจารณาถึงความสมเหตุสมผล และความรอบคอบในการจัดทำงบการเงินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อยและงบการเงินเฉพาะบริษัทฯ รวมถึงข้อมูลสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี 2559 โดยงบการเงินดังกล่าวได้ผ่านการตรวจสอบและให้ความเห็นอย่างไม่มีเงื่อนไขจากผู้สอบบัญชีรับอนุญาตที่เป็นอิสระ

ดังนั้น เพื่อให้สามารถสะท้อนฐานะทางการเงิน และผลการดำเนินงานได้อย่างถูกต้อง โปร่งใสและเป็นประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้เสีย อีกทั้งมีความเชื่อมั่นต่อรายงานทางการเงินของบริษัทฯ คณะกรรมการบริษัทฯ จึงได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ ประกอบด้วยกรรมการอิสระผู้ซึ่งมีคุณสมบัติครบถ้วนตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ทำหน้าที่สอบทานให้บริษัทฯ มีการรายงานทางการเงิน และการดำเนินงานอย่างถูกต้องเพียงพอ มีการเปิดเผยข้อมูลรายการที่เกี่ยวโยงกัน หรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อย่างโปร่งใส ถูกต้อง และครบถ้วน รวมทั้งให้มีระบบบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน การตรวจสอบภายใน และการกำกับดูแลที่เหมาะสมและมีประสิทธิผล ตลอดจนมีความครบถ้วนเพียงพอ และเหมาะสมของกระบวนการติดตามการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ นโยบายต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่า งบการเงินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และงบการเงินเฉพาะบริษัทฯ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559 ที่คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานร่วมกับฝ่ายบริหารและผู้สอบบัญชีได้แสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสด ถูกต้อง ครบถ้วน เชื่อถือได้ ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน โดยมีการใช้นโยบายการบัญชีที่เหมาะสม และถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ ใช้ดุลพินิจอย่างระมัดระวัง และประมาณการอย่างรอบคอบ สมเหตุสมผล รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใสเพียงพอ และปฏิบัติถูกต้องตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

(นายอารีพงศ์ ภู่ชอุ่ม)
ประธานกรรมการ

(นางอุษณีย์ แสงสิงแก้ว)
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ หน่วยธุรกิจบริการการบินรักษาการ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

รายงานสรุปกิจกรรมของคณะกรรมการตรวจสอบ ประจำปี 2559

คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 4 ท่าน ซึ่งเป็นผู้ทรงคุณวุฒิและมีประสบการณ์ด้าน กฎหมาย การบริหารทรัพยากรบุคคล การเงินและงบประมาณการ บริหารความเสี่ยง และการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงิน ปัจจุบัน คณะกรรมการตรวจสอบประกอบด้วย นายวีระวงค์ จิตต์มิตรภาพ เป็นประธานกรรมการตรวจสอบ พลเอก ชาตอุดม ติตถะสิริ นายสมเกียรติ ศิริชาติไชย และ นายรัฐพล ภักดีภูมิ เป็นกรรมการตรวจสอบ

ในปี 2559 คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชี ผู้ตรวจสอบภายใน และผู้บริหารระดับสูงที่เกี่ยวข้อง รวม 10 ครั้ง ซึ่งเป็นการประชุมตามที่กำหนดไว้ 8 ครั้ง และเป็นการประชุมวาระพิเศษ 2 ครั้ง โดยการประชุมทุกครั้งคณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติหน้าที่อย่างเป็นอิสระ ตามขอบเขตหน้าที่ความรับผิดชอบที่ระบุไว้ในระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบและหน่วยตรวจสอบภายในของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2555 และตามแนวทางปฏิบัติที่ดีของคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งสอดคล้องกับข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ทั้งนี้ การเข้าร่วมประชุมของกรรมการ แต่ละท่านได้รายงานไว้ในหัวข้อการกำกับดูแลกิจการ ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบได้รายงานสรุปประเด็น ที่สำคัญและความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ตามที่เห็นสมควร โดยมีสาระสำคัญดังนี้

1. การสอบทานรายงานทางการเงิน คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานงบการเงินราย ไตรมาส และงบการเงินประจำปีของบริษัทฯ และงบการเงินรวม รวมถึงรายการระหว่างกัน ร่วมกับผู้บริหาร สายการเงินและการบัญชี และผู้สอบบัญชี เพื่อพิจารณารายงานทางการเงิน การเปิดเผยข้อมูลประกอบงบการเงิน นโยบายการบัญชีและประมาณการที่สำคัญ ข้อสังเกตจากการตรวจสอบและสอบทานงบการเงินของผู้สอบบัญชี รวมทั้งได้พิจารณาคำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ คณะกรรมการตรวจสอบได้ขอความเห็นผู้สอบบัญชีในเรื่องความถูกต้อง ครบถ้วนของงบการเงิน ความเหมาะสมของวิธีการบันทึกบัญชีและเปิดเผยข้อมูล รวมทั้งรายการปรับปรุงบัญชีที่สำคัญ เพื่อให้มั่นใจว่างบการเงินมีความถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้ประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชี เป็นการเฉพาะ 1 ครั้ง โดยไม่มีผู้บริหารเข้าร่วม เพื่อหารือเกี่ยวกับความเป็นอิสระในการปฏิบัติหน้าที่และการแสดงความเห็นของผู้สอบบัญชี นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้หารือเกี่ยวกับมาตรฐานการสอบบัญชี เรื่องรายงานของผู้สอบบัญชีแบบใหม่ ซึ่งจะมีผลบังคับใช้สำหรับการตรวจสอบงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีสิ้นสุดในหรือหลังวันที่ 31 ธันวาคม 2559 เป็นต้นไป

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

ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้ประชุมร่วมกับฝ่ายบริหารทั้งคณะ 1 ครั้ง และได้เชิญผู้บริหารระดับสูงเข้าชี้แจงและร่วมหารือในวาระที่เกี่ยวข้องตามความเหมาะสม เพื่อหารือเกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัทฯ ประเด็นข้อตรวจพบต่างๆ ที่มีนัยสำคัญ โดยได้เน้นย้ำให้ผู้บริหารตระหนักถึงความรับผิดชอบในการควบคุมความเสี่ยง รวมทั้งการเร่งรัดปรับปรุงการดำเนินการตามข้อเสนอแนะในรายงานการตรวจสอบ

นอกจากนี้ ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารความเสี่ยงได้เข้าร่วมประชุมกับคณะกรรมการตรวจสอบ เพื่อรายงานเกี่ยวกับความเสี่ยงที่สำคัญของบริษัทฯ และแนวทางในการดำเนินการบริหารจัดการความเสี่ยงดังกล่าวเป็นประจำทุกปี

3. การกำกับดูแลงานตรวจสอบภายใน คณะกรรมการตรวจสอบได้ให้แนวทางในการจัดทำแผนการตรวจสอบและได้พิจารณาอนุมัติแผนการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจสอบภายใน รวมทั้งได้รับทราบผลการดำเนินงาน และปัญหาอุปสรรคต่างๆ ของสำนักงานการตรวจสอบภายในทุกไตรมาส

คณะกรรมการตรวจสอบได้แนะนำให้สำนักงานการตรวจสอบภายในพิจารณาวิธีการทำงานให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น (Work Smarter) โดยลดขั้นตอนการปฏิบัติงานฯ ที่ไม่จำเป็นลง แต่ต้องไม่กระทบต่อคุณภาพของการปฏิบัติงานตรวจสอบ และได้ให้ข้อแนะนำในการดำเนินการแก้ไขสำหรับประเด็นจากรายงานการตรวจสอบที่มีนัยสำคัญ เพื่อให้ผู้บริหารมีการควบคุมภายในที่เพียงพอ รวมทั้งได้รายงานเรื่องที่มีความสำคัญต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อทราบด้วย

นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้ สอบทานงบประมาณประจำปีของหน่วยงานตรวจสอบภายใน การประเมินความเพียงพอและความเหมาะสมของทรัพยากร ดัชนีวัดผลการปฏิบัติงาน พิจารณาความดีความชอบประจำปีของหัวหน้าผู้บริหารงานตรวจสอบ รวมทั้งสนับสนุนให้มีการประเมินคุณภาพการตรวจสอบภายในโดยผู้เชี่ยวชาญที่เป็นอิสระ (External Assessment)

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

5. การพิจารณารายการที่เกี่ยวโยงกัน คณะกรรมการตรวจสอบมีบทบาทในการสอบทานและให้ความเห็นต่อการทำรายการที่เกี่ยวโยงกันตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เพื่อให้มั่นใจว่า เป็นรายการที่ผ่านกระบวนการอนุมัติอย่างโปร่งใส โดยผู้มีส่วนได้เสียไม่ได้มีส่วนร่วมในการตัดสินใจ และเป็นรายการที่กระทำโดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของบริษัทฯ เสมือนการทำรายการกับบุคคลภายนอก ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้รับทราบรายงานรายการที่เกี่ยวโยงกันทุกไตรมาส รวมทั้งได้สอบทานการเปิดเผยข้อมูลรายการระหว่างกันว่าเป็นไปอย่างถูกต้อง ครบถ้วน

6. กฎบัตรและการประเมินตนเองของคณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการตรวจสอบได้ทบทวนกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบ รวมทั้งได้ประเมินผลการปฏิบัติงานด้วยตนเองตามแนวทางปฏิบัติที่ดีของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และคู่มือปฏิบัติสำหรับคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ (ฉบับปรับปรุงปี 2555) โดยคณะกรรมการตรวจสอบได้ประเมินผลการปฏิบัติงานของตนเองทั้งคณะและเป็นรายบุคคล ผลการประเมินสรุปได้ว่า คณะกรรมการตรวจสอบ ได้ปฏิบัติงานตามหน้าที่ความรับผิดชอบอย่างรอบคอบและเป็นอิสระ สอดคล้องตามแนวทางปฏิบัติที่ดีและกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบ

7. การเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชี คณะกรรมการตรวจสอบนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาและขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นแต่งตั้ง สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ประจำปี 2560

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

ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ด้วยความยึดมั่นในความถูกต้อง เที่ยงธรรม ระมัดระวังรอบคอบ โปร่งใส และเป็นอิสระ เพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ

(นายวีระวงค์ จิตต์มิตรภาพ)
ประธานกรรมการตรวจสอบ
วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2560

การวิเคราะห์และ
คำอธิบายของฝ่ายจัดการ

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559
ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

1. บทสรุปผู้บริหาร

ภาพรวมเศรษฐกิจโลกในปี 2559 ฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไป โดยเศรษฐกิจสหรัฐฯ ฟื้นตัวต่อเนื่อง เศรษฐกิจยุโรปยังมีความไม่แน่นอนภายหลังการที่สหราชอาณาจักรตัดสินใจออกมาจากสหภาพยุโรป (Brexit) ในขณะที่เศรษฐกิจญี่ปุ่นมีแนวโน้มการขยายตัวที่ดีขึ้นจากภาคการส่งออก และการชะลอการปรับเพิ่มขึ้นของอัตราภาษีมูลค่าเพิ่ม แต่ยังคงมีปัญหาจากการใช้จ่ายภายในประเทศ ในขณะเดียวกันมีการชะลอตัวของเศรษฐกิจประเทศจีนและอาเซียน ราคาน้ำมันยังอยู่ในระดับต่ำถึงแม้ว่าจะเริ่มปรับตัวเพิ่มขึ้นในช่วงปลายปี 2559 เนื่องจากกลุ่มประเทศผู้ผลิตน้ำมันยังคงกำลังการผลิตไว้ที่ระดับสูง

เศรษฐกิจไทยในปี 2559 ปรับตัวดีขึ้นโดยมีแรงสนับสนุนจากการใช้จ่าย และการลงทุนภาครัฐ ทั้งมาตรการเร่งรัดเบิกจ่ายการลงทุนขนาดเล็ก และโครงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม ภาคการท่องเที่ยวที่ขยายตัวได้ดีโดยเป็นนักท่องเที่ยวชาวจีน และกลุ่มประเทศ CLMV เป็นหลัก แม้ว่าจะได้รับผลกระทบจากการลดลงของนักท่องเที่ยวจีนบ้างจากการจัดระเบียบทัวร์ศูนย์เหรียญ และผลกระทบจากเหตุการณ์ระเบิดในภาคใต้ของประเทศไทย ขณะที่การลงทุนภาคเอกชนฟื้นตัวได้ดีเมื่อเทียบกับปีก่อน ภาคการส่งออกที่ฟื้นตัวดีขึ้นจากเศรษฐกิจของประเทศ คู่ค้าหลักอย่างอาเซียน และ CLMV ที่มีทิศทางการขยายตัวได้ในเกณฑ์ดี

อุตสาหกรรมการบินของโลกยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่อง จากข้อมูลของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ในปี 2559 แสดงปริมาณการขนส่งและปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 6.3% และ 6.2% ตามลำดับ และมีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ย 80.5% โดยสายการบินในตะวันออกกลาง และภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีอัตราการเติบโตสูงสุดที่ 11.8% และ 8.3% ทั้งนี้ปัจจัยสำคัญที่มีผลต่ออัตราการเติบโตของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเกิดจากเศรษฐกิจโลกที่ปรับตัวดีขึ้น ราคาน้ำมันที่อยู่ในระดับต่ำซึ่งส่งผลต่อราคาบัตรโดยสารที่ปรับตัวลดลง อย่างไรก็ตามอุตสาหกรรมการบินของโลกยังคงเผชิญกับความไม่แน่นอนทางเศรษฐกิจและการเมือง เหตุการณ์ก่อการร้ายที่มีอย่างต่อเนื่องในช่วงครึ่งปีแรก เช่น เหตุการณ์ระเบิดหลายจุดกลางกรุงจาการ์ตาประเทศอินโดนีเซีย เหตุระเบิดสนามบินกรุงบรัสเซลส์ประเทศเบลเยียม เหตุการณ์ก่อการร้ายที่เมืองนีซประเทศฝรั่งเศส และเหตุการณ์โจมตีสนามบินนานาชาติประเทศตุรกี เป็นต้น ถึงแม้ว่าจะเริ่มผ่อนคลายลงในช่วงครึ่งปีหลัง ขณะที่ภาคการส่งออกยังคงชะลอตัวจากการชะลอตัวของปริมาณการค้าโลก แต่เริ่มปรับตัวดีขึ้นในช่วงครึ่งปีหลังของปี 2559 ส่งผลให้อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ปรับตัวลดลงจาก 44.1% ในปีก่อนเหลือ 43.0% ในปีนี้

ภาพรวมของอุตสาหกรรมการบินของไทยมีแนวโน้มเติบโตต่อเนื่อง โดยมีปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญ ได้แก่ ปริมาณความต้องการขนส่งทางอากาศในตลาดเกิดใหม่ และการเกิดขึ้นของสายการบินต้นทุนต่ำ รวมทั้งความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับการขยายตัว ทั้งนี้ การขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินของไทยเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับอุตสาหกรรมการบินของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และของโลก ซึ่งสอดคล้องกับจำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาประเทศไทยในปี 2559 จำนวน 32.6 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 8.9%

ในปี 2559 บริษัทฯ ได้เข้าสู่ระยะที่ 2 ของแผนปฏิรูปองค์กรคือ "สร้างความแข็งแกร่งในการแข่งขัน" โดยมีกลยุทธ์ในการดำเนินงาน 4 ด้าน ดังนี้ 1) การหารายได้ โดยเน้นที่แผนการเพิ่มรายได้ในทุกๆ ด้าน 2) การลดค่าใช้จ่ายและเพิ่มประสิทธิภาพ 3) การสร้างศักยภาพในด้านต่างๆ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน 4) การสร้างความเป็นเลิศในการบริการลูกค้า โดยในปี 2559 มีการดำเนินงานที่สำคัญดังนี้

- การนำระบบเทคโนโลยีที่เป็นมาตรฐานสากลเข้ามาเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารรายได้ และการให้บริการ เช่น ระบบการบริหารราคาขายบัตรโดยสารอัตโนมัติ (Automated Fare Management System) เพื่อกำหนดราคาขายให้สามารถแข่งขันกับคู่แข่งในระดับเดียวกันได้ทันเวลา ระบบ Customer Relationship Management (CRM) เพื่อมุ่งบูรณาการให้การบริการในทุกจุดสัมผัสสู่ความเป็นเลิศอย่างครบวงจรตั้งแต่เริ่มต้นจนสิ้นสุดกระบวนการเดินทางของผู้โดยสารเป็นไปอย่างราบรื่นและเกิดความพึงพอใจสูงสุด และระบบการบริหารเครือข่ายเส้นทางบิน (Route Network Management System) เพื่อเพิ่มการเชื่อมโยงเส้นทางบินให้ดีขึ้น เป็นต้น
- การขยายเครือข่ายเส้นทางบิน (Network Expansion) ด้วยการเปิดเส้นทางบินใหม่ กรุงเทพฯ-เตหะราน ประเทศอิหร่าน เมื่อ 1 ตุลาคม 2559 และเส้นทางบินตรงจากภูเก็ต-แฟรงเฟิร์ต เมื่อ 16 พฤศจิกายน 2559 รวมถึงกลับไปทำการบินในเส้นทางกรุงเทพฯ-มอสโคว์ เมื่อ 15 ธันวาคม 2559 นอกจากนี้ยังเพิ่มความถี่ในเส้นทางยุโรป เช่น ลอนดอน บรัสเซลส์ และออสโล ในวันที่ 30 ตุลาคม 2559 พร้อมกับขยายเส้นทางบินให้ครอบคลุมในภูมิภาคอาเซียน จีน และอินเดียโดยใช้สายการบินไทยสมายล์เป็นเครื่องมือสำคัญเพื่อรองรับการเดินทางเชื่อมต่อของผู้โดยสารการบินไทยจากฐานการบินหลัก ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- การเพิ่มศักยภาพฝูงบินด้วยการรับมอบเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 XWB จำนวน 2 ลำ โดยนำมาให้บริการในเส้นทางข้ามทวีปเป็นหลัก เช่น กรุงเทพฯ-โรม กรุงเทพฯ-มิลาน เป็นต้น
- การดำเนินการขายเครื่องบินและส่งมอบเรียบร้อยแล้วจำนวน 5 ลำ ได้แก่ เอทีอาร์ 72 จำนวน 2 ลำ แอร์บัส A330-300 2 ลำ และแอร์บัส A340-500 1 ลำ
- การรับพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินรุ่นใหม่ (รุ่น TQV 2016) จำนวน 565 อัตรา เพื่อรองรับการเติบโตที่เพิ่มขึ้นและเพื่อเป็นการทดแทนอัตรากำลังที่ขาดไปของพนักงานต้อนรับฯ ที่เข้าร่วมโครงการ MSP และเกษียณอายุการทำงาน โดยชุดแรกเข้าปฏิบัติงานในเดือน พฤศจิกายน 2559 และคาดว่าจะครบเต็มอัตราในกลางปีหน้า
- การจัดให้มีโครงการร่วมใจจากองค์กร (MSP) ต่อเนื่องจากปีก่อนสำหรับพนักงานทุกระดับไม่รวมนักบินและพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน โดยมีผู้เข้าร่วมโครงการทั้งสิ้น 280 คน มีผล 1 มิถุนายน 2559 จำนวน 11 คน และ 1 กรกฎาคม 2559 จำนวน 269 คน
- การปรับปรุงการบริการชั้นธุรกิจแบบใหม่ (New Business Class Service) โดยเป็นการปรับปรุงทั้งบุคลากร อาหารและเครื่องดื่ม โดยมุ่งเน้นการบริการที่แตกต่างด้วยต้นทุนที่เหมาะสม และตรงตามความต้องการของลูกค้าเพื่อให้สามารถแข่งขันได้ โดยเริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ 17 กันยายน 2559 ในเส้นทางกรุงเทพฯ-นาริตะ-กรุงเทพฯ และในปัจจุบันสามารถดำเนินการได้ในเส้นทางยุโรป ญี่ปุ่น ตะวันออกกลาง ออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์

ทั้งนี้ จากการปรับปรุงการดำเนินงานในหลายๆ ด้านดังกล่าวได้ประสบความสำเร็จอยู่ในระดับที่น่าพอใจ ทั้งจากผลประกอบการด้านการเงินที่ดีขึ้น และผลการดำเนินงานด้านอื่นๆ จนได้รับความพึงพอใจจากลูกค้าในภาพรวมสูงขึ้น ซึ่งสะท้อนได้จากรางวัลที่บริษัทฯ ได้รับในปีนี้ เช่น รางวัลอันดับหนึ่งสายการบินยอดเยี่ยมของโลกถึง 2 รางวัลจากสกายแทรกซ์ (Skytrax Award 2016) ได้แก่รางวัลยอดเยี่ยมประเภทสายการบินที่มีการปรับปรุงคุณภาพการบริการดีขึ้นมากที่สุด (World's Most Improved Airline) และรางวัลประเภทสายการบินที่ให้บริการสปาเลาจน์ยอดเยี่ยม (World's Best Airline Lounge Spa) นอกจากนี้ยังได้รับรางวัลสายการบินยอดเยี่ยมแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ต่อเนื่องเป็นปีที่ 10 (Best South-East Asian Airline 2016) จาก TTG Travel Awards เป็นต้น

ในปี 2559 บริษัทฯ รับมอบเครื่องบิน A350-900XWB 2 ลำ และปลดระวางเครื่องบินเช่าดำเนินงาน B777-200 2 ลำ ทำให้ฝูงบิน ณ 31 ธันวาคม 2559 มีจำนวน 95 ลำ เท่ากับ ณ สิ้นปีก่อน โดยมีอัตราการใช้ประโยชน์ของเครื่องบินเพิ่มขึ้นจาก 10.9 ชั่วโมง เป็น 11.5 ชั่วโมงในปีนี้ ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้น 1.9% ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้น 2.5% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 73.4% สูงกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ยที่ 72.9% และมีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 22.3 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 4.8%

ผลการดำเนินงานประจำปี 2559 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีกำไรจากการดำเนินงานจำนวน 4,071 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุน 1,304 ล้านบาท หรือดีขึ้นจากปีก่อน 412.2% สาเหตุหลักเนื่องจากค่าใช้จ่ายรวมลดลง 13,565 ล้านบาท (7.1%) เป็นผลจากค่าน้ำมันเครื่องบินลดลง 17,907 ล้านบาท (28.3%) โดยราคาน้ำมันเฉลี่ยลดลง 21.6% และการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันได้ดีขึ้น ต้นทุนทางการเงิน-สุทธิ ลดลง 431 ล้านบาท (7.7%) จากการบริหารเงินสดและการปรับโครงสร้างทางการเงิน แต่ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมันสูงขึ้น 4,773 ล้านบาท (3.9%) ส่วนใหญ่เกิดจากค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยานเพิ่มขึ้น สำหรับรายได้รวมลดลง 8,190 ล้านบาท (4.3%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้ค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกินลดลง 4,428 ล้านบาท (2.9%) จากการปรับลดอัตราค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมัน และรายได้อื่นๆ ลดลง 3,775 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากในปีก่อนได้รับเงินชดเชยค่าเสียหายจากการส่งมอบเก้าอี้ผู้โดยสารชั้นประหยัดล่าช้า ประมาณ 3,968 ล้านบาท

ในปี 2559 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียวที่ส่วนใหญ่เกิดจากการประมาณการค่าซ่อมแซมเครื่องบินเช่าดำเนินงานตามสภาพการบินและเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องบิน จำนวน 1,317 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินการตามแผนปฏิรูป จำนวน 1,228 ล้านบาท และผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน 3,628 ล้านบาท แต่มีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 685 ล้านบาท ส่งผลให้ปี 2559 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีกำไรสุทธิ 47 ล้านบาท โดยเป็นกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 15 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 0.01 บาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุนต่อหุ้น 5.99 บาท หรือดีขึ้นจากปีก่อน 100.2%

ทั้งนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์และเครื่องบิน (EBITDA) จำนวน 24,856 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 5,296 ล้านบาท (27.1%) โดยมี EBITDA Margin เท่ากับ 13.8% เปรียบเทียบกับปีก่อนที่เท่ากับ 10.3%

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานปี 2559

งบการเงินรวมของปี 2559 ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อย 5 บริษัท ได้แก่ 1) บริษัท ไทย-อะมาดิอุสเซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด 2) บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด 3) บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด 4) บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด และ 5) บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance)
งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท		ม.ค.-ธ.ค.			
				เปลี่ยนแปลง	
		2559	2558	ล้านบาท	%
รายได้รวม		**180,557**	**188,747**	**-8,190**	**-4.3**
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน		148,060	152,488	-4,428	-2.9
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์		18,578	18,651	-73	-0.4
- รายได้การบริการอื่นๆ		11,674	11,588	+86	+0.7
- อื่นๆ		2,245	6,020	-3,775	-62.7
ค่าใช้จ่ายรวม		**176,486**	**190,051**	**-13,565**	**-7.1**
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน		45,336	63,243	-17,907	-28.3
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน		126,015	121,242	+4,773	+3.9
- ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ		5,135	5,566	-431	-7.7
กำไร(ขาดทุน) จากการดำเนินงาน		**4,071**	**(1,304)**	**+5,375**	**+412.2**
หัก ประมาณการค่าซ่อมแซมเครื่องบินเช่าดำเนินงาน		1,317	-	+1,317	-
หัก ค่าใช้จ่ายตามแผนปฏิรูป		1,228	4,167	-2,939	-70.5
หัก ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน		3,628	12,157	-8,529	-70.2
บวก กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ		685	3,512	-2,827	-80.5
กำไร(ขาดทุน)ก่อนภาษีเงินได้		(1,417)	(14,116)	+12,699	+90.0
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ		47	(13,047)	+13,094	+100.4
กำไร(ขาดทุน)สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่		**15**	**(13,068)**	**+13,083**	**+100.1**
กำไร(ขาดทุน) ต่อหุ้น	(บาท)	0.01	(5.99)	+6.00	+100.2
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ					
EBITDA	(ล้านบาท)	24,856	19,560	+5,296	+27.1
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	22.26	21.25	+1.01	+4.8
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	85,042	83,479	+1,563	+1.9
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	62,442	60,893	+1,549	+2.5
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	73.4	72.9		+0.5
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-ก.ม.)	2.35	2.46	-0.11	-4.5
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	3,591	3,514	+77	+2.2
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	2,132	2,091	+41	+2.0
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	59.4	59.5		-0.1
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	589,829	559,283	+30,546	+5.5
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-กม.)	8.18	8.45	-0.27	-3.2
เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 31 ธ.ค.	(ลำ)	95	95	-	-
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	388,727	374,831	+13,896	+3.7
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	11.5	10.9	+0.6	+5.5
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		35.2897	34.2861	+1.0036	+2.9
1 EUR : THB		39.0348	38.0611	+0.9737	+2.6
100 JPY : THB		32.5435	28.3389	+4.2046	+14.8
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	56.73	72.37	-15.64	-21.6

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

รายได้

ในปี 2559 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวมลดลง 8,190 ล้านบาท (4.3%) โดยมีรายละเอียดของรายได้ ดังนี้

- **รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน**

รายได้จากค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกิน ลดลง 4,428 ล้านบาท (2.9%) สาเหตุหลักเกิดจาก

- รายได้จากผู้โดยสารต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) เฉลี่ยเท่ากับ 2.35 บาท/RPK ต่ำกว่าปีก่อน 0.11 บาท (4.5%) ทำให้รายได้จากผู้โดยสารลดลง 6,870 ล้านบาท ทั้งนี้เงินบาทอ่อนค่าเมื่อเทียบกับเงินสกุลที่เป็นรายได้หลักทำให้รายได้เพิ่มขึ้นส่วนหนึ่ง หากไม่รวมผลของอัตราแลกเปลี่ยนรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยประมาณ 2.31 บาท/RPK ลดลง 0.15 บาท (6.1%) คิดเป็นเงินประมาณ 9,366 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากการปรับลดอัตราค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมัน (Fuel Surcharge) ตามราคาน้ำมันที่ลดลง และการแข่งขันที่รุนแรง
- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร เพิ่มขึ้น 2.5% คิดเป็นเงินประมาณ 3,810 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นเกือบทุกเส้นทาง โดยเฉพาะเส้นทางข้ามทวีป ได้แก่ เส้นทางออสเตรเลีย และยุโรป รวมถึงเส้นทางบินของสายการบินไทยสมายล์ ในขณะที่บริษัทฯ มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 1.9% ส่งผลให้อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 73.4% สูงกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ย 72.9%

ตารางแสดงข้อมูลการดำเนินงานด้านการขนส่งผู้โดยสาร จำแนกตามภูมิภาค – บริษัทฯ และบริษัทย่อย

	เปลี่ยนแปลงจากปีก่อน (%)		อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	
	ปริมาณการผลิต	ปริมาณการขนส่ง	2559	2558
ภูมิภาคเอเชีย	+4.2	+0.4	71.8	74.5
ข้ามทวีป	-1.3	+3.7	75.4	71.8
ภายในประเทศ	+11.7	+13.6	71.8	70.7

ตารางแสดงข้อมูลรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน จำแนกตามภูมิภาค – บริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	2559	2558	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน				
ภูมิภาคเอเชีย	79,350	82,118	-2,768	-3.4
ข้ามทวีป	55,916	58,644	-2,728	-4.7
ภายในประเทศ	12,427	11,095	+1,332	+12.0
เที่ยวบินแบบไม่ประจำ	367	631	-264	-41.8
รวมรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	**148,060**	**152,488**	**-4,428**	**-2.9**

- *รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินในภูมิภาคเอเชีย* มีจำนวน 79,350 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 2,768 ล้านบาท (3.4%) โดยในปี 2559 บริษัทฯ ได้ขยายการผลิตเพื่อรองรับการเติบโตของตลาดในภูมิภาคเอเชีย โดยมีการเปิดจุดบินใหม่ไปยังเมืองเตหะราน ประเทศอิหร่าน ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2559 และขยายเส้นทางบินของสายการบินไทยสมายล์ให้ครอบคลุมในภูมิภาคอาเซียน จีน และอินเดีย ส่งผลให้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 4.2% ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเพียง 0.4% ส่วนหนึ่งเกิดจากผลกระทบจากการจัดระเบียบทัวร์ศูนย์เหรียญ กับการแข่งขันที่รุนแรงในเส้นทางญี่ปุ่นและตะวันออกกลาง ทำให้ผู้โดยสารในเส้นทางดังกล่าวลดลงจากปีก่อน โดยเพิ่มขึ้นในเส้นทางบินของสายการบินไทยสมายล์ อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารลดลงจาก 74.5% ในปี 2558 เป็น 71.8% ในปี 2559 และมีรายได้เฉลี่ยต่อหน่วยลดลง 2.8% สาเหตุหลักเกิดจากการแข่งขันที่รุนแรง โดยเฉพาะการเพิ่มขึ้นของสายการบินต้นทุนต่ำแบบ Long-haul Low Cost และการปรับลดอัตราค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมัน (Fuel Surcharge)

- *รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินข้ามทวีป* มีจำนวน 55,916 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 2,728 ล้านบาท (4.7%) โดยมีปริมาณการผลิตลดลง 1.3% จากการหยุดทำการบินในหลายเส้นทางบินในปี 2558 ตามแผนปฏิรูปขั้นแรก ซึ่งในปี 2559 บริษัทฯ ได้ปรับตารางบินโดยมีการขยายการผลิตในเส้นทางออสเตรเลียและยุโรปมากขึ้น รวมทั้งเปิดเส้นทางบินตรงจากภูเก็ต-แฟรงเฟิร์ต เมื่อ 16 พฤศจิกายน 2559 รวมถึงกลับไปทำการบินในเส้นทางกรุงเทพฯ-มอสโคว์ เมื่อ 15 ธันวาคม 2559 เนื่องจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจประเทศรัสเซีย ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 3.7% โดยเพิ่มขึ้นในทุกเส้นทาง อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 71.8% ในปี 2558 เป็น 75.4% ในปี 2559 ขณะที่รายได้เฉลี่ยต่อหน่วยลดลงจากปีก่อนประมาณ 7.5%

- *รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินภายในประเทศ* มีจำนวน 12,427 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1,332 ล้านบาท (12.0%) สาเหตุหลักเกิดจากปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 13.6% แต่มีรายได้เฉลี่ยต่อหน่วยลดลง 1.2% โดยมีสาเหตุสำคัญจากการแข่งขันในตลาดจากสายการบินต้นทุนต่ำที่มีการลดราคาและแย่งส่วนแบ่งตลาด โดยการบินไทยได้ให้สายการบินไทยสมายล์ทำการบินแทนในเส้นทางบินภายในประเทศเพิ่มขึ้น เช่น เส้นทางกรุงเทพฯ-สุราษฎร์ธานี เชียงใหม่-ภูเก็ต เป็นต้น โดยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 11.7% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 70.7% ในปี 2558 เป็น 71.8% ในปี 2559

- **รายได้ค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณียภัณฑ์**

รายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณียภัณฑ์ลดลง 73 ล้านบาท (0.4%) เนื่องจากรายได้จากพัสดุภัณฑ์ต่อหน่วย เฉลี่ย 8.18 บาท ลดลง 0.27 บาท (3.2%) หรือประมาณ 575 ล้านบาท สาเหตุสำคัญเกิดจากรายได้ค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันลดลงตามราคาน้ำมันที่ลดลง ถึงแม้ว่าปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) เพิ่มขึ้น 2.0% คิดเป็นเงินประมาณ 345 ล้านบาท จากภาคการส่งออกที่ฟื้นตัวดีขึ้นโดยเฉพาะในช่วงครึ่งปีหลังของปี 2559 โดยมีอัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ย 59.4% ใกล้เคียงกับปีก่อนที่เฉลี่ย 59.5%

- **รายได้อื่น** ลดลงจากปีก่อน จำนวน 3,775 ล้านบาท (62.7%) สาเหตุหลักจากในปีก่อนได้รับเงินชดเชยค่าเสียหายจากบริษัท KI Holdings Co.,Ltd. (Koito) จากการส่งมอบเก้าอี้ผู้โดยสารชั้นประหยัดล่าช้าประมาณ 3,968 ล้านบาท

ค่าใช้จ่าย

ในปี 2559 **บริษัทฯ และบริษัทย่อย** มีค่าใช้จ่ายรวมลดลง 13,565 ล้านบาท (7.1%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- **ค่าน้ำมันเครื่องบิน** ลดลง 17,907 ล้านบาท (28.3%) สาเหตุหลักจากราคาน้ำมันเครื่องบินเฉลี่ยต่ำกว่าปีก่อน 21.6% ถึงแม้เงินบาทต่อดอลล่าร์สหรัฐฯอ่อนค่าทำให้ค่าน้ำมันเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทเพิ่มขึ้น และมีค่าใช้จ่ายในการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน 6,604 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 63.6%

- **ค่าใช้จ่ายดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน** เพิ่มขึ้น 4,773 ล้านบาท (3.9%) โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.					
	2559	% ของค่าใช้จ่ายรวม	2558	% ของค่าใช้จ่ายรวม	เปลี่ยนแปลง	
					ล้านบาท	%
ค่าใช้จ่าย						
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	28,767	22.8	29,892	24.6	-1,125	-3.8
ค่าบริการการบิน	20,818	16.5	20,474	16.9	+344	+1.7
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	5,353	4.2	5,313	4.4	+40	+0.8
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	15,670	12.4	10,311	8.5	+5,359	+52.0
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	17,991	14.3	19,133	15.8	-1,142	-6.0
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	9,871	7.8	8,950	7.4	+921	+10.3
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	8,151	6.5	7,829	6.5	+322	+4.1
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	9,404	7.5	9,499	7.8	-95	-1.0
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	570	0.5	614	0.5	-44	-7.2
ค่าใช้จ่ายอื่น	8,841	7.0	9,359	7.7	-518	-5.5
ส่วนแบ่งขาดทุน (กำไร) จากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	579	0.5	(132)	(0.1)	+711	+538.6
ค่าใช้จ่ายดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	**126,015**	**100.0**	**121,242**	**100.0**	**+4,773**	**+3.9**

- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายบุคลากร ผลประโยชน์พนักงาน ค่าตอบแทนผู้บริหารและกรรมการ ลดลง 1,125 ล้านบาท (3.8%) สาเหตุหลักเกิดจากจำนวนพนักงานที่ลดลงจากการเกษียณอายุ และเข้าโครงการร่วมใจจากองค์กร (MSP) สำหรับพนักงานทั่วไป และโครงการ Golden Handshake สำหรับพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินตามแผนปฏิรูปองค์กรโดยมีพนักงานที่มีผลตามโครงการในปี 2558 จำนวน 1,277 คน และในปี 2559 จำนวน 404 คน
- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน ประกอบด้วย ค่าบริการการบิน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ และค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป เพิ่มขึ้น 706 ล้านบาท (2.1%) สาเหตุหลักเนื่องจากการเพิ่มเที่ยวบิน และการอ่อนค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินหลักของค่าใช้จ่าย ได้แก่ ยูโร เยน และดอลล่าร์ออสเตรเลีย
- ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยานเพิ่มขึ้น 5,359 ล้านบาท (52.0%) สาเหตุหลักเกิดจากในปี 2558 มีการลดลงในการบันทึกค่าใช้จ่ายในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการจ่ายเงินสำรองค่าบำรุงรักษาเครื่องยนต์ (Maintenance Reserve) ของเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน ในกรณีเครื่องยนต์ดังกล่าวได้มีการทำสัญญาการดูแลรักษาเครื่องยนต์แบบเหมาจ่าย (Flight Hour Service Agreement) เพิ่มเติมกับบริษัทผู้ผลิตเครื่องยนต์โดยเปลี่ยนจากการบันทึกค่าใช้จ่ายเป็นทรัพย์สินรอการเรียกคืนจำนวนประมาณ 3,330 ล้านบาท ทั้งนี้ บริษัทฯ สามารถเรียกคืนเงินจากผู้ให้เช่าเมื่อเกิดการซ่อมบำรุงจริงตามเงื่อนไขในวงเงินไม่เกิน Maintenance Reserve ที่บริษัทฯ ได้จ่ายให้กับผู้ให้เช่า หากไม่รวมรายการดังกล่าวค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยานในปี 2559 เพิ่มขึ้นจากปี 2558 จำนวน 2,029 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการประมาณการค่าซ่อมแซมเครื่องบินเช่าดำเนินงานตามสภาพการบินและเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องบิน และการประมาณการค่าซ่อมบำรุงเพื่อเตรียมสภาพเครื่องบินก่อนการส่งมอบคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงาน (Return Condition) ประกอบกับอัตราค่าซ่อมเครื่องยนต์สูงกว่าปีก่อน
- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายลดลง 1,142 ล้านบาท (6.0%) เป็นผลมาจากจำนวนเครื่องบินและเครื่องยนต์ที่ใช้ดำเนินงานโดยเฉลี่ยลดลง ประกอบกับมีเครื่องบินที่คิดค่าเสื่อมราคาเต็มจำนวนแล้ว ถึงแม้ว่าจะมีการรับมอบเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงินเพิ่มขึ้นในปีก่อนก็ตาม
- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ เพิ่มขึ้น 921 ล้านบาท (10.3%) เนื่องจากรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงานเพิ่มขึ้นในระหว่างปี 2558 และ2559 รวมจำนวน 4 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบิน B787-8 จำนวน 2 ลำ และ A350-900XWB จำนวน 2 ลำ อย่างไรก็ตามมีการส่งคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงาน B737-400 จำนวน 3 ลำในปี 2558 และ B777-200 จำนวน 1 ลำ ในเดือนธันวาคม 2559

- ค่าใช้จ่ายอื่น ลดลง 518 ล้านบาท (5.5%) มีสาเหตุสำคัญจากปีนี้ตั้งสำรองอะไหล่เครื่องบินเสื่อมสภาพต่ำกว่าปีก่อน ประกอบกับการควบคุมและปรับลดค่าใช้จ่ายอย่างต่อเนื่องตามแผนปฏิรูปองค์กร
- ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม เพิ่มขึ้น 711 ล้านบาท (538.6%) สาเหตุหลักเกิดจากบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) มีผลการดำเนินงานขาดทุนเพิ่มขึ้น โดยมีรายละเอียดดังนี้
  - บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ขาดทุน 1,051 ล้านบาท ขาดทุนเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 908 ล้านบาท
  - บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) กำไร 320 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 127 ล้านบาท
  - บริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด กำไร 63 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 26 ล้านบาท
  - บริษัท โรงแรมรอยัลออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) กำไร 30 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 23 ล้านบาท
  - บริษัท คอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด กำไร 33 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 14 ล้านบาท
  - บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด กำไร 26 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 7 ล้านบาท

- **ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ** ลดลง 431 ล้านบาท (7.7%) สาเหตุหลักเกิดจากอัตราดอกเบี้ยเฉลี่ยในปีนี้ต่ำกว่าปีก่อน และผลจากการบริหารเงินสด และการปรับโครงสร้างทางการเงิน ถึงแม้ว่าการอ่อนค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุลหลักของหนี้สินระยะยาว ได้แก่เงินยูโร และเงินเยน ทำให้ค่าใช้จ่ายเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทมียอดเพิ่มขึ้น

ค่าใช้จ่ายตามแผนปฏิรูป จำนวน 1,228 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นค่าตอบแทนในโครงการร่วมใจจากองค์กร (MSP) ซึ่งเป็นการดำเนินการตามแผนปฏิรูปองค์กร และสำรองเงินตอบแทนพิเศษให้แก่พนักงานในการสนับสนุนการเปลี่ยนแปลงตามแผนปฏิรูปองค์กรปี 2559

ประมาณการค่าซ่อมแซมเครื่องบินเช่าดำเนินงาน จำนวน 1,317 ล้านบาท ส่วนใหญ่เกิดจากการประมาณการค่าซ่อมแซมเครื่องบินเช่าดำเนินงานตามสภาพการบินและเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องบิน

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน จำนวน 3,628 ล้านบาท ลดลง 8,529 ล้านบาท (70.2%) ประกอบด้วย

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเพิ่มขึ้นของเครื่องบิน A340-600 6 ลำ A340-500 4 ลำ B747-400 2 ลำ B747-400 (Freighter) 2 ลำ และ B737-400 3 ลำ รวม 2,893 ล้านบาท และตั้งสำรองด้อยค่าของเครื่องยนต์สำหรับเครื่องบิน A340-500 และ A340-600 จำนวน 325 ล้านบาท
- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์เพิ่มขึ้น 129 ล้านบาท เนื่องจากมีการสำรองด้อยค่าอะไหล่เครื่องบินหมุนเวียนที่เสียหายและไม่สามารถซ่อมแซมได้เพิ่มขึ้นจากปีก่อน

กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 685 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Gain) 613 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการปรับยอดเงินกู้และสินทรัพย์หนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวด และกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Gain) 72 ล้านบาท

3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง
รายจ่ายลงทุน

ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.	
	2559	2558
เครื่องบิน	6,607	16,097
อื่นๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	303	522
รวม	**6,910**	**16,619**

ในปี 2559 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 6,910 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 9,709 ล้านบาท เนื่องจากในปีนี้ไม่มีการรับมอบเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงิน ขณะที่ปีก่อนมีรายจ่ายเพื่อการรับมอบเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงิน 6 ลำ ได้แก่ B777-300ER จำนวน 3 ลำ และ A320-200 จำนวน 3 ลำ โดยรายจ่ายในการลงทุนของปีนี้ประกอบด้วย

- การลงทุนในเครื่องบิน จำนวน 6,607 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็นการจ่ายเงินล่วงหน้าค่าเครื่องบิน A350-900XWB 4 ลำ และจ่ายเงินล่วงหน้าค่าเครื่องยนต์อะไหล่ TRENT XWB-84 จำนวน 3 เครื่องยนต์สำหรับเครื่องบิน A350-900XWB
- การลงทุนในสินทรัพย์ถาวรอื่นๆ จำนวน 303 ล้านบาท

การจัดหาเงินทุน

ในปี 2559 บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดหาเงินทุนรวมทั้งสิ้น 40,604 ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. ออกและเสนอขายตราสารหนี้ประเภทหุ้นกู้ภายในประเทศ โดยเสนอขายในวงจำกัด ต่อผู้ลงทุนสถาบัน และ/หรือ ผู้ลงทุนรายใหญ่ วงเงินรวม 7,000 ล้านบาท เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2559 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อชำระคืนหุ้นกู้ที่จะครบกำหนดชำระ และ/หรือคืนเงินกู้ของบริษัทฯ ที่มีต้นทุนทางการเงินสูงกว่า และ/หรือ ลงทุนในสินทรัพย์ และ/หรือเป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ
2. การกู้เงินระยะยาวจากธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย จำนวน 4,084 ล้านเยน หรือประมาณ 1,386 ล้านบาท เพื่อชำระคืนเงินกู้ตามสัญญาทางการเงินของเครื่องบิน A330-300 จำนวน 2 ลำ
3. เบิกรับเงินกู้ต่อจากกระทรวงการคลังในรูปการออกตราสาร Euro Commercial Paper (ECP) ในสกุลเงินตราต่างประเทศ และเบิกใช้วงเงินสินเชื่อหมุนเวียนจากสถาบันการเงินในประเทศ เพื่อขยายระยะเวลา (Roll-over) เงินกู้ระยะสั้นที่ครบกำหนด และใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงานรวมทั้งสิ้น 32,218 ล้านบาท

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่างๆ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.	
	2559	2558
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	24,559	18,567
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(3,826)	(721)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(28,171)	(20,838)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนของเงินสดและเงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น	47	427
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง	**(7,391)**	**(2,565)**

ในปี 2559 เมื่อเปรียบเทียบกับงวดเดียวกันของปีก่อน บริษัทฯ มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 28,171 ล้านบาท จากการชำระคืนเงินกู้ทั้งระยะสั้นและระยะยาวซึ่งมีจำนวนสูงกว่าปีก่อน โดยจัดหาเงินกู้ลดลง และมีเงินสดใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 3,826 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนจากการจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องบิน A350-900XWB 4 ลำ และเครื่องยนต์อะไหล่ TRENT XWB-84 สำหรับเครื่องบิน A350-900XWB จำนวน 3 เครื่องยนต์ ถึงแม้ว่ามีเงินสดสุทธิจากการดำเนินงานจำนวน 24,559 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน 5,992 ล้านบาท เนื่องจากปีนี้มีกำไรจากการดำเนินงานในขณะที่ปีก่อนขาดทุน เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 เป็นจำนวน 7,391 ล้านบาท

เครื่องบิน

ในปี 2559 บริษัทฯ รับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงาน A350-900XWB 2 ลำ และปลดประจำการเครื่องบินเช่าดำเนินงาน B777-200 จำนวน 2 ลำ ทำให้จำนวนเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน ณ 31 ธันวาคม 2559 มีจำนวน 95 ลำ เท่ากับปีก่อน ในจำนวนนี้เป็นเครื่องบิน A320-200 จำนวน 20 ลำซึ่งใช้ดำเนินงานโดยบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2558 จำนวน 19,347 ล้านบาท (6.4%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 ธ.ค. 2559		31 ธ.ค. 2558		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของสินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของสินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	13,390	4.7	20,781	6.9	-7,391	-35.6
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	12,322	4.4	15,099	5.0	-2,777	-18.4
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ	33,662	11.9	34,596	11.4	-934	-2.7
สินทรัพย์หมุนเวียน	**59,374**	**21.0**	**70,476**	**23.3**	**-11,102**	**-15.8**
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์						
เครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่จ่ายล่วงหน้า	9,647	3.4	5,491	1.8	+4,156	+75.7
เครื่องบิน	44,686	15.8	44,979	14.9	-293	-0.7
เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า	112,917	39.9	126,251	41.8	-13,334	-10.6
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	10,228	3.6	12,465	4.1	-2,237	-17.9
งานระหว่างทำ	371	0.1	61	-	+310	+508.2
ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุง	13,872	4.9	14,733	4.9	-861	-5.8
เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	3,170	1.1	4,305	1.4	-1,135	-26.4
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์-สุทธิ	**194,891**	**68.8**	**208,285**	**68.9**	**-13,394**	**-6.4**
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ	28,859	10.2	23,710	7.8	+5,149	+21.7
รวมสินทรัพย์	**283,124**	**100.0**	**302,471**	**100.0**	**-19,347**	**-6.4**

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 59,374 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 21.0 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2558 เป็นจำนวน 11,102 ล้านบาท (15.8%) โดยมีสาเหตุสำคัญดังนี้

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง 7,391 ล้านบาท (35.6%) สาเหตุหลักเกิดจากเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน และกิจกรรมลงทุนสูงกว่าเงินสดที่ได้มาจากการดำเนินงาน ประกอบกับนโยบายการบริหารเงินสดของบริษัทฯ ที่กำหนดให้บริษัทฯ ถือครองเงินสดคงเหลือให้เหมาะสม
- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย ลดลง 2,777 ล้านบาท (18.4%) สาเหตุหลักเกิดจากการตั้งสำรอง ด้อยค่าของเครื่องบินเพิ่มขึ้น ประกอบกับในปีนี้มีการขายเครื่องบินรวม 5 ลำ ได้แก่ เอทีอาร์ 72 จำนวน 2 ลำ แอร์บัส A330-300 2 ลำ และแอร์บัส A340-500 1 ลำ

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์สุทธิ มีจำนวน 194,891 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 68.8 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2558 เป็นจำนวน 13,394 ล้านบาท (6.4%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากการคิดค่าเสื่อมราคาตามปกติ ในขณะที่เครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่จ่ายล่วงหน้าเพิ่มขึ้น 4,156 ล้านบาท จากการจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องบิน A350-900XWB จำนวน 4 ลำ และเงินจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องยนต์อะไหล่ TRENT XWB-84 สำหรับเครื่องบิน A350-900XWB จำนวน 3 เครื่องยนต์

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 28,859 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 10.2 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2558 จำนวน 5,149 ล้านบาท (21.7%) สาเหตุหลักเกิดจาก

- สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเพิ่มขึ้น 1,335 ล้านบาท จากภาษีของประมาณการค่าซ่อมแซมเครื่องบินเช่าดำเนินงาน
- การเพิ่มขึ้นของเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่า (Maintenance Reserve) จำนวน 4,913 ล้านบาท ตามประมาณการหนี้สินระยะยาวที่บริษัทได้ประมาณเพิ่มขึ้นในส่วนค่าซ่อมแซมเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงานตามสภาพการบิน และเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องบิน ทั้งนี้ บริษัทสามารถนำค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้นตามประมาณการหนี้สินดังกล่าวไปเบิกคืนจากผู้ให้เช่าได้ตามเงื่อนไขที่ปรากฏในสัญญาเช่า

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) ของปี 2559 ร้อยละ 1.3 เปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ซึ่งติดลบเท่ากับ 2.7

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 หนี้สินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 จำนวน 20,009 ล้านบาท (7.4%) โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 ธ.ค. 2559		31 ธ.ค. 2558		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)	64,555	25.9	73,592	27.3	-9,037	-12.3
หนี้สินระยะยาว						
หุ้นกู้	59,300	23.8	56,600	21.0	+2,700	+4.8
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	64,750	25.9	77,551	28.8	-12,801	-16.5
เงินกู้ยืมระยะยาว	35,933	14.4	43,627	16.2	-7,694	-17.6
รวมหนี้สินระยะยาว	**159,983**	**64.1**	**177,778**	**66.0**	**-17,795**	**-10.0**
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	24,998	10.0	18,175	6.7	+6,823	+37.5
รวมหนี้สิน	**249,536**	**100.0**	**269,545**	**100.0**	**-20,009**	**-7.4**

หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 22,966 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 25.9 ของหนี้สินทั้งหมด ลดลงจาก ณ 31 ธันวาคม 2558 จำนวน 9,037 ล้านบาท (12.3%) สาเหตุหลักเกิดจากเงินกู้ระยะสั้นลดลง 7,225 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายค้างจ่ายลดลง 4,540 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากค่าชดเชยการบริหารความเสี่ยงน้ำมันค้างจ่าย และเงินชดเชยสำหรับพนักงานที่เข้าโครงการ MSP ค้างจ่าย ณ สิ้นปี 2558

หนี้สินระยะยาว (รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 22,966 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 64.1 ของหนี้สินทั้งหมด ลดลง 17,795 ล้านบาท (10.0%) ส่วนหนึ่งเกิดจากการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุล EUR และ USD ณ 31 ธันวาคม 2559 เมื่อเทียบกับ ณ วันสิ้นงวดของปี 2558 ถึงแม้ว่าจะอ่อนค่าขึ้นเมื่อเทียบกับเงินสกุล JPY ทำให้หนี้สินระยะยาวเมื่อคิดเป็นเงินบาทมีจำนวนลดลง หากไม่รวมผลของการปรับอัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นงวด จำนวน 1,770 ล้านบาท หนี้สินระยะยาวจะลดลงจำนวน 16,025 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว และหุ้นกู้ที่ถึงกำหนดชำระ

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 10.0 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวน 24,998 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 6,823 ล้านบาท (37.5%) สาเหตุหลักเกิดจากประมาณการค่าใช้จ่ายค่าซ่อมแซมเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงาน ที่เกี่ยวเนื่องกับค่าซ่อมเครื่องบินตามสภาพการบินและเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องบิน ทั้งนี้บริษัทฯ สามารถนำค่าใช้จ่ายดังกล่าวไปขอคืนจากผู้ให้เช่าได้จากรายการเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่า (Maintenance Reserve) และการประมาณการค่าซ่อมบำรุงเพื่อเตรียมสภาพเครื่องบินก่อนการส่งมอบคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงาน (Return Condition)

ณ สิ้นปี 2559 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) ลดลงจาก 5.8 เท่า ณ 31 ธันวาคม 2558 เป็น 5.0 เท่า

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 33,588 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2558 จำนวน 662 ล้านบาท (2.0%) สาเหตุหลักเกิดจากการรับรู้กำไรจากการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสดเฉพาะส่วนที่มีประสิทธิผล และส่วนหนึ่งเกิดจากกำไรจากการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในปี 2559 ทำให้อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity) เพิ่มขึ้นจากติดลบร้อยละ 35.2 ในปี 2558 เป็นร้อยละ 0.1 ในปีนี้

4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

การคาดการณ์อุตสาหกรรมการบินของโลกในปี 2560 คาดว่ายังคงเติบโตต่อเนื่องเป็นปีที่ 3 ติดต่อกัน ส่วนหนึ่งเกิดจากเศรษฐกิจโลกฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไป แม้แนวโน้มกำไรจะลดลงเล็กน้อยจากปี 2559 จากผลของราคาน้ำมันที่คาดว่าจะปรับตัวสูงขึ้น และการแข่งขันที่รุนแรง ขณะที่เศรษฐกิจสหรัฐฯ ยังมีความไม่แน่นอนของนโยบายเศรษฐกิจ

แนวโน้มอุตสาหกรรมการบินของไทยในปี 2560 ยังคงขยายตัวอย่างต่อเนื่องจากแนวโน้มการขยายตัวของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว และนโยบายการส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางในการเพิ่มเส้นทางบินของสายการบินต้นทุนต่ำของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา และในขณะเดียวกันก็จะทำให้การแข่งขันภายในอุตสาหกรรมการบินมีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้นด้วย นอกจากนี้ ความสำเร็จในการแก้ไขข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญด้านความปลอดภัย (Significant Safety Concern : SSC) ของประเทศไทย มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพิจารณาของสำนักงานบริหารการบินแห่งชาติสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration : FAA) ในการปรับปรุงมาตรฐานการกำกับดูแลหน่วยงานการบินของประเทศไทยจากประเภทที่ 2 (Category 2) ในปัจจุบันกลับคืนสถานะเป็นประเภทที่ 1 (Category 1) ซึ่งจะมีผลกระทบในทางบวกต่อประเทศไทย

ในปี 2560 บริษัทฯ จะเข้าสู่ระยะที่ 3 ของแผนปฏิรูปองค์กร คือ เติบโตอย่างมีกำไรในระยะยาว โดยกำหนดกลยุทธ์ไว้ 6 กลยุทธ์ ได้แก่

- การพัฒนาเครือข่ายการบินที่แข่งขันได้ ทำกำไร และลดความซับซ้อนของฝูงบิน
- การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และเสริมสร้างรายได้
- การสร้างความเป็นเลิศในการให้บริการ
- การมีต้นทุนที่แข่งขันได้ และการดำเนินการมีประสิทธิภาพ
- การสร้างวัฒนธรรมองค์กรที่สนับสนุนความยั่งยืน และพัฒนาบุคลากรให้มีคุณภาพดีเยี่ยม
- การบริหารบริษัทในเครือและกลุ่มธุรกิจ และพัฒนากลยุทธ์ธุรกิจใหม่เพื่อความยั่งยืน

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้จัดให้มีการติดตามผลการดำเนินงานตามแผนอย่างใกล้ชิด เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ จะสามารถปรับปรุงแผนงานให้สะท้อนต่อการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์ต่างๆ ได้อย่างทันท่วงที

นอกจากนี้ ยังมีแผนการดำเนินการที่สำคัญดังนี้

- การยกเลิกทำการบินที่ท่าอากาศยานดอนเมืองของสายการบินไทยสมายล์ เมื่อวันที่ 16 มกราคม 2560 โดยให้ยุบรวมและใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นฐานการบินเพียงแห่งเดียว ซึ่งเป็นหนึ่งในการปรับแผนยุทธศาสตร์เพื่อเตรียมพร้อมรองรับการขยายตัวเปิดตลาดการบินใหม่ๆ ในต่างประเทศโดยจะเน้นตลาดอินเดีย จีน และอาเซียน นอกจากนี้ ยังเป็นการเชื่อมต่อผู้โดยสารจากเที่ยวบินของการบินไทยที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้อย่างสะดวกสบายมากขึ้น
- การเพิ่มศักยภาพฝูงบินด้วยแผนการรับมอบเครื่องบินใหม่ 7 ลำ ในปี 2560 ประกอบด้วยเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 XWB จำนวน 5 ลำ และเครื่องบินแบบโบอิ้ง 787-9 จำนวน 2 ลำ โดยมีแผนนำมาใช้บินในเส้นทางบินข้ามทวีปเป็นหลัก
- การจัดทำโครงการ New Web and Mobile Platform เพื่อปรับเปลี่ยนการให้บริการทางช่องดิจิทัลใหม่เพื่อให้มีประสิทธิภาพสูงในระดับเดียวกันกับสายการบินชั้นนำของโลก และตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้อย่างเต็มที่
- การปรับปรุงรูปแบบและคุณภาพของที่นั่งโดยสารและระบบสาระบันเทิงโดยปรับปรุงอุปกรณ์ในเครื่องบินทุกลำที่เป็นแบบเดียวกัน ให้มีที่นั่งโดยสารและระบบสาระบันเทิงลักษณะเดียวกันในแต่ละชั้นโดยสาร เพื่อสร้างความพึงพอใจให้กับผู้โดยสาร ทำให้มีสัดส่วนเครื่องบินที่ทันสมัยเพิ่มขึ้น
- การดำเนินโครงการพัฒนาศูนย์ซ่อมอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา ซึ่งเป็นหนึ่งในแผนพัฒนาพื้นที่ฝั่งทะเลด้านตะวันออกของรัฐบาล โดยบริษัทฯ ได้รับความไว้วางใจจากรัฐบาลให้ดำเนินการในโครงการนี้เนื่องจากความพร้อมของบริษัทฯ และศักยภาพของทรัพยากรบุคคล ทั้งนี้ หากการดำเนินการเกิดผลสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรมไม่เพียงแต่จะสามารถรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกเท่านั้น แต่ยังสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาไปสู่งานบริการด้านอื่นๆ อีกด้วย เช่น ธุรกิจบริการภาคพื้น ธุรกิจคลังสินค้า และการขนส่งสินค้า เป็นต้น ซึ่งจะทำให้รายได้ของบริษัทฯ ในอนาคตมีความสมดุลมากขึ้นโดยไม่ต้องพึ่งพาเฉพาะรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารเท่านั้น

5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		ม.ค.-ธ.ค.	
		2559	2558
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)			
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.78	0.78
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)			
อัตรากำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	ร้อยละ	2.25	(0.69)
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิ	ร้อยละ	0.03	(6.90)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	0.14	(35.16)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	1.34	(2.70)
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)			
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)	เท่า	4.98	5.84
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Total Debt to Equity)	เท่า	7.43	8.19
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	4.66	3.32

ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

อัตราส่วนสภาพคล่อง

= สินทรัพย์หมุนเวียน (ไม่รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย) / หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้)

อัตรากำไร(ขาดทุน) จากการดำเนินงาน

= กำไร(ขาดทุน) จากการดำเนินงาน/รายได้รวม (ไม่รวมอัตราแลกเปลี่ยน)

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

= กำไร(ขาดทุน)สุทธิ / รายได้รวม (ไม่รวมอัตราแลกเปลี่ยน)

อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity)

= กำไร(ขาดทุน)สุทธิ / ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Total Asset)

= กำไร(ขาดทุน)ก่อนหักดอกเบี้ยและภาษี / สินทรัพย์รวมเฉลี่ย

อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)

= (เงินกู้ยืมระยะสั้น + หนี้สินระยะยาวรวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) / ส่วนของผู้ถือหุ้น

อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Total Debt to Equity)

= หนี้สินรวม / ส่วนของผู้ถือหุ้น

อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย

= EBITDA / ดอกเบี้ยจ่าย

งบการเงิน



รายงานของผู้สอบบัญชี

เสนอ ผู้ถือหุ้นบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบการเงินรวมของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย (กลุ่มบริษัท) และงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บริษัท) ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นเฉพาะกิจการ และงบกระแสเงินสดรวมและงบกระแสเงินสดเฉพาะกิจการสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน และหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมและหมายเหตุประกอบงบการเงินเฉพาะกิจการ รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินรวมของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และฐานะการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 และผลการดำเนินงานรวมและผลการดำเนินงานเฉพาะกิจการ และกระแสเงินสดรวมและกระแสเงินสดเฉพาะกิจการ สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันโดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้กล่าวไว้ในส่วนของความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการในรายงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีความเป็นอิสระจากกลุ่มบริษัทและบริษัทตามมาตรฐานการตรวจเงินแผ่นดินที่กำหนดโดยคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินและข้อกำหนดจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชีที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชีในพระบรมราชูปถัมภ์ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบด้านจรรยาบรรณอื่นๆ ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการตรวจเงินแผ่นดินและข้อกำหนดจรรยาบรรณดังกล่าว สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับเพียงพอและเหมาะสม เพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบคือเรื่องต่างๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดตามดุลยพินิจเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินในการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการสำหรับงวดปัจจุบันสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้นำเรื่องเหล่านี้มาพิจารณาในบริบทของการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการโดยรวมและในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ทั้งนี้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่ได้แสดงความเห็นแยกต่างหากสำหรับเรื่องเหล่านี้

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน มีเรื่องสำคัญในการตรวจสอบที่จะรายงาน ดังนี้

1. การด้อยค่าของเครื่องบิน

อ้างถึงหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 7.5 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย ข้อ 7.25 ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน และข้อ 4.5 สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ เกี่ยวกับสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย ซึ่งอธิบายนโยบายการบัญชีที่เกี่ยวข้อง

ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน กำหนดให้สินทรัพย์ที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย ต้องแสดงด้วยมูลค่าที่ต่ำกว่าระหว่างมูลค่าตามบัญชีกับมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขาย บริษัทจึงต้องทดสอบการด้อยค่าของเครื่องบินที่ได้มีการปลดระวางตามแผนบริหารจัดการเครื่องบิน และทบทวนการด้อยค่าของเครื่องบินที่ได้มีการปลดระวางแล้ว ทั้งนี้ เมื่อมีการปลดระวางเครื่องบินดังกล่าว บริษัทจะจัดประเภทรายการเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย

เนื่องจากการประเมินสภาพของสินทรัพย์เพื่อประเมินมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์มีความซับซ้อน และเป็นการใช้ดุลยพินิจที่มีนัยสำคัญ ภายใต้ข้อสมมติที่ถูกกระทบโดยสภาพเศรษฐกิจโลกและตลาดซื้อขายเครื่องบินใช้แล้วในอนาคต ซึ่งบริษัทดำเนินการทดสอบการด้อยค่าของเครื่องบินโดยพนักงานของบริษัทตามหลักเกณฑ์ของ The International Society of Transport Aircraft Trading (ISTAT) และใช้ดุลยพินิจที่มีนัยสำคัญในการประเมินสภาพขององค์ประกอบหลักของเครื่องบิน อ้างอิงข้อมูลจากนิตยสารเครื่องบินใช้แล้ว เพื่อนำมาปรับลดมูลค่าเครื่องบิน จึงมีความเสี่ยงที่ผลการประเมินอาจผิดพลาดอย่างสำคัญได้ ด้วยเหตุนี้ การรับรู้ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบินจึงเป็นเรื่องสำคัญในการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ใช้วิธีการตรวจสอบที่สำคัญดังนี้

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ซักถามผู้บริหารเกี่ยวกับความเหมาะสมของข้อสมมติที่สำคัญสำหรับการคำนวณมูลค่ายุติธรรมเพื่อทดสอบการด้อยค่าของเครื่องบินที่ถือไว้เพื่อขาย ทดสอบการคำนวณโดยสอบทานอายุการให้ประโยชน์ขององค์ประกอบหลักตามสภาพของเครื่องบิน และเปรียบเทียบมูลค่าตามบัญชีกับมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขาย ซึ่งอ้างอิงราคาตลาดจากนิตยสารการขายเครื่องบินใช้แล้ว เพื่อนำมาคำนวณการปรับลดมูลค่าองค์ประกอบหลักตามสภาพของเครื่องบินตามแนวปฏิบัติของอุตสาหกรรมการบิน (ISTAT) รวมถึงตรวจสอบการอนุมัติการปลดระวางเครื่องบินและการรับรู้ด้อยค่าของเครื่องบินโดยผู้มีอำนาจ

2. ระบบ Fare Management

ในระหว่างปี 2559 บริษัทได้นำระบบ Fare Management มาใช้เป็นส่วนหนึ่งในการกำหนดราคาบัตรโดยสาร ซึ่งเป็นระบบต้นทางของการบันทึกยอดรายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร แต่เนื่องจากข้อมูลราคาบัตรโดยสารมีโครงสร้างราคาและช่องทางการจำหน่ายที่หลากหลาย ประกอบกับเป็นการนำระบบใหม่มาใช้เป็นครั้งแรก อาจทำให้เกิดข้อผิดพลาดในการบันทึกข้อมูล อีกทั้งกระบวนการบันทึกรายการและการคำนวณรายได้จากเที่ยวบิน การวัดมูลค่าราคาขาย การบันทึกค่าคอมมิชชั่นและส่วนลด มีความซับซ้อน หากมีการบันทึกข้อมูลในระบบ Fare management ไม่ถูกต้อง ย่อมส่งผลต่อการรับรู้รายได้ค่าขนส่งผู้โดยสารและบัญชีอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องไม่ถูกต้องด้วยเช่นกัน ดังนั้น เรื่องดังกล่าวจึงเป็นเรื่องสำคัญในการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ศึกษาทำความเข้าใจคู่มือการทำงานของระบบ Fare Management และได้ทดสอบการควบคุมกระบวนการนำเข้าข้อมูลและประมวลผลของระบบ Fare Management

เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นในความถูกต้องของผลลัพธ์จากระบบ Fare management สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ทดสอบการควบคุมการเข้าถึงระบบของผู้ใช้งาน ทดสอบการควบคุมการเปลี่ยนแปลงแก้ไขโปรแกรม และทดสอบการปฏิบัติงานของระบบ การทดสอบการควบคุมเหล่านี้เพื่อให้ความเชื่อมั่นว่าได้มีการปฏิบัติตามการควบคุมที่ได้ออกแบบไว้ และสามารถป้องกันการเปลี่ยนแปลงแก้ไขข้อมูล ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความถูกต้องของข้อมูลทางบัญชีเกี่ยวกับรายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร

วิธีการทดสอบการควบคุมระบบงานนั้นได้ทำการตรวจสอบตั้งแต่การอนุมัติราคา การนำเข้าข้อมูลในระบบ Fare management และตรวจสอบอัตราราคาตามระบบ Fare management ที่ได้รับอนุมัติกับราคาตามบัตรโดยสาร เพื่อให้สามารถระบุข้อมูลที่อาจเกิดข้อผิดพลาด รวมถึงทดสอบการควบคุมที่สำคัญ เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นว่าการควบคุมที่ออกแบบไว้มีการปฏิบัติอย่างเหมาะสม

ข้อมูลและเหตุการณ์ที่เน้น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5 เรื่องการดำเนินงานตามแผนปฏิรูป ซึ่งอธิบายเกี่ยวกับแผนการดำเนินการจัดหาเงินทุนรวมถึงแผนการบริหารสภาพคล่องของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมิได้แสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขในเรื่องดังกล่าว

ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ข้อมูลอื่นประกอบด้วย ข้อมูลซึ่งรวมอยู่ในรายงานประจำปี แต่ไม่รวมถึงงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการและรายงานของผู้สอบบัญชีที่อยู่ในรายงานประจำปีนั้นซึ่งผู้บริหารคาดว่ารายงานประจำปีจะจัดเตรียมให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินภายหลังวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีนี้

ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่ได้ให้ความเชื่อมั่นต่อข้อมูลอื่น

ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินที่เกี่ยวเนื่องกับการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการคือ การอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

เมื่อสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้อ่านรายงานประจำปี หากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินสรุปได้ว่ามีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องสื่อสารเรื่องดังกล่าวกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแล

ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของกลุ่มบริษัทและบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่อง เปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวกับการดำเนินงานต่อเนื่อง และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่องเว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกกลุ่มบริษัทและเลิกบริษัทหรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการสอดส่องดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของกลุ่มบริษัทและของบริษัท

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

การตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่ารายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการจากการใช้งบการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินตามมาตรฐานการสอบบัญชี สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ การปฏิบัติงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินรวมถึง

- ระบุและประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติงานตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาด เนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงข้อมูล การแสดงข้อมูลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน
- ทำความเข้าใจในระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิผลของการควบคุมภายในของกลุ่มบริษัทและของบริษัท
- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องซึ่งจัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร

- สรุปเกี่ยวกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหารและจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับ สรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญที่เกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของกลุ่มบริษัทและของบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ ถ้าสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องกล่าวไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินถึงการเปิดเผยที่เกี่ยวข้องในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ หรือถ้าการเปิดเผยดังกล่าวไม่เพียงพอ ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะเปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้กลุ่มบริษัทหรือบริษัทต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่อง
- ประเมินการนำเสนอโครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยว่างบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการแสดงรายการและเหตุการณ์ในรูปแบบที่ทำให้มีการนำเสนอข้อมูลโดยถูกต้องตามที่ควร
- ได้รับหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับข้อมูลทางการเงินของบริษัทภายในกลุ่มหรือกิจกรรมทางธุรกิจภายในกลุ่มบริษัท เพื่อแสดงความเห็นต่องบการเงินรวม สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินรับผิดชอบต่อการกำหนดแนวทาง การควบคุมดูแล และการปฏิบัติงานตรวจสอบกลุ่มบริษัท สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้รับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียวต่อความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลเกี่ยวกับขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบรวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในซึ่งสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้พบในระหว่างการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ให้คำรับรองแก่ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลว่าสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการตรวจเงินแผ่นดินและข้อกำหนดจรรยาบรรณที่เกี่ยวข้องกับความเป็นอิสระและได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลเกี่ยวกับความสัมพันธ์ทั้งหมดตลอดจนเรื่องอื่นซึ่งสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเชื่อว่ามีเหตุผลที่บุคคลภายนอกอาจพิจารณาว่ากระทบต่อความเป็นอิสระของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน และมาตรการที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินใช้เพื่อป้องกันไม่ให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขาดความเป็นอิสระ

จากเรื่องที่สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแล สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้พิจารณาเรื่องต่างๆ ที่มีนัยสำคัญมากที่สุดในการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการในงวดปัจจุบันและกำหนดเป็นเรื่องสำคัญในการตรวจสอบ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้อธิบายเรื่องเหล่านี้ในรายงานของผู้สอบบัญชีเว้นแต่กฎหมายหรือข้อบังคับไม่ให้เปิดเผยต่อสาธารณะเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว หรือในสถานการณ์ที่ยากที่จะเกิดขึ้น สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินพิจารณาว่าไม่ควรสื่อสารเรื่องดังกล่าวในรายงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเพราะการกระทำดังกล่าวสามารถคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่าจะมีผลกระทบในทางลบมากกว่าผลประโยชน์ต่อส่วนได้เสียสาธารณะจากการสื่อสารดังกล่าว

(นางสาวพวงชมนาถ จริยะจินดา)
รองผู้ว่าการตรวจเงินแผ่นดิน

(นางณิพาพร ปัณยานนท์)
ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบการเงินที่ 4

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน
วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2560

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2559	2558	2559	2558
สินทรัพย์					
สินทรัพย์หมุนเวียน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	7.1	13,389,710,774	20,781,350,721	11,925,036,967	18,875,817,868
เงินลงทุนชั่วคราว		130,419,289	85,000,000	-	-
ลูกหนี้การค้า	7.2	10,358,261,388	11,695,702,825	10,444,175,323	10,906,776,494
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าและเงินมัดจำ		7,979,056,576	8,904,945,334	8,217,149,112	9,060,545,326
สินค้าและพัสดุคงเหลือ	7.3	4,986,775,103	5,920,786,454	4,961,626,437	5,902,724,322
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	7.4	10,208,355,227	7,989,028,240	14,987,088,746	16,176,770,720
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	7.5	12,321,891,869	15,099,392,637	12,321,891,869	15,099,392,637
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		**59,374,470,226**	**70,476,206,211**	**62,856,968,454**	**76,022,027,367**
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน					
เงินลงทุนในบริษัทร่วม	7.6.1	3,890,765,534	4,739,377,563	1,083,520,500	1,083,520,500
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	7.6.1	-	-	1,810,209,893	810,209,893
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	7.6.2	77,763,005	75,575,920	74,767,805	72,440,719
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	7.8	194,891,347,457	208,285,363,102	194,863,785,314	208,262,819,695
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	7.9	709,855,682	1,031,333,707	673,082,159	993,493,107
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	7.10.1	10,014,948,163	8,680,325,679	10,000,049,684	8,653,240,176
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	7.11	14,164,714,939	9,182,875,582	13,649,568,370	9,179,744,325
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		**223,749,394,780**	**231,994,851,553**	**222,154,983,725**	**229,055,468,415**
รวมสินทรัพย์		**283,123,865,006**	**302,471,057,764**	**285,011,952,179**	**305,077,495,782**

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบแสดงฐานะการเงิน
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2559	2558	2559	2558
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น					
หนี้สินหมุนเวียน					
เจ้าหนี้การค้า		4,951,411,552	4,242,439,990	4,746,744,517	4,095,515,853
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย		16,846,320,892	21,386,197,260	16,910,539,096	21,577,714,868
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี					
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	7.12	8,305,108,457	8,240,705,325	8,305,108,458	8,240,705,325
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	7.13	9,461,231,562	9,889,586,330	9,461,231,562	9,889,586,330
หุ้นกู้	7.14	5,200,000,000	4,300,000,000	5,200,000,000	4,300,000,000
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน		2,000,000,000	4,000,000,000	2,000,000,000	4,000,000,000
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน		5,400,375,000	10,625,380,000	5,400,375,000	10,625,380,000
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย		11,280,480	87,452	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น					
เงินปันผลค้างจ่าย		54,836,876	54,881,143	54,653,276	54,728,143
รายรับค้านขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้		27,111,129,396	24,868,518,712	26,624,698,720	24,632,513,208
อื่นๆ	7.15	8,179,071,068	8,415,014,030	9,768,399,457	12,799,438,374
รวมหนี้สินหมุนเวียน		**87,520,765,283**	**96,022,810,242**	**88,471,750,086**	**100,215,582,101**
หนี้สินไม่หมุนเวียน					
หนี้สินระยะยาว					
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	7.12	13,006,551,881	20,127,865,886	13,006,551,881	20,127,865,886
เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	7.12	14,620,533,660	15,258,204,263	14,620,533,660	15,258,204,263
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	7.13	55,289,234,923	67,660,868,659	55,289,234,923	67,660,868,659
หุ้นกู้	7.14	54,100,000,000	52,300,000,000	54,100,000,000	52,300,000,000
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	7.10.2	1,854,236,084	1,866,882,144	1,854,236,084	1,866,882,144
เงินกองทุนบำเหน็จพนักงาน	7.16	3,710,083,100	3,880,258,506	3,710,083,100	3,880,258,506
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	7.17	11,920,072,997	11,645,226,358	11,903,855,344	11,568,261,769
ประมาณการหนี้สินระยะยาว	7.18	7,365,831,672	619,309,937	7,034,078,456	619,309,937
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น		148,363,624	163,940,945	148,080,624	162,867,915
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		**162,014,907,941**	**173,522,556,698**	**161,666,654,072**	**173,444,519,079**
รวมหนี้สิน		**249,535,673,224**	**269,545,366,940**	**250,138,404,158**	**273,660,101,180**
ส่วนของผู้ถือหุ้น					
ทุนเรือนหุ้น	7.20				
ทุนจดทะเบียน					
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		25,545,316,308	25,545,316,308	25,545,316,308	25,545,316,308
กำไร(ขาดทุน)สะสม					
จัดสรรแล้ว					
ทุนสำรองตามกฎหมาย	7.21	2,691,275,568	2,691,275,568	2,691,275,568	2,691,275,568
ยังไม่ได้จัดสรร		(22,167,172,423)	(22,247,804,409)	(20,794,927,497)	(23,686,357,373)
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น		5,604,235,654	5,039,440,929	5,604,164,472	5,039,440,929
รวมส่วนของบริษัทใหญ่		**33,501,374,277**	**32,855,947,566**	**34,873,548,021**	**31,417,394,602**
ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม		**86,817,505**	**69,743,258**	-	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น		**33,588,191,782**	**32,925,690,824**	**34,873,548,021**	**31,417,394,602**
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		**283,123,865,006**	**302,471,057,764**	**285,011,952,179**	**305,077,495,782**

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นางอุษณีย์ แสงสิงแก้ว)
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ หน่วยธุรกิจบริการการบินรักษาการ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

(นายณรงค์ชัย ว่องธนะวิโมกษ์)
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการเงินและการบัญชี

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2559	2558	2559	2558
รายได้					
รายได้จากการขายหรือการให้บริการ					
ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน		148,060,309,853	152,487,688,487	140,763,944,730	147,915,338,841
ค่าระวางขนส่ง		17,963,345,043	18,089,435,210	17,954,991,320	18,089,166,877
ค่าไปรษณียภัณฑ์		615,301,846	562,089,100	615,301,846	562,089,100
กิจการอื่น		11,673,542,694	11,588,144,224	13,092,261,363	12,375,582,617
รวมรายได้จากการขายหรือการให้บริการ		**178,312,499,436**	**182,727,357,021**	**172,426,499,259**	**178,942,177,435**
รายได้อื่น					
ดอกเบี้ยรับ		204,313,537	331,925,784	177,991,509	320,659,030
ผลกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ		684,970,854	3,511,781,612	691,942,292	3,488,587,347
รายได้อื่นๆ	7.22	2,244,421,749	6,020,259,832	2,542,775,237	6,381,725,448
รวมรายได้อื่น		**3,133,706,140**	**9,863,967,228**	**3,412,709,038**	**10,190,971,825**
รวมรายได้		**181,446,205,576**	**192,591,324,249**	**175,839,208,297**	**189,133,149,260**
ค่าใช้จ่าย					
ค่าน้ำมันเครื่องบิน		45,335,913,346	63,242,833,143	43,430,926,167	61,794,040,481
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	7.23	29,568,433,554	30,678,620,518	29,071,181,741	30,248,536,927
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ตอบแทนตามโครงการ	7.24	427,122,345	3,381,266,844	427,122,345	3,381,266,844
ค่าบริการการบิน		20,817,778,532	20,474,091,602	20,187,150,836	20,034,488,655
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ		5,352,676,217	5,312,866,969	5,091,799,359	5,104,586,411
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน		16,986,636,235	10,310,630,041	14,982,573,579	9,652,336,586
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย		17,990,828,445	19,132,779,761	17,968,888,669	19,117,961,142
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่		9,871,541,115	8,949,988,818	8,586,755,064	7,658,995,572
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป		8,150,778,440	7,828,716,942	7,811,569,276	7,584,882,922
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา		9,404,409,793	9,499,174,198	8,872,874,727	9,110,107,043
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย		569,951,467	613,989,442	509,843,895	577,639,909
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์		410,161,132	281,315,202	410,161,132	281,315,202
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน	7.25	3,217,748,674	11,876,432,369	3,217,748,674	11,876,432,369
ค่าใช้จ่ายอื่น	7.26	8,841,036,057	9,359,059,811	8,537,773,485	9,051,104,538
ต้นทุนทางการเงิน		5,339,160,850	5,897,739,737	5,339,160,850	5,897,739,737
ส่วนแบ่ง(กำไร)ขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม		579,446,279	(131,877,881)	-	-
รวมค่าใช้จ่าย		**182,863,622,481**	**206,707,627,516**	**174,445,529,799**	**201,371,434,338**
กำไร(ขาดทุน)ก่อนภาษีเงินได้		**(1,417,416,905)**	**(14,116,303,267)**	**1,393,678,498**	**(12,238,285,078)**
ค่าใช้จ่าย(รายได้)ภาษีเงินได้	7.27	(1,464,238,106)	(1,069,374,783)	(1,487,902,283)	(1,075,235,656)
กำไร(ขาดทุน)สำหรับปี		**46,821,201**	**(13,046,928,484)**	**2,881,580,781**	**(11,163,049,422)**
กำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จอื่น					
รายการที่ไม่สามารถจัดประเภทใหม่เข้าไปไว้ในกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง					
ผลกำไร(ขาดทุน)จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย สำหรับภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน		78,051,581	(400,682,710)	-	(400,682,710)
ภาษีเงินได้จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย สำหรับภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน		(15,610,316)	80,136,542	-	80,136,542
ส่วนแบ่งกำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จอื่นในการร่วมค้าและบริษัทร่วม		(5,788,532)	(10,391,031)	-	
ส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์		-	8,647,351,381	-	8,647,351,381
ภาษีเงินได้เกี่ยวกับส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์		-	(1,729,470,276)	-	(1,729,470,276)
รายการที่สามารถจัดประเภทใหม่เข้าไปไว้ในกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง					
กำไร(ขาดทุน)จากการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสดเฉพาะส่วนที่มีประสิทธิผล		718,215,797	(2,348,050,220)	718,215,797	(2,348,050,220)
ภาษีเงินได้จากการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสดเฉพาะส่วนที่มีประสิทธิผล		(143,643,159)	469,610,044	(143,643,159)	469,610,044
ผลกำไรจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เผื่อขาย		88,984	-	-	-
ภาษีเงินได้ผลกำไรจากการวัดมูลค่าเงินทุนในหลักทรัพย์เผื่อขาย		(17,798)	-	-	-
กำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี - สุทธิจากภาษี		**631,296,557**	**4,708,503,730**	**574,572,638**	**4,718,894,761**
กำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		**678,117,758**	**(8,338,424,754)**	**3,456,153,419**	**(6,444,154,661)**
การแบ่งปันกำไร(ขาดทุน)					
ส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่		**15,139,579**	**(13,067,671,941)**	**2,881,580,781**	**(11,163,049,422)**
ส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม		31,681,622	20,743,457	-	-
		46,821,201	**(13,046,928,484)**	**2,881,580,781**	**(11,163,049,422)**
การแบ่งปันกำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จรวม					
ส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่		**645,426,711**	**(8,359,168,211)**	**3,456,153,419**	**(6,444,154,661)**
ส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม		32,691,047	20,743,457	-	-
		678,117,758	**(8,338,424,754)**	**3,456,153,419**	**(6,444,154,661)**
กำไร(ขาดทุน)ต่อหุ้น	7.29				
กำไร(ขาดทุน)ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน		0.01	(5.99)	1.32	(5.11)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นางอุษณีย์ แสงสิงแก้ว)
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ หน่วยธุรกิจบริการการบิน
รักษาการ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

(นายณรงค์ชัย ว่องธนะวิโมกษ์)
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการเงินและการบัญชี

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559

หน่วย : บาท

	งบการเงินรวม													
	ส่วนของบริษัทใหญ่											รวม ส่วนของ ผู้ถือหุ้น บริษัทใหญ่	ส่วน ได้เสียที่ ไม่มีอำนาจ ควบคุม	รวม ส่วนของ ผู้ถือหุ้น
			กำไร(ขาดทุน)สะสม		องค์ประกอบอื่นของส่วนผู้ถือหุ้น									
					กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น									
	ทุน ที่ออกและ ชำระแล้ว	ส่วนเกิน มูลค่าหุ้น	สำรองตาม กฎหมาย	ยังไม่ได้ จัดสรร	กำไร(ขาดทุน)จาก การเปลี่ยนแปลง ในมูลค่ายุติธรรม ของการป้องกัน ความเสี่ยงกระแส เงินสดเฉพาะส่วน ที่มีประสิทธิผล	ภาษีเงินได้จาก การเปลี่ยนแปลง มูลค่ายุติธรรม ของการป้องกัน ความเสี่ยงกระแส เงินสดเฉพาะส่วน ที่มีประสิทธิผล	ส่วนเกินทุน จากการตีราคา สินทรัพย์	ภาษีเงินได้ เกี่ยวกับ ส่วนเกินทุน จากการตีราคา สินทรัพย์	ผลกำไร จากการ วัดมูลค่าเงิน ลงทุนใน หลักทรัพย์ เผื่อขาย	ภาษีเงินได้ ผลกำไรจาก การวัด มูลค่าเงิน ลงทุนใน หลักทรัพย์ เผื่อขาย	รวม องค์ประกอบอื่น ของส่วนของ ผู้ถือหุ้น			
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2558	21,827,719,170	25,545,316,308	2,691,275,568	(8,849,195,269)	-	-	-	-	-	-	-	41,215,115,777	80,816,601	41,295,932,378
การเปลี่ยนแปลงในส่วนของผู้ถือหุ้น														
หัก เงินปันผลจ่าย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(31,725,000)	(31,725,000)
หัก เงินปันผลจ่ายหุ้นบุริมสิทธิ์ชนิดสะสม	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(91,800)	(91,800)
บวก กำไร(ขาดทุน)สำหรับปี 2558	-	-	-	(13,067,671,941)	-	-	-	-	-	-	-	(13,067,671,941)	20,743,457	(13,046,928,484)
บวก กำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	(330,937,199)	(2,348,050,220)	469,610,044	8,647,351,381	(1,729,470,276)	-	-	5,039,440,929	4,708,503,730	-	4,708,503,730
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558	**21,827,719,170**	**25,545,316,308**	**2,691,275,568**	**(22,247,804,409)**	**(2,348,050,220)**	**469,610,044**	**8,647,351,381**	**(1,729,470,276)**	**-**	**-**	**5,039,440,929**	**32,855,947,566**	**69,743,258**	**32,925,690,824**
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	21,827,719,170	25,545,316,308	2,691,275,568	(22,247,804,409)	(2,348,050,220)	469,610,044	8,647,351,381	(1,729,470,276)	-	-	5,039,440,929	32,855,947,566	69,743,258	32,925,690,824
การเปลี่ยนแปลงในส่วนของผู้ถือหุ้น														
หัก เงินปันผลจ่าย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(15,525,000)	(15,525,000)
หัก เงินปันผลจ่ายหุ้นบุริมสิทธิ์ชนิดสะสม	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(91,800)	(91,800)
บวก กำไรสำหรับปี 2559	-	-	-	15,139,579	-	-	-	-	-	-	-	15,139,579	31,681,622	46,821,201
หัก โอนส่วนเกินทุนจากการตีราคา สินทรัพย์ที่จำหน่าย	-	-	-	9,849,095	-	-	(12,311,369)	2,462,274	-	-	(9,849,095)	-	-	-
บวก กำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	55,643,312	718,215,797	(143,643,159)	-	-	88,977	(17,795)	574,643,820	630,287,132	1,009,425	631,296,557
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559	**21,827,719,170**	**25,545,316,308**	**2,691,275,568**	**(22,167,172,423)**	**(1,629,834,423)**	**325,966,885**	**8,635,040,012**	**(1,727,008,002)**	**88,977**	**(17,795)**	**5,604,235,654**	**33,501,374,277**	**86,817,505**	**33,588,191,782**

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นางอุษณีย์ แสงสิงแก้ว)
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ หน่วยธุรกิจบริการการบิน
รักษาการ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

(นายณรงค์ชัย ว่องธนะวิโมกษ์)
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการเงินและการบัญชี

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559

หน่วย : บาท

งบการเงินเฉพาะกิจการ										
			กำไร(ขาดทุน)สะสม		องค์ประกอบอื่นของส่วนผู้ถือหุ้น					
					กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น					
	ทุนที่ออกและชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่าหุ้น	สำรองตามกฎหมาย	ยังไม่ได้จัดสรร	กำไร(ขาดทุน)จากการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสดเฉพาะส่วนที่มีประสิทธิผล	ภาษีเงินได้จากการเปลี่ยนแปลงมูลค่ายุติธรรมของการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสดเฉพาะส่วนที่มีประสิทธิผล	ส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์	ภาษีเงินได้ส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์	รวมองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	รวมส่วนของผู้ถือหุ้น
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2558	21,827,719,170	25,545,316,308	2,691,275,568	(12,202,761,783)	-	-	-	-	-	37,861,549,263
การเปลี่ยนแปลงในส่วนของผู้ถือหุ้น										
หัก ขาดทุนสำหรับปี 2558	-	-	-	(11,163,049,422)	-	-	-	-	-	(11,163,049,422)
บวก กำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี 2558	-	-	-	(320,546,168)	(2,348,050,220)	469,610,044	8,647,351,381	(1,729,470,276)	5,039,440,929	4,718,894,761
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558	**21,827,719,170**	**25,545,316,308**	**2,691,275,568**	**(23,686,357,373)**	**(2,348,050,220)**	**469,610,044**	**8,647,351,381**	**(1,729,470,276)**	**5,039,440,929**	**31,417,394,602**
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	21,827,719,170	25,545,316,308	2,691,275,568	(23,686,357,373)	(2,348,050,220)	469,610,044	8,647,351,381	(1,729,470,276)	5,039,440,929	31,417,394,602
การเปลี่ยนแปลงในส่วนของผู้ถือหุ้น										
บวก กำไรสำหรับปี 2559	-	-	-	2,881,580,781	-	-	-	-	-	2,881,580,781
หัก โอนส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์ที่จำหน่าย	-	-	-	9,849,095	-	-	(12,311,369)	2,462,274	(9,849,095)	-
บวก กำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี 2559	-	-	-	-	718,215,797	(143,643,159)	-	-	574,572,638	574,572,638
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559	**21,827,719,170**	**25,545,316,308**	**2,691,275,568**	**(20,794,927,497)**	**(1,629,834,423)**	**325,966,885**	**8,635,040,012**	**(1,727,008,002)**	**5,604,164,472**	**34,873,548,021**

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นางอุษณีย์ แสงสิงแก้ว)
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ หน่วยธุรกิจบริการการบินรักษาการ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

(นายณรงค์ชัย ว่องธนะวิโมกษ์)
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการเงินและการบัญชี

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบกระแสเงินสด
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2559	2558	2559	2558
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน					
กำไร(ขาดทุน)ก่อนภาษีเงินได้		(1,417,416,905)	(14,116,303,267)	1,393,678,498	(12,238,285,078)
รายการปรับกระทบยอดกำไร(ขาดทุน)ก่อนภาษีเงินได้เป็นเงินสดรับ(จ่าย)					
จากกิจกรรมดำเนินงาน :					
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย		17,990,828,445	19,132,779,761	17,968,888,669	19,117,961,142
ค่าธรรมเนียมเช่าเครื่องบิน		199,731,140	179,862,875	199,731,140	179,862,875
เงินปันผลรับ		(472,274)	(619,028)	(282,824,492)	(192,646,114)
ขาดทุน(กำไร)จากเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย		579,446,279	(131,877,881)	-	-
รายได้จากดอกเบี้ย		(204,313,537)	(331,925,784)	(177,991,509)	(320,659,030)
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย		5,339,160,850	5,897,739,737	5,339,160,850	5,897,739,737
ขาดทุน(กำไร)จากการจำหน่ายสินทรัพย์		40,335,750	(76,968,024)	40,335,750	(77,002,834)
ขาดทุนจากการขายเครื่องบิน		69,256,925	69,941,260	69,256,925	69,941,260
กำไรจากการกลับรายการหนี้สินหมุนเวียนที่บันทึกในงวดบัญชีก่อน		-	(2,341,400)	-	-
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา		(610,722,744)	(2,317,282,893)	(613,502,567)	(2,291,857,674)
กำไรจากการวัดมูลค่าเงินลงทุน		(330,305)	-	-	-
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน		(518,910,700)	607,440,461	(536,215,345)	583,038,632
ค่าสินค้าและพัสดุเสื่อมสภาพ		310,166,610	500,515,637	310,166,610	500,515,637
หนี้สงสัยจะสูญ		(59,947,994)	(122,420,638)	(60,217,870)	(123,814,144)
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน		3,217,748,674	11,876,432,369	3,217,748,674	11,876,432,369
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์		410,161,132	281,315,202	410,161,132	281,315,202
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์					
และหนี้สินดำเนินงาน		25,344,721,346	21,446,288,387	27,278,376,465	23,262,541,980
สินทรัพย์ดำเนินงานลดลง(เพิ่มขึ้น)					
ลูกหนี้การค้า		1,461,368,172	1,020,044,763	615,822,512	1,538,148,051
สินค้าและพัสดุคงเหลือ		623,844,742	(26,894,294)	630,931,275	(12,804,608)
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าและเงินมัดจำ		557,850,762	832,239,970	472,099,388	951,100,701
ภาษีเงินได้รอเรียกคืน	ก	102,810,706	246,995,391	102,810,706	246,995,391
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		(1,979,921,313)	(17,662,084)	1,481,074,205	(5,039,182,067)
สินทรัพย์รอการขาย		(1,145,813,326)	(46,047,514)	(1,145,813,326)	(46,047,514)
เงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่า		(4,815,659,622)	(3,331,300,680)	(4,483,906,405)	(3,331,300,680)
สินทรัพย์อื่น		(221,040,496)	183,169,584	(196,080,331)	180,599,913
ค่าใช้จ่ายรอการตัดบัญชี		(477,657,008)	(938,187,742)	(361,321,646)	(938,187,742)
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น(ลดลง)					
เจ้าหนี้การค้า		919,164,453	(1,950,035,890)	840,697,432	(2,099,774,575)
ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายและหนี้สินหมุนเวียนอื่น		(3,932,882,575)	(2,944,691)	(6,895,622,702)	1,376,175,348
กองทุนบำเหน็จพนักงาน		(264,217,187)	(882,887,315)	(264,217,187)	(882,887,315)
รายรับค้างขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้		2,184,967,326	2,288,332,877	1,934,542,154	2,201,621,500
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น		6,765,251,389	32,253,030	6,434,288,203	170,367,726
เงินสดรับจากการดำเนินงาน		**25,122,787,369**	**18,853,363,792**	**26,443,680,743**	**17,577,366,109**
จ่ายภาษีเงินได้		(564,257,545)	(286,728,622)	(522,572,261)	(240,413,637)
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน		**24,558,529,824**	**18,566,635,170**	**25,921,108,482**	**17,336,952,472**

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบกระแสเงินสด
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2559	2558	2559	2558
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน					
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ถาวร	ข	(5,663,038,902)	(3,821,977,306)	(5,645,983,640)	(3,799,297,409)
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน		(34,481,222)	(93,394,457)	(25,645,048)	(78,557,087)
เงินสดรับจากโอนสิทธิค่าเครื่องบินจ่ายล่วงหน้าและอุปกรณ์การบิน		-	1,511,303,492	-	1,511,303,492
เงินสดรับจากการจำหน่ายสินทรัพย์		1,464,450,042	1,173,227,235	1,464,450,042	1,173,227,235
ดอกเบี้ยรับ		189,648,033	306,620,398	162,615,785	295,407,433
เงินปันผลรับ		263,910,692	153,871,114	282,824,492	192,646,114
เงินลงทุนลดลง(เพิ่มขึ้น)		(1,837,420)	14,243,428	(1,001,977,420)	17,378,628
เงินลงทุนชั่วคราวลดลง(เพิ่มขึ้น)		(45,000,000)	35,000,000	-	-
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน		**(3,826,348,777)**	**(721,106,096)**	**(4,763,715,789)**	**(687,891,594)**
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน					
เงินสดรับจากหุ้นกู้		7,000,000,000	15,000,000,000	7,000,000,000	15,000,000,000
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะสั้น		32,218,480,000	26,864,550,000	32,218,480,000	26,864,550,000
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาว		1,385,931,851	6,394,735,465	1,385,931,851	6,394,735,465
เงินสดจ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะสั้น		(39,479,085,000)	(35,685,795,000)	(39,479,085,000)	(35,685,795,000)
เงินสดจ่ายชำระคืนหุ้นกู้		(4,300,000,000)	(3,000,000,000)	(4,300,000,000)	(3,000,000,000)
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว		(20,111,373,426)	(24,389,907,445)	(20,111,373,426)	(24,389,907,445)
เงินสดจ่ายดอกเบี้ยเงินกู้ยืม		(4,868,787,156)	(5,989,435,254)	(4,868,787,156)	(5,989,435,254)
เงินปันผลจ่าย		(74,867)	(81,198)	(74,867)	(81,198)
เงินปันผลจ่ายส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม		(15,647,400)	(31,786,200)	-	-
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน		**(28,170,555,998)**	**(20,837,719,632)**	(28,154,908,598)	**(20,805,933,432)**
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิ		(7,438,374,951)	(2,992,190,558)	(6,997,515,905)	(4,156,872,554)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี		20,781,350,721	23,346,551,299	18,875,817,868	22,605,700,442
		13,342,975,770	**20,354,360,741**	**11,878,301,963**	**18,448,827,888**
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนของเงินสดและเงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น		46,735,004	426,989,980	46,735,004	426,989,980
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี	ค	**13,389,710,774**	**20,781,350,721**	**11,925,036,967**	**18,875,817,868**

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นางอุษณีย์ แสงสิงแก้ว)
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ หน่วยธุรกิจบริการการบิน
รักษาการ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

(นายณรงค์ชัย ว่องธนะวิโมกษ์)
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการเงินและการบัญชี

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบกระแสเงินสด
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559

หมายเหตุประกอบงบกระแสเงินสด
ก. ภาษีเงินได้รอเรียกคืน งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

หน่วย : ล้านบาท

	2559
รับเงินคืนตาม ภ.ง.ค. 50 ปี 2557	252.00
ปรับปรุงภาษีเงินได้รอเรียกคืน ปี 2558	(149.19)
	102.81

	2558
รับเงินคืนตาม ภ.ง.ค. 50 ปี 2556	257.34
ปรับปรุงภาษีเงินได้รอเรียกคืน ปี 2557	(10.34)
	247.00

ข. ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์

งบการเงินรวม

ในระหว่างปี 2559 ได้ซื้อที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ ซึ่งมีราคาต้นทุนรวม 6,910.04 ล้านบาท โดยจ่ายชำระเป็นเงินสด 5,663.04 ล้านบาท

ในระหว่างปี 2558 ได้ซื้อที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ ซึ่งมีราคาต้นทุนรวม 16,618.75 ล้านบาท ซื้อโดยวิธีสัญญาเช่าการเงิน 12,796.77 ล้านบาท และจ่ายชำระเป็นเงินสด 3,821.98 ล้านบาท

งบการเงินเฉพาะกิจการ

ในระหว่างปี 2559 บริษัทฯ ได้ซื้อที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ ซึ่งมีราคาต้นทุนรวม 6,893.79 ล้านบาท โดยจ่ายชำระเป็นเงินสด 5,645.98 ล้านบาท

ในระหว่างปี 2558 บริษัทฯ ได้ซื้อที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ ซึ่งมีราคาต้นทุนรวม 16,596.07 ล้านบาท ซื้อโดยวิธีสัญญาเช่าการเงิน 12,796.77 ล้านบาท และจ่ายชำระเป็นเงินสด 3,799.30 ล้านบาท

ค. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558	2559	2558
เงินสดในมือและยอดคงเหลือในธนาคาร	13,342.97	20,354.36	11,878.30	18,448.83
เงินลงทุนระยะสั้น	-	-	-	-
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดตามที่เสนอมาก่อน	13,342.97	20,354.36	11,878.30	18,448.83
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงในอัตราแลกเปลี่ยน	46.74	426.99	46.74	426.99
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดที่ปรับยอดใหม่	**13,389.71**	**20,781.35**	**11,925.04**	**18,875.82**

(นางอุษณีย์ แสงสิงแก้ว)
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ หน่วยธุรกิจบริการการบินรักษาการ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

(นายณรงค์ชัย ว่องธนะวิโมกษ์)
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการเงินและการบัญชี

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559

1. ข้อมูลทั่วไป

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ("บริษัทฯ") จดทะเบียนจัดตั้งเป็นบริษัท มหาชน จำกัด ในประเทศไทย และเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย มีที่อยู่ตามที่ได้จดทะเบียนคือ

สำนักงานใหญ่ของบริษัทฯ ตั้งอยู่เลขที่ 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย

ธุรกิจหลักของบริษัทฯ คือธุรกิจสายการบิน และหน่วยธุรกิจ ซึ่งเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขนส่ง

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ มีเครือข่ายเส้นทางการบินให้บริการครอบคลุม 61 จุดบินใน 32 ประเทศทั่วโลก โดยเป็น 4 จุดบินภายในประเทศ (ไม่รวมกรุงเทพมหานคร)

2. เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

การจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ได้จัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปภายใต้พระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543 ซึ่งหมายความถึงมาตรฐานการบัญชีที่ออกภายใต้พระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. 2547 และตามข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ว่าด้วยการจัดทำและนำเสนอรายงานทางการเงินภายใต้พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535

งบการเงินเฉพาะกิจการประกอบด้วยงบการเงินบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และกองทุนบำเหน็จพนักงานบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

งบการเงินรวมประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการและบริษัทย่อย ดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นในประเทศ	อัตราร้อยละของการถือหุ้น	
			2559	2558
ถือหุ้นโดยบริษัทฯ				
1. บริษัท ไทย-อะมาดิอุสเซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด	บริษัทเทคโนโลยีสารสนเทศสำหรับการเดินทางแบบครบวงจร	ไทย	55%	55%
2. บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด	บริการงานบุคลากรเฉพาะด้านให้กับบริษัทฯ	ไทย	49%	49%
3. บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด	บริการฝึกอบรมด้านการบิน	ไทย	49%	49%
4. บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด	บริการขนส่งทางอากาศ	ไทย	100%	100%
ถือหุ้นโดยบริษัทย่อยของบริษัทฯ				
บริษัทย่อยที่ถือหุ้นโดย บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด				
• บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด	ประกอบธุรกิจท่องเที่ยว	ไทย	49%	49%

บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ (Airline Operator License : AOL) ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Airline Operator Certificate : AOC) และรหัสสายการบิน (Airline Designator Code) จาก IATA เมื่อวันที่ 10 มกราคม 31 มีนาคม และ 1 เมษายน 2557 ตามลำดับ ทั้งนี้ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ได้เริ่มดำเนินธุรกิจเมื่อวันที่ 10 เมษายน 2557

บริษัทย่อยเป็นกิจการที่อยู่ภายใต้การควบคุมของบริษัทฯ การควบคุมเกิดขึ้นเมื่อบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมทั้งทางตรงหรือทางอ้อม ในการกำหนดนโยบายทางการเงิน และการดำเนินงานของบริษัทย่อยนั้น และรายการบัญชีที่เป็นสาระสำคัญที่เกิดขึ้นระหว่างบริษัทใหญ่ และบริษัทย่อยได้ถูกหักกลบลบกันในการจัดทำงบการเงินรวม

งบการเงินฉบับภาษาอังกฤษแปลจากงบการเงินที่เป็นภาษาไทย ในกรณีที่มีเนื้อความขัดแย้งกันหรือมีการตีความในสองภาษาแตกต่างกัน ให้ใช้งบการเงินฉบับภาษาไทยเป็นหลัก

งบการเงินนี้ได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิม ในการวัดมูลค่าขององค์ประกอบของงบการเงิน เว้นแต่จะได้เปิดเผยเป็นอย่างอื่นในนโยบายการบัญชี

3. มาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการบัญชี และการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ที่ยังไม่มีผลบังคับใช้ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ที่มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2560 เป็นต้นไป

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง การนำเสนองบการเงิน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง สินค้าคงเหลือ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง งบกระแสเงินสด
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง นโยบายการบัญชีการเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชีและข้อผิดพลาด
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง สัญญาก่อสร้าง
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง ภาษีเงินได้
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง สัญญาเช่า
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง รายได้
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 23 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง ต้นทุนการกู้ยืม
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 26 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง การบัญชีและการรายงานโครงการผลประโยชน์เมื่อออกจากงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง งบการเงินเฉพาะกิจการ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 28 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง เงินลงทุนในบริษัทร่วม และการร่วมค้า
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 33 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง กำไรต่อหุ้น
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง การรายงานทางการเงินระหว่างกาล
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง การด้อยค่าของสินทรัพย์
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 37 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้นและสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 38 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 41 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง เกษตรกรรม
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 104 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง การบัญชีสำหรับการปรับโครงสร้างหนี้ที่มีปัญหา
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 105 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง การบัญชีสำหรับเงินลงทุนในตราสารหนี้และตราสารทุน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 107 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง การแสดงรายการและการเปิดเผยข้อมูลสำหรับเครื่องมือทางการเงิน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง การรวมธุรกิจ
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง สัญญาประกันภัย
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย และการดำเนินงานที่ยกเลิก
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 6 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง การสำรวจ และประเมินค่าแหล่งทรัพยากรแร่
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง ส่วนงานดำเนินงาน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง งบการเงินรวม
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง การร่วมการงาน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสียในกิจการอื่น
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง การวัดมูลค่ายุติธรรม
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง ความช่วยเหลือจากรัฐบาล-กรณีที่ไม่มีความเกี่ยวข้องอย่างเฉพาะเจาะจงกับกิจกรรมดำเนินงาน
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง สัญญาเช่าดำเนินงาน-สิ่งจูงใจที่ให้แก่ผู้เช่า
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 25 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง ภาษีเงินได้-การเปลี่ยนแปลงสถานภาพทางภาษีของกิจการหรือของผู้ถือหุ้น
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง การประเมินเนื้อหาสัญญาเช่าที่ทำขึ้นตามรูปแบบกฎหมาย
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 31 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง รายได้-รายการแลกเปลี่ยนเกี่ยวกับบริการโฆษณา
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน-ต้นทุนเว็บไซต์
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการรื้อถอน การบูรณะ และหนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง การประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนการรื้อถอน การบูรณะและการปรับปรุงสภาพแวดล้อม
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง การรายงานทางการเงินระหว่างกาลและการด้อยค่า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง ข้อตกลงสัมปทานบริการ

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 14 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง ข้อจำกัดสินทรัพย์ตามโครงการผลประโยชน์ ข้อกำหนดเงินทุนขั้นต่ำและปฏิสัมพันธ์ของรายการเหล่านี้ สำหรับมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2559) เรื่องผลประโยชน์ของพนักงาน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง สัญญาสำหรับการก่อสร้างอสังหาริมทรัพย์
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้เจ้าของ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง การโอนสินทรัพย์จากลูกค้า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง ต้นทุนการเปิดหน้าดินในช่วงการผลิตสำหรับเหมืองผิวดิน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง เงินที่นำส่งรัฐ

ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ ได้ประเมินและเห็นว่า มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวข้างต้นจะไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินรวม และงบการเงินเฉพาะกิจการที่จะนำเสนอ

4. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

4.1 ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ

ลูกหนี้การค้าที่ไม่ใช่ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจ ตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญโดยพิจารณาลูกหนี้รายตัว และวิเคราะห์ประวัติการชำระหนี้ ข้อมูลหลักฐานการติดต่อของลูกหนี้แต่ละรายควบคู่ไปกับการพิจารณาอายุหนี้ของลูกหนี้เป็นเกณฑ์ ในอัตราดังนี้

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

4.2 สินค้าและพัสดุคงเหลือ

สินค้าและพัสดุคงเหลือ ณ วันสิ้นงวด ประกอบด้วยอะไหล่เครื่องบิน น้ำมันเครื่องบิน พัสดุสำหรับใช้ในห้องพักผู้โดยสารและการบริการอาหาร สินค้าซื้อมาเพื่อขาย เครื่องเขียนและพัสดุอื่น แสดงราคาทุนตามวิธีถัวเฉลี่ยเคลื่อนที่ (Moving Average) หรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า และสินค้าระหว่างทาง แสดงตามราคาทุน ณ วันที่ซื้อ

- อะไหล่เครื่องบินที่ใช้งานอยู่ตามปกติ ตั้งค่าเผื่อพัสดุเสื่อมสภาพในอัตราร้อยละ 10 ของยอดคงเหลือ ณ วันสิ้นงวด
- อะไหล่เครื่องบินที่หมุนเวียนช้าและรอการจำหน่าย ได้แก่ อะไหล่เครื่องบินที่ไม่ใช้งานเกิน 2 ปี หรือไม่มีเครื่องบินอยู่ในฝูงบิน ตั้งค่าเผื่อพัสดุเสื่อมสภาพในอัตราร้อยละ 33.33 ของยอดที่เกิดขึ้นในระหว่างงวด
- สินค้าล้าสมัยและชำรุดรอการจำหน่าย ตั้งค่าเผื่อสินค้าเสื่อมสภาพเต็มจำนวน

4.3 เงินลงทุน

4.3.1 เงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม บันทึกตามวิธีส่วนได้เสียตามสัดส่วนของการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วมในงบการเงินรวม แต่บันทึกตามวิธีราคาทุนในงบการเงินเฉพาะกิจการ

4.3.2 เงินลงทุนชั่วคราวในตราสารหนี้ที่จะถือจนครบกำหนดภายใน 1 ปี แสดงมูลค่าตามวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย และตัดบัญชีส่วนเกิน/ส่วนต่ำกว่ามูลค่าตราสารหนี้ตามอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง ซึ่งจำนวนที่ตัดจำหน่ายนี้จะแสดงเป็นรายการปรับกับดอกเบี้ยรับ

4.3.3 เงินลงทุนระยะยาวในตราสารทุนที่ไม่อยู่ในความต้องการของตลาด แสดงตามราคาทุนสุทธิจากค่าเผื่อการด้อยค่าของหลักทรัพย์ในกรณีที่มีการด้อยค่า และรับรู้เป็นผลขาดทุนในงวดที่เกิดการด้อยค่าในงบกำไรขาดทุน

4.4 ที่ดิน อาคาร อุปกรณ์และค่าเสื่อมราคา

4.4.1 เครื่องบินและเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า

4.4.1.1 เครื่องบินและเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า แสดงตามราคาทุนรวมค่าเครื่องยนต์ อุปกรณ์การบินอื่นๆ บวกด้วยค่าตกแต่งเครื่องบินก่อนนำเครื่องบินมาบริการโดยไม่รวมที่นั่งผู้โดยสารและประมาณการค่าซ่อมใหญ่เครื่องบินครั้งแรกและหักด้วยส่วนลดรับค่าสิทธิประโยชน์จากการซื้อเครื่องบิน คำนวณค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรงตาม อายุการใช้งานโดยประมาณ 20 ปี มีมูลค่าคงเหลือร้อยละ 10 ของราคาทุน

4.4.1.2 ค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน (D-Check) แสดงแยกประมาณการค่าซ่อมใหญ่เครื่องบินครั้งแรกเป็นสินทรัพย์ ออกจากต้นทุนเครื่องบินและคำนวณค่าเสื่อมราคาตามระยะเวลาที่จะซ่อมใหญ่ครั้งต่อไป 4-7 ปี ตามแบบของเครื่องบิน เมื่อมีการซ่อมใหญ่ให้บันทึกเป็นสินทรัพย์แทนสินทรัพย์เดิม

4.4.1.3 ค่าที่นั่งผู้โดยสารแสดงเป็นสินทรัพย์แยกต่างหากจากต้นทุนเครื่องบิน คำนวณค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณ 5 ปี เมื่อมีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงที่นั่งผู้โดยสารบันทึกเป็นสินทรัพย์แทนสินทรัพย์เดิม

4.4.2 อุปกรณ์การบินหมุนเวียน แสดงตามราคาทุน ณ วันที่ได้มา คำนวณค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณระหว่าง 5-20 ปี

4.4.3 ที่ดิน แสดงตามมูลค่ายุติธรรมตามวิธีตีราคาใหม่ ประเมินราคาโดยวิธีราคาตลาดจากผู้ประเมินราคาอิสระที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์ (กลต.)ให้ความเห็นชอบ มีผลกับงบการเงินรอบระยะเวลาบัญชีปี 2558 เป็นต้นไป และกำหนดให้มีการประเมินมูลค่าที่ดินทุก 5 ปี ทั้งนี้อาจพิจารณาดำเนินการก่อนกำหนด หากมีการเปลี่ยนแปลงที่กระทบต่อมูลค่ายุติธรรมของที่ดินอย่างมีนัยสำคัญ มูลค่าที่เพิ่มขึ้นจากการตีราคาใหม่ได้แสดงเป็นส่วนหนึ่งในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้จำนวนสะสมส่วนเกินทุนจากการตีราคาที่ดินในส่วนของเจ้าของ บริษัทไม่มีนโยบายการจ่ายเงินปันผลสำหรับเงินส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์นี้

4.4.4 สินทรัพย์ถาวรอื่น แสดงตามราคาทุน ณ วันที่ได้มาหรือก่อสร้างแล้วเสร็จ คำนวณค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรง ตามอายุการใช้งานโดยประมาณระหว่าง 3-30 ปี

4.4.5 ต้นทุนเพื่อการได้มาซึ่งสิทธิการเช่าสถานที่ ตัดบัญชีภายในระยะเวลา 10-30 ปี ตามอายุสัญญาเช่า

4.4.6 กำไรขาดทุนจากการจำหน่ายเครื่องบิน คำนวณจากผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับจากการจำหน่ายเครื่องบินกับมูลค่าสุทธิตามบัญชีของเครื่องบิน ค่าซ่อมใหญ่ (D-Check) และค่าที่นั่งผู้โดยสาร ส่วนกำไรขาดทุนจากการขายสินทรัพย์อื่นคำนวณจากผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับจากการจำหน่ายกับมูลค่าสุทธิตามบัญชีของสินทรัพย์ที่จำหน่าย และรับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน

4.5 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายแสดงด้วยมูลค่าตามบัญชีหรือมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า

ขาดทุนจากการด้อยค่ารับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ กำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายรับรู้เป็นรายได้อื่นหรือค่าใช้จ่ายอื่นเมื่อมีการจำหน่าย

4.6 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

โปรแกรมคอมพิวเตอร์ประกอบด้วย

ลิขสิทธิ์โปรแกรมคอมพิวเตอร์ (Software License) และต้นทุนที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับผลิตภัณฑ์โปรแกรมที่ระบุได้ และมีเอกลักษณ์เฉพาะงานของโปรแกรมที่สามารถแยกออกจากตัวคอมพิวเตอร์ได้ สามารถระบุต้นทุนได้แน่นอน และ

มีอายุการใช้งานทางเศรษฐกิจเกินกว่ารอบระยะเวลาบัญชีจะรับรู้เป็นสินทรัพย์ไม่มีตัวตน และตัดจำหน่ายโดยวิธีเส้นตรงตามอายุงาน 5 ปี

รายจ่ายที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาและบำรุงดูแลโปรแกรมคอมพิวเตอร์ ให้บันทึกเป็นค่าใช้จ่ายประจำงวด

4.7 การด้อยค่าของสินทรัพย์

บริษัทฯ พิจารณาการด้อยค่าของสินทรัพย์เมื่อมีข้อบ่งชี้ของการด้อยค่า และคำนวณผลขาดทุนจากการด้อยค่าโดยพิจารณาจากราคาตามบัญชีของสินทรัพย์มีมูลค่าสูงกว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์ มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนหมายถึง มูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขาย ซึ่งบริษัทฯ พิจารณาการด้อยค่าเฉพาะหมวดเครื่องบิน และเครื่องยนต์อะไหล่ที่ปลดระวาง โดยผู้เชี่ยวชาญในการประเมินราคาเครื่องบินของบริษัทฯ ประเมินมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน ซึ่งอ้างอิงจากราคาตลาดที่ประกาศโดยผู้เชี่ยวชาญการประเมินราคาเครื่องบิน และดำเนินการปรับปรุงเพิ่มเติมตามสภาพระยะเวลาการใช้งานของเครื่องบินตามวิธีการที่กำหนดเป็นมาตรฐานในกระบวนการประเมินราคาเครื่องบิน

ในกรณีที่ราคาตามบัญชีของสินทรัพย์สูงกว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน จะรับรู้ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ และจะบันทึกกลับรายการขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์เมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าการด้อยค่าดังกล่าวไม่มีอยู่อีกต่อไปหรือยังคงมีอยู่แต่เป็นไปในทางที่ลดลง

4.8 ค่าใช้จ่ายรอการตัดบัญชี

4.8.1 ค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน (D-Check) สำหรับเครื่องบินเช่าดำเนินงาน ตัดจ่ายเป็นรายจ่ายตามอายุการใช้งานโดยประมาณ 4-7 ปี แต่ไม่เกินอายุสัญญาเช่า

4.8.2 ค่าธรรมเนียมการค้ำประกันเงินกู้รอการตัดบัญชี ตัดจ่ายเป็นรายจ่ายตามระยะเวลาเงินกู้ในแต่ละรอบระยะเวลาบัญชี

4.9 หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน

หนี้ที่เกิดจากการซื้อเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าระยะยาว โดยผ่านสถาบันการเงิน แสดงมูลค่าตามภาระหนี้ผูกพันกับสถาบันการเงิน และจะลดมูลค่าลงตามจำนวนหนี้ที่จ่ายชำระคืน

4.10 การรับรู้รายได้

4.10.1 รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน

4.10.1.1 รายรับจากการจำหน่ายบัตรโดยสารและใบสั่งบริการ (Service Order) รับรู้เป็นรายได้เมื่อมีผู้โดยสารนำบัตรโดยสารมาใช้บริการกับสายการบินของบริษัทฯ ในส่วนที่ผู้โดยสารไปใช้บริการกับสายการบินอื่นจะรับรู้ส่วนต่างราคาขายกับยอดที่สายการบินเรียกเก็บเป็นรายได้เมื่อสายการบินนั้นเรียกเก็บเงินมา

4.10.1.2 บัตรโดยสารและใบสั่งบริการ (Service Order) ที่จำหน่ายแล้ว แต่ยังไม่ได้ใช้บริการ รับรู้เป็นรายได้เมื่อบัตรโดยสารและใบสั่งบริการนั้นมีอายุเกินกว่า 2 ปีขึ้นไป

4.10.2 รายได้ค่าระวางขนส่ง รับรู้เมื่อได้ให้บริการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ และออกใบรับส่งสินค้าและ พัสดุภัณฑ์ (Air Waybill) สำหรับพัสดุภัณฑ์ที่ขนส่งโดยสายการบินอื่น จะรับรู้ส่วนต่างราคาขายกับยอดที่สายการบินอื่นเรียกเก็บเป็นรายได้เมื่อสายการบินนั้นเรียกเก็บเงินมา

- พัสดุภัณฑ์ที่บริษัทฯ ออกใบรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์แล้ว แต่ขนส่งโดยสายการบินอื่นจะรับรู้เป็นรายได้เมื่อสายการบินที่ทำการขนส่งไม่เรียกเก็บเงินมาภายในระยะเวลา 1 ปี

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

ทั้งนี้วิธีการคำนวณมูลค่ายุติธรรมของการแลกรางวัลทั้งสองประเภท ใช้หลักการเดียวกัน กล่าวคือในส่วนของมูลค่ายุติธรรมของการแลกรางวัลบัตรโดยสาร ใช้ค่าโดยสารเฉลี่ยในแต่ละเส้นทางบินที่สมาชิกสามารถขอใช้สิทธิแลกบัตรโดยสาร หารด้วยจำนวนไมล์ที่จะต้องใช้ในการขอใช้สิทธิของแต่ละเขตพื้นที่การบิน ถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักด้วยการใช้สิทธิ

ในแต่ละเขตพื้นที่การบิน และในส่วนของมูลค่ายุติธรรมของการแลกรางวัลอื่นๆ หารด้วย จำนวนไมล์ที่จะต้องใช้ในการขอใช้สิทธิแลกรางวัลอื่นๆ ถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักด้วยการใช้สิทธิแลกรางวัลอื่นๆ เป็นมูลค่าต่อไมล์ของโครงการสะสมระยะทาง จากนั้นบันทึกบัญชีมูลค่าไมล์สะสมตามประมาณการใช้สิทธิของสมาชิก โดยนำไปลดรายได้ค่าโดยสารคู่กับรายรับค้านขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้(ค้านหนี้สิน) เมื่อสมาชิกนำสิทธิมาใช้บริการจึงรับรู้เป็นรายได้

4.10.3.1 ไมล์สะสมของสมาชิกที่ไม่นำสิทธิมาใช้บริการรับรู้เป็นรายได้เมื่อไมล์สะสมนั้นมีอายุเกินกว่า 3 ปีขึ้นไป

4.10.3.2 การสะสมไมล์และการใช้ไมล์สะสมขอแลกรางวัลร่วมกับกลุ่มพันธมิตรการบิน สายการบินและธุรกิจคู่สัญญาจะเรียกเก็บเงินระหว่างกันตามจำนวนไมล์สะสมที่สมาชิกได้รับหรือตามจำนวนไมล์ที่สมาชิกใช้แลกรางวัลตามอัตราราคาต่อไมล์ ตามข้อตกลงของคู่สัญญาแต่ละรายและจะรับรู้เป็นรายได้เมื่อนำสิทธิมาใช้บริการ

4.10.3.3 บริษัทฯ มีการขายไมล์ให้กับสมาชิกเพื่อให้สามารถใช้สิทธิในการแลกรางวัลเร็วขึ้น จะรับรู้รายได้ในผลต่างราคาขายกับมูลค่าต่อไมล์

4.10.4 รายได้จากกิจการอื่นของหน่วยธุรกิจ ได้แก่ การบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน การบริการลูกค้าภาคพื้น การบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น การบริการคลังสินค้าจะรับรู้เป็นรายได้เมื่อให้บริการ ส่วนรายได้จากธุรกิจครัวการบินจะรับรู้เป็นรายได้เมื่อขาย ส่วนรายได้จากกิจการสนับสนุนการขนส่ง ได้แก่ การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน และการจำหน่ายสินค้าที่ระลึกจะรับรู้เป็นรายได้เมื่อขาย ส่วนรายได้จากบริการอำนวยการบินจะรับรู้เป็นรายได้เมื่อให้บริการ

4.10.5 รายได้อื่นรับรู้เป็นรายได้ตามเกณฑ์คงค้าง

4.11 กำไรต่อหุ้น

กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน คำนวณโดยหารกำไรหรือขาดทุนที่เป็นส่วนของบริษัทใหญ่ด้วยจำนวนถัวเฉลี่ย ถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ถือโดยผู้ถือหุ้นในระหว่างงวด

4.12 รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศ

รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นในระหว่างงวดแปลงค่าเป็นเงินบาทโดย ใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย ณ วันที่เกิดรายการ ซึ่งเป็นอัตราถัวเฉลี่ยของอัตราซื้อและอัตราขาย ทั้งนี้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2558 เป็นต้นไป

สินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศคงเหลือ ณ วันสิ้นงวดบัญชี แปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราปิดที่เป็นอัตราซื้อถัวเฉลี่ยและขายถัวเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์ตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงินตามลำดับ กำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดขึ้น รับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

4.13 ผลประโยชน์ของพนักงาน

ผลประโยชน์ของพนักงานระยะสั้น บริษัทฯ รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

ผลประโยชน์หลังออกจากงาน ภายใต้โครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้ และผลประโยชน์ระยะยาวอื่น ได้บันทึกในงบการเงิน โดยใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ ซึ่งคำนวณโดยนักคณิตศาสตร์ประกันภัย

ผลกำไรหรือขาดทุนจากการประมาณตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย (Actuarial Gains and Losses) สำหรับโครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้ และผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงานจะรับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

4.14 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 ของเงินเดือนโดยรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ

4.15 ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

ภาษีเงินได้คำนวณตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในประมวลรัษฎากร

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีคำนวณจากผลแตกต่างชั่วคราวระหว่าง ราคาตามบัญชีกับราคาตามฐานภาษีของสินทรัพย์และหนี้สินในงบแสดงฐานะการเงิน ทั้งนี้บริษัทฯจะรับรู้สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีก็ต่อเมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่บริษัทฯจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษี สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจะถูกทบทวน ณ ทุกวันที่สิ้นรอบระยะเวลารายงาน และจะถูกปรับลดมูลค่าตามบัญชีดังกล่าว เมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่า บริษัทฯ จะไม่มีกำไรทางภาษีเพียงพอต่อการนำสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีทั้งหมด หรือบางส่วนมาใช้ประโยชน์

หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี คำนวณจากผลแตกต่างชั่วคราวระหว่างราคาตามบัญชีกับราคาตามฐานภาษีของสินทรัพย์ไม่มีตัวตน และส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์

4.16 การใช้ประมาณการทางบัญชี

ในการจัดทำงบการเงินให้เป็นไปตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป บริษัทฯ และบริษัทย่อยต้องใช้การประมาณและตั้งข้อสมมติฐานหลายประการ ซึ่งมีผลกระทบต่อจำนวนเงินที่เกี่ยวกับรายได้ ค่าใช้จ่าย สินทรัพย์ และหนี้สิน รวมทั้งการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับสินทรัพย์และหนี้สินอื่นที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งอาจมีผลแตกต่างกับผลที่เกิดขึ้นจริง

ประมาณการและข้อสมมติฐานที่ใช้ในการจัดทำงบการเงินจะได้รับการทบทวนอย่างสม่ำเสมอ การปรับประมาณการทางบัญชีจะบันทึกในงวดบัญชีที่ประมาณการดังกล่าวได้รับการทบทวนและในงวดอนาคตที่ได้รับผลกระทบ

4.17 เครื่องมือทางการเงิน

บริษัทฯ ใช้เครื่องมือทางการเงินเพื่อลดความเสี่ยงจากการผันผวนของอัตราดอกเบี้ยและอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ โดยได้ทำข้อตกลงกับคู่สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและอัตราดอกเบี้ย โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนและอัตราดอกเบี้ยที่ได้ตกลงกันล่วงหน้า และจะทำการแลกเปลี่ยนเมื่อถึงกำหนดตามสัญญา แต่ละฝ่ายจะจ่ายและรับเงินต้นและหรือดอกเบี้ยในรูปสกุลเงิน และอัตราดอกเบี้ยตามที่ตกลงกัน ส่วนต่างของดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นจะบันทึกเป็นดอกเบี้ยจ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ส่วนต่างของเงินต้นจะบันทึกเป็นผลกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ส่วนสัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าจะรับรู้ในงบการเงินเมื่อครบกำหนดสัญญา ส่วนต่างที่เกิดขึ้นจะบันทึกเป็นผลกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังจัดทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมัน ค่าธรรมเนียมในการจัดทำ และส่วนต่างของราคาน้ำมันที่เกิดจากการทำสัญญาบันทึกเป็นค่าน้ำมันเครื่องบินในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

4.18 การบัญชีเกี่ยวกับการป้องกันความเสี่ยง

การบัญชีเกี่ยวกับการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสด

ในกรณีที่นำเครื่องมือทางการเงินมาใช้เพื่อป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสดของรายการสินทรัพย์ และหนี้สินที่บันทึกในบัญชี หรือของรายการที่คาดว่ามีโอกาสเกิดขึ้นค่อนข้างสูงซึ่งมีผลกระทบต่อกำไรหรือขาดทุน หากเป็นรายการส่วนที่มีประสิทธิผลให้บันทึกกำไรหรือขาดทุนจากการวัดมูลค่ายุติธรรมภายหลังการบันทึกครั้งแรกในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น โดยแสดงเป็นรายการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสดแยกต่างหากในส่วนของผู้ถือหุ้น สำหรับส่วนที่ไม่มีประสิทธิผล จะบันทึกในกำไรหรือขาดทุนทันที

การป้องกันความเสี่ยงในส่วนที่มีประสิทธิผลที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจะรับรู้ในกำไรขาดทุนเมื่อรายการที่คาดว่าจะเกิดขึ้นรับรู้ในกำไรขาดทุน

ในกรณีที่รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงนั้นไม่เกิดขึ้นแล้วให้ปรับกำไรหรือขาดทุนที่สะสมอยู่ในส่วนของผู้ถือหุ้นนั้น ไปยังกำไรหรือขาดทุนทันที

5. การดำเนินงานตามแผนปฏิรูป

เนื่องจากผลขาดทุนจากการดำเนินงานใน ปี 2556 บริษัทฯ ได้จัดทำแผนการแก้ไขปัญหาบริษัทฯ ซึ่งผ่านความเห็นชอบในหลักการจากคณะกรรมการบริษัทฯ แล้ว เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2557 โดยในระยะเร่งด่วนมีแผนมุ่งเน้นการเพิ่มรายได้ลดค่าใช้จ่ายเพื่อปรับปรุงผลการดำเนินงานใน ปี 2557 และจัดหาเงินทุนเพื่อให้บริษัทฯ สามารถดำเนินธุรกิจได้ต่อไปในอนาคต ต่อมา ในปี 2558 บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามแผนปฏิรูปที่ได้ผ่านการพิจารณาอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 22

ธันวาคม 2557 และได้รับความเห็นชอบให้ดำเนินการตามแผนจากคณะกรรมการนโยบายและกำกับดูแลรัฐวิสาหกิจ (คนร.) เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2558 ซึ่งแผนปฏิรูปจะมีการดำเนินการอย่างต่อเนื่องระหว่างปี 2558-2559

ปี 2558 บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามแผนปฏิรูปซึ่งขับเคลื่อนโดยกลยุทธ์หลัก 6 กลยุทธ์ อย่างต่อเนื่อง ซึ่งเริ่มตั้งแต่ไตรมาสที่ 1 ของปี 2558 ประกอบด้วย การปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางบิน โดยยกเลิกเส้นทางบินที่ไม่มีประสิทธิภาพ และไม่ทำกำไร การปรับปรุงฝูงบิน โดยการลดแบบเครื่องบินเพื่อลดต้นทุนด้านการซ่อมบำรุง การพาณิชย์ โดยการปรับปรุงการขาย และการจัดจำหน่ายเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการหารายได้เพิ่มขึ้น การปรับปรุงการปฏิบัติการและต้นทุน โดยดำเนินการโครงการร่วมใจจากองค์กร (MSP) และ Golden Handshake และลดค่าใช้จ่ายที่ไม่รวมค่าน้ำมันเชื้อเพลิง การปรับปรุงโครงสร้างองค์กร เพื่อให้การตัดสินใจที่รวดเร็วขึ้น และการจัดการกลุ่มธุรกิจของบริษัทฯ อย่างเป็นระบบ โดยมีกระบวนการติดตามผลอย่างใกล้ชิด

แต่ผลการดำเนินงานปรากฏว่ารายได้จากการดำเนินงานตามแผนงานไม่เป็นไปตามเป้าหมาย เนื่องจากผลกระทบจากเศรษฐกิจโลกชะลอตัว สภาวะเศรษฐกิจในประเทศไทยยังไม่ฟื้นตัวตามที่คาดหมาย การแข่งขันด้านราคาที่รุนแรงโดยเฉพาะในเส้นทางภูมิภาคเอเชียที่มีสายการบินต้นทุนต่ำทำการบินด้วยความถี่สูงเป็นจำนวนมากประกอบกับเหตุการณ์ระเบิดที่ราชประสงค์ที่ส่งผลกระทบต่อปริมาณการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางสำคัญลดลงประมาณร้อยละ 15-20 ได้แก่ จีน ญี่ปุ่น ฮ่องกง เกาหลี ไต้หวันและสิงคโปร์ ส่วนค่าใช้จ่ายโดยรวมใกล้เคียงกับเป้าหมายแต่ยังไม่เป็นไปตามคาดการณ์ไว้ และไม่ได้ทำให้ค่าใช้จ่ายลดลงอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้จัดทำแนวทางแก้ไขปัญหาเร่งด่วน ด้านการลดรายจ่ายและการหารายได้เพิ่ม และการบริหารการเปลี่ยนแปลง โดยจัดให้มีกระบวนการกำกับดูแลติดตามผลจากผู้บริหารระดับสูงอย่างใกล้ชิด เพื่อให้บริษัทฯ สามารถดำเนินงานได้ใกล้เคียงกับเป้าหมายที่วางไว้มากที่สุด

สำหรับปี 2559 บริษัทฯ ได้ใช้แผนปฏิรูป ฉบับลงวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2559 โดยอยู่ในขั้นที่ 2 ของแผนปฏิรูป คือสร้างความแข็งแกร่งในการแข่งขัน (Strength Building) ซึ่งประกอบด้วย 4 กลยุทธ์ คือการหารายได้ การลดค่าใช้จ่าย การสร้าง Capability และการสร้างความเป็นเลิศในการบริการลูกค้า โดยมีแผนงานหลักเพื่อสนับสนุน 20 แผนงาน และมีแผนการดำเนินงานรายกลยุทธ์ กำหนดขอบเขต และเป้าหมายการทำงานที่ชัดเจน กำหนดผู้รับผิดชอบโดยตรงทุกแผนงาน มีบุคลากรจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมดำเนินการ อีกทั้งมีกระบวนการในการติดตามผลและแก้ปัญหาอย่างใกล้ชิด โดยมีแผนงานที่ดำเนินการแล้วเสร็จ เช่น การวางระบบบริหารเครือข่ายเส้นทางบิน (Network Management System) การวางระบบบริหารรายได้ การยกระดับการให้บริการ ผลิตภัณฑ์ และอาหารที่ให้บริการในชั้นธุรกิจ การปรับปรุงกระบวนการทำงานให้มีประสิทธิภาพ

แผนการบริหารสภาพคล่องสำหรับปี 2559 บริษัทฯ ได้บริหารเงินกู้ระยะยาว โดยดำเนินการออกและเสนอขายตราสารหนี้ประเภทหุ้นกู้ภายในประเทศวงเงินรวม 7,000 ล้านบาท และบริหารเงินกู้ระยะสั้น โดยดำเนินการต่ออายุ (Roll Over) เงินกู้ต่อจากกระทรวงการคลัง ในรูปแบบการออกตราสาร Euro Commercial Paper (ECP) ที่ครบกำหนดออกไปอีก 180 วัน เนื่องจากอยู่ระหว่างดำเนินการขายเครื่องบิน A340-600 จำนวน 6 ลำ รวมถึงการบริหารวงเงินสินเชื่อหมุนเวียน (Revolving Credit Line) โดยการคืนตั๋วแลกเงินที่ครบกำหนด และต่ออายุ (Roll Over) ตั๋วแลกเงินในบางส่วนทำให้ตลอดปี 2559 บริษัท ฯ ยังคงมีเงินสดสำรองคงเหลือ (Cash on Hand) ในระดับเพียงพอและสามารถดำเนินธุรกิจได้ตามปกติ

สำหรับปี 2560 บริษัทฯ ได้จัดทำงบประมาณการกระแสเงินสดปี 2560 ภายใต้เงื่อนไขที่ใช้ความระมัดระวัง ทั้งได้มีแผนการจัดเตรียมเงินทุน เพื่อรองรับการชำระค่าเครื่องบินที่มีกำหนดรับมอบในปี 2560 และหนี้ที่ครบกำหนดรวมถึงการบริหารวงเงินสินเชื่อหมุนเวียน (Revolving Credit Line) ประเภท Committed และ Uncommitted เพื่อใช้ในการดำเนินกิจการ ซึ่งบริษัทฯ เชื่อมั่นว่าหากบริษัทฯ ดำเนินการตามแผนปฏิรูปอย่างจริงจังและต่อเนื่อง จะส่งผลให้บริษัทฯ มีผลประกอบการที่ดีขึ้น และจะส่งผลให้บริษัทฯ มีเงินสดสำรองในมือคงเหลืออยู่ในระดับที่เพียงพอ และสามารถดำเนินกิจการได้ตามปกติ หากไม่ได้รับผลกระทบจากปัจจัยภายนอกที่บริษัทฯ ไม่สามารถควบคุมได้

6. ผลกระทบจากกรณีกรมการบินพลเรือน (เปลี่ยนชื่อเป็นกรมท่าอากาศยาน) ไม่ผ่านการตรวจประเมินของ ICAO

ตามที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้ประกาศใน Public Website เมื่อวันที่ 18 มิถุนายน 2558 ว่าพบข้อบกพร่องอย่างมีนัยสำคัญของกรมการบินพลเรือนของประเทศไทย อย่างไรก็ตามประกาศดังกล่าวไม่ได้เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯโดยตรง ต่อมาสำนักงานบริหารการบินแห่งชาติสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration-FAA) ได้เข้ามาตรวจสอบระบบการกำกับดูแลความปลอดภัยการบินพลเรือนของประเทศไทย ซึ่ง FAA แจ้งผลการตรวจสอบอย่างเป็นทางการว่า ระบบการกำกับดูแลความปลอดภัยการบินพลเรือนของประเทศไทยไม่เป็นไปตามมาตรฐานระหว่างประเทศของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศเกี่ยวกับการกำกับดูแลความปลอดภัยการบินพลเรือน ซึ่งมีผลให้มีการปรับลด

ระดับไทยมาอยู่ในกลุ่ม "Category 2" จากเดิมที่อยู่ในกลุ่ม "Category 1" ซึ่งมีผลให้สายการบินของประเทศไทย ถูกจำกัดไม่ให้เพิ่มเที่ยวบิน หรือ เปิดจุดบินเพิ่มขึ้นในประเทศสหรัฐอเมริกา

เมื่อวันที่ 10 ธันวาคม 2558 คณะกรรมาธิการแห่งสหภาพยุโรป (European Commission) ได้มีแถลงการณ์ EU Air Safety List ประกาศรายชื่อสายการบินที่ไม่อนุญาตให้ทำการบินในเขตสหภาพยุโรป โดยมีความเห็นที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทยว่า "No air carriers from Thailand were added to the Air Safety List at this time." หรือ "ไม่ปรากฏว่ามีสายการบินของประเทศไทยที่ถูกเพิ่มเติมในรายชื่อสายการบินที่ไม่อนุญาตให้ทำการบินในขณะนี้" พร้อมทั้งได้แถลงเพิ่มเติมว่า คณะกรรมาธิการแห่งสหภาพยุโรปและหน่วยงานด้านความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป มีความปรารถนาที่จะร่วมมือกับหน่วยงานด้านการบินของไทยอย่างต่อเนื่อง ในอันที่จะส่งเสริมความปลอดภัยด้านการบินของประเทศไทย และจะกำกับติดตามอย่างใกล้ชิดถึงการพัฒนาการนับจากนี้ จากแถลงการณ์ดังกล่าว สายการบินของประเทศไทยก็จะยังคงทำการบินเส้นทางบินไปยัง 28 ประเทศ ที่เป็นสมาชิกสหภาพยุโรปได้ตามปกติ รวมทั้งการปฏิบัติการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วม (Codeshare) ไปยังประเทศยุโรป บริษัทฯ จึงยังคงให้บริการเส้นทางบินสู่ทวีปยุโรปได้ตามปกติ

บริษัทฯ ได้ผ่านการตรวจประเมินมาตรฐานด้านความปลอดภัยจาก EASA และ EASA อนุญาตให้บริษัทฯ เป็นสายการบินของประเทศนอกสหภาพยุโรปที่สามารถทำการบินเข้าน่านฟ้ากลุ่มประเทศสหภาพยุโรปต่อไปได้ (Third Country Operator: TCO) โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2558 เป็นต้นไป ทั้งนี้สหภาพยุโรปได้เริ่มอนุญาตให้ TCO แก่สายการบินนอกกลุ่มประเทศสหภาพยุโรปในปีนี้เป็นปีแรก และหากสายการบินใดไม่ได้รับอนุญาต TCO จะไม่สามารถเข้าสหภาพยุโรป ซึ่งจะมีผลตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2559 เป็นต้นไป

จากการประชุมปรับปรุงบัญชีรายชื่อความปลอดภัยทางอากาศ (EU Air Safety List) ของ EU Air Safety Committee (EU-ASC) เมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2559 ผลปรากฏว่าสายการบินจากประเทศไทยไม่อยู่ในบัญชีรายชื่อที่ไม่อนุญาตให้ทำการบินในเขตสหภาพยุโรป บริษัทฯ จึงยังคงให้บริการเส้นทางบินสู่ทวีปยุโรปได้ตามปกติ

7. ข้อมูลเพิ่มเติม

7.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558	2559	2558
เงินสดในประเทศ	10.61	10.32	9.97	9.51
เงินสดในต่างประเทศ	26.27	24.95	26.27	24.95
เงินฝากธนาคารในประเทศ	6,770.25	8,587.59	5,374.54	6,716.47
เงินฝากธนาคารในต่างประเทศ	6,582.58	12,158.49	6,514.26	12,124.89
รวม	**13,389.71**	**20,781.35**	**11,925.04**	**18,875.82**

7.2 ลูกหนี้การค้า

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558	2559	2558
ระยะเวลาค้างชำระ				
ไม่เกิน 6 เดือน	9,922.07	11,429.69	10,007.96	10,641.45
เกินกว่า 6 เดือน - 1 ปี	175.24	160.60	175.22	160.58
เกินกว่า 1 ปี - 2 ปี	98.48	319.46	98.45	313.47
เกินกว่า 2 ปี	1,096.24	941.13	1,065.99	916.40
	11,292.03	12,850.88	11,347.62	12,031.90
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(933.77)	(1,155.18)	(903.44)	(1,125.12)
ลูกหนี้การค้า-สุทธิ	**10,358.26**	**11,695.70**	**10,444.18**	**10,906.78**

7.3 สินค้าและพัสดุคงเหลือ

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558	2559	2558
อะไหล่เครื่องบิน	3,244.29	4,316.68	3,244.29	4,316.68
หัก ค่าเผื่อเสื่อมสภาพ (ร้อยละ 10 ของยอดคงเหลือ ณ วันสิ้นงวด)	(324.43)	(431.67)	(324.43)	(431.67)
อะไหล่เครื่องบิน-สุทธิ	**2,919.86**	**3,885.01**	**2,919.86**	**3,885.01**
อะไหล่รถยนต์ และอุปกรณ์บริการภาคพื้น	**360.64**	**322.35**	**360.64**	**322.35**
อะไหล่เครื่องบินที่หมุนเวียนซ้ำและรอการจำหน่าย	4,459.99	3,477.03	4,459.99	3,477.03
หัก ค่าเผื่อเสื่อมสภาพ (ร้อยละ 33.33 ของยอดที่เกิดขึ้นระหว่างงวด)	(3,373.08)	(2,979.30)	(3,373.08)	(2,979.30)
อะไหล่เครื่องบินที่หมุนเวียนซ้ำและรอการจำหน่าย-สุทธิ	**1,086.91**	**497.73**	**1,086.91**	**497.73**
น้ำมันเครื่องบิน	127.06	649.57	126.03	649.04
สินค้าซื้อมาเพื่อขาย	213.79	214.61	210.47	209.85
พัสดุสำหรับใช้ในห้องพักผู้โดยสารและการบริการอาหาร	162.65	182.52	143.99	170.98
พัสดุและของใช้สิ้นเปลือง	23.33	20.69	23.21	20.69
เครื่องเขียนและพัสดุอื่น	87.80	94.38	85.78	93.14
สินค้าและอะไหล่เครื่องบินระหว่างทาง	4.74	53.93	4.74	53.93
รวมสินค้าและพัสดุอื่นๆ	**619.37**	**1,215.70**	**594.22**	**1,197.63**
สินค้าล้าสมัยและชำรุดรอการจำหน่าย	59.94	39.78	59.94	39.78
หัก ค่าเผื่อเสื่อมสภาพ (ร้อยละ 100)	(59.94)	(39.78)	(59.94)	(39.78)
สินค้าล้าสมัยและชำรุดรอการจำหน่าย-สุทธิ	-	-	-	-
รวมสินค้าและพัสดุคงเหลือ-สุทธิ	**4,986.78**	**5,920.79**	**4,961.63**	**5,902.72**
รวมสินค้าและพัสดุคงเหลือ ณ วันสิ้นงวด	8,744.23	9,371.54	8,719.08	9,353.47
หัก รวมค่าเผื่อสินค้าและพัสดุเสื่อมสภาพ	(3,757.45)	(3,450.75)	(3,757.45)	(3,450.75)
รวมสินค้าและพัสดุคงเหลือ-สุทธิ	**4,986.78**	**5,920.79**	**4,961.63**	**5,902.72**

7.4 สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558	2559	2558
ภาษีเงินได้รอเรียกคืน	762.13	357.56	762.13	357.56
เงินสด เงินฝากธนาคารกองทุนบำเหน็จ	3,908.30	4,278.64	3,908.30	4,278.64
อื่นๆ	5,537.93	3,352.83	10,316.66	11,540.57
รวม	**10,208.36**	**7,989.03**	**14,987.09**	**16,176.77**

7.5 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย งบการเงินเฉพาะกิจการ

ณ วันที่ 1 มกราคม 2559 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายประกอบด้วย เครื่องบิน A300-600 จำนวน 1 ลำ A340-500 จำนวน 4 ลำ A340-600 จำนวน 6 ลำ B737-400 จำนวน 4 ลำ B747-400 จำนวน 4 ลำ ATR72 จำนวน 2 ลำ และ A330-300 จำนวน 9 ลำ รวม 30 ลำ จำนวนเงิน 14,904.65 ล้านบาท เครื่องยนต์อะไหล่เครื่องบิน จำนวนเงิน 128.81 ล้านบาท และสินทรัพย์ถาวรอื่น จำนวนเงิน 65.93 ล้านบาท รวมเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 15,099.39 ล้านบาท

ในระหว่างปี 2559 มีสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายเพิ่มขึ้นประกอบด้วยเครื่องยนต์อะไหล่เครื่องบิน จำนวนเงิน 1,224.75 ล้านบาท และสินทรัพย์ถาวรอื่น จำนวนเงิน 507.26 ล้านบาท ประกอบด้วยที่ดินที่มีการประเมินราคาใหม่ในปี 2558 เป็นจำนวนเงิน 506.13 ล้านบาท (ราคาทุนเดิม 32.04 ล้านบาท) และสินทรัพย์อื่น จำนวนเงิน 1.13 ล้านบาท รวมเพิ่มขึ้นในงวดนี้จำนวน 1,732.01 ล้านบาท

ในระหว่างปี 2559 ได้มีการโอนกรรมสิทธิ์เครื่องบิน ATR 72 จำนวน 2 ลำ จำนวนเงิน 64.96 ล้านบาท A330-300 จำนวน 2 ลำ จำนวนเงิน 500.80 ล้านบาท A340-500 จำนวน 1 ลำ จำนวนเงิน 721.40 ล้านบาท และมีการจำหน่ายเครื่องยนต์ อะไหล่เครื่องบิน จำนวนเงิน 1.30 ล้านบาท และสินทรัพย์ถาวรอื่น จำนวนเงิน 3.30 ล้านบาท รวมเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 1,291.76 ล้านบาท

ในระหว่างปี 2559 ได้มีการรับรู้ค่อยค่าเครื่องบินจำนวนเงิน 2,892.51 ล้านบาท และรับรู้ค่อยค่าเครื่องยนต์อะไหล่เครื่องบิน จำนวนเงิน 325.24 ล้านบาท รวมเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 3,217.75 ล้านบาท บริษัทฯ ไม่มีการปลดระวางเครื่องบินเพิ่มเติมจากวันที่ 31 ธันวาคม 2558 ยังคงเหลือเครื่องบินรอการขาย จำนวน 25 ลำ ซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการขาย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายประกอบด้วย เครื่องบิน A300-600 จำนวน 1 ลำ A340-500 จำนวน 3 ลำ A340-600 จำนวน 6 ลำ B737-400 จำนวน 4 ลำ B747-400 จำนวน 4 ลำ และ A330-300 จำนวน 7 ลำ รวม 25 ลำ จำนวนเงิน 10,724.98 ล้านบาท เครื่องยนต์อะไหล่เครื่องบิน จำนวนเงิน 1,027.02 ล้านบาท และสินทรัพย์ถาวรอื่น จำนวนเงิน 569.89 ล้านบาท ประกอบด้วยที่ดินที่มีการประเมินราคาใหม่ในปี 2558 เป็นจำนวนเงิน 506.13 ล้านบาท (ราคาทุนเดิม 32.04 ล้านบาท) และสินทรัพย์อื่น จำนวนเงิน 63.76 ล้านบาท รวมเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 12,321.89 ล้านบาท

7.6 เงินลงทุน

งบการเงินรวม

หน่วย : ล้านบาท

ชื่อบริษัท	บริษัทฯ ถือหุ้น ร้อยละ		เงินลงทุน				รายได้จากเงินลงทุน	
			วิธีราคาทุน		วิธีส่วนได้เสีย			
	2559	2558	2559	2558	2559	2558	2559	2558
7.6.1 เงินลงทุนในบริษัทร่วมบันทึกโดยวิธีส่วนได้เสีย								
บริษัท โรงแรมรอยัลออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) (มูลค่ายุติธรรมปี 2559 เป็นเงิน 703.13 ล้านบาท และปี 2558 เป็นเงิน 720.00 ล้านบาท)	24.00	24.00	225.00	225.00	268.53	238.07	30.46	7.02
บริษัท คอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด	40.00	40.00	48.00	48.00	120.62	111.87	32.75	18.39
บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (มูลค่ายุติธรรมปี 2559 เป็นเงิน 4,175.51 ล้านบาท และปี 2558 เป็นเงิน 3,369.21 ล้านบาท)	22.59	22.59	115.19	115.19	1,126.71	1,001.51	319.58	182.49
บริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด	30.00	30.00	30.00	30.00	316.70	298.80	62.90	36.75
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด	30.00	30.00	305.33	305.33	201.09	174.72	26.37	19.57
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) (มูลค่ายุติธรรมปี 2559 เป็นเงิน 1,813.00 ล้านบาท และปี 2558 เป็นเงิน 1,666.00 ล้านบาท)	39.20	39.20	360.00	360.00	1,857.12	2,914.41	(1,057.29)	(142.73)
รวมเงินลงทุน					**3,890.77**	**4,739.38**	**(585.23)**	**121.49**
7.6.2 เงินลงทุนระยะยาวอื่นบันทึกตามวิธีราคาทุน								
บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด	0.00026	0.00026	0.00934	0.00067			0.0002	0.0001
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	1.01	0.43	9.63	5.96			-	-
Sita Investment Certificate	-	-	30.07	31.28			-	-
บริษัท เทรดสยาม จำกัด (ชำระค่าหุ้น 25% ของทุนจดทะเบียน)	3.50	3.50	1.75	1.75			0.25	0.33
Sita Information Networking Computing	-	-	32.60	32.85			-	-
หุ้นอื่นๆ	-	-	2.70	2.74			0.21	0.28
เงินลงทุนในกองทุนรวมวายุภักษ์	-	-	1.00	1.00			0.006	0.01
รวมเงินลงทุนระยะยาวอื่น			**77.76**	**75.58**			**0.47**	**0.62**

งบการเงินเฉพาะกิจการ

หน่วย : ล้านบาท

ชื่อบริษัท	บริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ		เงินลงทุน วิธีราคาทุน		รายได้เงินปันผล	
	2559	2558	2559	2558	2559	2558
7.6.1 เงินลงทุนซึ่งบันทึกโดยวิธีราคาทุน						
บริษัทย่อย						
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด	55.00	55.00	8.25	8.25	18.97	38.78
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด	49.00	49.00	0.98	0.98	-	-
บริษัท ไทยไฟลท์ เทรนนิ่ง จำกัด	49.00	49.00	0.98	0.98	-	-
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด	100.00	100.00	1,800.00	800.00	-	-
รวม			**1,810.21**	**810.21**	**18.97**	**38.78**
บริษัทร่วม						
บริษัท โรงแรมรอยัลออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) (มูลค่ายุติธรรมปี 2559 เป็นเงิน 703.13 ล้านบาท และปี 2558 เป็นเงิน 720.00 ล้านบาท)	24.00	24.00	225.00	225.00	-	-
บริษัท คอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด	40.00	40.00	48.00	48.00	24.00	21.60
บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (มูลค่ายุติธรรมปี 2559 เป็นเงิน 4,175.51 ล้านบาท และปี 2558 เป็นเงิน 3,369.21 ล้านบาท)	22.59	22.59	115.19	115.19	194.38	101.65
บริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด	30.00	30.00	30.00	30.00	45.00	30.00
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด	30.00	30.00	305.33	305.33	-	-
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) (มูลค่ายุติธรรมปี 2559 เป็นเงิน 1,813.00 ล้านบาท และปี 2558 เป็นเงิน 1,666.00 ล้านบาท)	39.20	39.20	360.00	360.00	-	-
รวม			**1,083.52**	**1,083.52**	**263.38**	**153.25**
รวมเงินลงทุน			**2,893.73**	**1,893.73**	**282.35**	**192.03**
7.6.2 เงินลงทุนระยะยาวอื่นบันทึกตามวิธีราคาทุน						
บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด	0.00026	0.00026	0.00934	0.00067	0.0002	0.0001
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	1.01	0.43	6.64	2.82	-	-
Sita Investment Certificate	-	-	30.07	31.28	-	-
บริษัท เทรดสยาม จำกัด (ชำระค่าหุ้น 25% ของทุนจดทะเบียน)	3.50	3.50	1.75	1.75	0.25	0.33
Sita Information Networking Computing	-	-	32.60	32.85	-	-
หุ้นอื่นๆ	-	-	2.70	2.74	0.21	0.28
เงินลงทุนในกองทุนรวมวายุภักษ์	-	-	1.00	1.00	0.006	0.01
รวมเงินลงทุนระยะยาวอื่น			**74.77**	**72.44**	**0.47**	**0.62**

7.6.3 ข้อมูลทางการเงินโดยสรุปของบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท

รายชื่อของบริษัท	ทรัพย์สิน	หนี้สิน	รายได้	กำไร(ขาดทุน)
บริษัทย่อย				
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์ เอเชีย จำกัด	270.20	80.72	270.34	72.43
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด	538.51	349.62	1,105.82	79.35
บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด	38.53	3.29	37.60	11.62
บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด	7.26	4.19	2.19	0.60
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด	4,451.65	7,149.33	7,531.54	(2,064.30)

บริษัทฯ ใช้งบการเงินของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 ซึ่งงบการเงินของบริษัทร่วมยังไม่ผ่านการตรวจสอบจากผู้สอบบัญชีรับอนุญาต มาบันทึกเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสียในงบการเงินรวม และบันทึกเงินลงทุนตามวิธีราคาทุนในงบการเงินเฉพาะกิจการ

7.7 รายการระหว่างบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันที่มีสาระสำคัญ

7.7.1 รายการระหว่างกันกับผู้ถือหุ้นใหญ่

7.7.1.1 เงินกู้ระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

หน่วย : ล้านบาท

	2559	2558
กู้เงินจากต่างประเทศผ่านกระทรวงการคลัง	5,400.38	3,625.38
ธนาคารออมสิน	-	7,000.00
รวม	**5,400.38**	**10,625.38**

7.7.1.2 เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

หน่วย : ล้านบาท

	2559	2558
กู้เงินจากต่างประเทศผ่านกระทรวงการคลัง	14,620.53	15,258.20
รวม	**14,620.53**	**15,258.20**

7.7.2 รายการระหว่างกันกับบริษัทย่อย

7.7.2.1 รายการขายและซื้อระหว่างกัน

หน่วย : ล้านบาท

	2559		2558	
	ขาย	ซื้อ	ขาย	ซื้อ
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด	1.35	-	1.67	-
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด	2.72	950.70	4.13	860.06
บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด	13.85	-	9.03	-
บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด	30.01	0.06	49.46	0.05
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด	8,183.20	143.10	5,514.59	112.49

7.7.2.2 รายการลูกหนี้และเจ้าหนี้ระหว่างกัน

หน่วย : ล้านบาท

	2559		2558	
	ลูกหนี้	เจ้าหนี้	ลูกหนี้	เจ้าหนี้
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด	0.15	0.16	0.11	0.16
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด	250.62	277.68	211.46	286.36
บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด	1.17	-	0.71	-
บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด	1.16	-	8.08	-
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด	6,060.39	1,363.65	8,104.09	5,015.93

รายการลูกหนี้เจ้าหนี้ระหว่างกัน ของบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด ได้รวมค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าจำนวน 249.04 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายค้างจ่ายจำนวน 264.15 ล้านบาท ไว้ด้วย

รายการลูกหนี้เจ้าหนี้ระหว่างกัน ของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ได้รวมรายได้ค้างรับจำนวน 161.75 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายค้างจ่ายจำนวน 1,207.14 ล้านบาท

7.7.2.3 สัญญาเช่าเครื่องบินระหว่างกัน

บริษัทฯได้ลงนามในสัญญาเช่าช่วงเครื่องบิน A320-200 กับบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 มีจำนวนทั้งสิ้น 20 ลำ โดยเป็นเครื่องบินที่บริษัทฯ เช่าดำเนินงานจำนวน 15 ลำ คิดค่าเช่าช่วงรายเดือน และเป็นเครื่องบินที่บริษัทฯ จัดหาด้วยวิธีเช่าซื้อจำนวน 5 ลำ คิดค่าเช่าช่วงเป็นรายไตรมาส ซึ่งระยะเวลาเช่าช่วงเท่ากับอายุของสัญญาเช่าเครื่องบินที่บริษัทฯ ทำสัญญาไว้กับบริษัทผู้ให้เช่า

7.7.3 รายการระหว่างกันกับบริษัทร่วม

7.7.3.1 รายการขายและซื้อระหว่างกัน

หน่วย : ล้านบาท

	2559		2558	
	ขาย	ซื้อ	ขาย	ซื้อ
บริษัท โรงแรมรอยัลออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)	-	2.22	-	1.12
บริษัท คอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด	-	0.05	-	0.15
บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	0.02	386.12	0.02	310.50
บริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด	0.18	15.99	1.60	19.06
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ จำกัด	0.02	14.01	-	23.43
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)	127.66	0.09	195.49	0.16

7.7.3.2 รายการลูกหนี้และเจ้าหนี้ระหว่างกัน

หน่วย : ล้านบาท

	2559		2558	
	ลูกหนี้	เจ้าหนี้	ลูกหนี้	เจ้าหนี้
บริษัท โรงแรมรอยัลออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)	-	0.003	-	0.02
บริษัท คอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด	-	-	-	-
บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	-	43.45	-	36.15
บริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด	0.02	5.05	0.004	-
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ จำกัด	-	0.80	-	0.34
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)	40.54	-	73.22	0.03

นโยบายการกำหนดราคาซื้อสินค้าและบริการระหว่างบริษัทกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกันและเป็นไปตามราคาตลาด

7.8 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ มีรายละเอียดดังนี้

งบการเงินรวม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559

หน่วย : ล้านบาท

	เครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่จ่ายล่วงหน้า	เครื่องบิน	เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า	อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	งานระหว่างทำ	ที่ดิน	อาคาร	อาคารภายใต้สัญญาเช่า	ค่าปรับปรุงอาคาร	เครื่องมือโรงซ่อมและอุปกรณ์	รวม
ราคาทุน											
ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	5,491.24	117,546.25	165,110.74	36,440.79	61.20	9,583.65	2,514.52	10,805.23	4,792.85	31,724.07	384,070.54
• ปรับปรุง/โอน	-	8,701.22	(8,701.22)	(2,744.55)	(222.59)	(506.13)	(386.91)	-	(12.66)	(21.71)	(3,894.55)
• สินทรัพย์เพิ่มขึ้น	4,155.71	502.12	239.21	1,205.58	532.60	-	-	-	52.56	222.26	6,910.04
• จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(414.70)	(255.44)	(1,610.00)	-	(14.15)	(3.37)	-	(38.72)	(588.91)	(2,925.29)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559	**9,646.95**	**126,334.89**	**156,393.29**	**33,291.82**	**371.21**	**9,063.37**	**2,124.24**	**10,805.23**	**4,794.03**	**31,335.71**	**384,160.74**
ค่าเสื่อมราคาสะสม											
ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	-	72,566.93	38,859.37	23,975.65	-	-	2,439.82	6,014.55	4,510.15	27,418.71	175,785.18
• ค่าเสื่อมราคา	-	5,922.19	8,371.14	1,601.32	-	-	14.12	230.61	131.97	1,292.70	17,564.05
• ปรับปรุง/โอน	-	3,550.08	(3,550.08)	(1,537.67)	-	-	(386.91)	-	0.47	(14.30)	(1,938.41)
• จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(390.23)	(203.80)	(975.41)	-	-	(3.37)	-	(36.81)	(531.81)	(2,141.43)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559	-	81,648.97	43,476.63	23,063.89	-	-	2,063.66	6,245.16	4,605.78	28,165.30	189,269.39
มูลค่าสุทธิตามบัญชี											
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558	**5,491.24**	**44,979.32**	**126,251.37**	**12,465.14**	**61.20**	**9,583.65**	**74.70**	**4,790.68**	**282.70**	**4,305.36**	**208,285.36**
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559	**9,646.95**	**44,685.92**	**112,916.66**	**10,227.93**	**371.21**	**9,063.37**	**60.58**	**4,560.07**	**188.25**	**3,170.41**	**194,891.35**

งบการเงินรวม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558

หน่วย : ล้านบาท

	เครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่จ่ายล่วงหน้า	เครื่องบิน	เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า	อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	งานระหว่างทำ	ที่ดิน	อาคาร	อาคารภายใต้สัญญาเช่า	ค่าปรับปรุงอาคาร	เครื่องมือโรงซ่อมและอุปกรณ์	รวม
ราคาทุน											
ณ วันที่ 1 มกราคม 2558	12,367.65	136,691.33	188,545.91	36,754.25	1,273.70	936.30	2,514.52	10,791.51	4,801.44	31,143.56	425,820.17
• ปรับปรุง/โอน	(9,501.61)	(19,143.25)	(40,638.87)	15.20	-	-	-	0.26	(12.72)	58.34	(69,222.65)
• ส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์	-	-	-	-	-	8,647.35	-	-	-	-	8,647.35
• สินทรัพย์เพิ่มขึ้น	2,625.20	42.47	17,846.70	928.38	(1,212.50)	-	-	13.72	39.29	979.70	21,262.96
• จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(44.30)	(643.00)	(1,257.04)	-	-	-	(0.26)	(35.16)	(457.53)	(2,437.29)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558	5,491.24	117,546.25	165,110.74	36,440.79	61.20	9,583.65	2,514.52	10,805.23	4,792.85	31,724.07	384,070.54
ค่าเสื่อมราคาสะสม											
ณ วันที่ 1 มกราคม 2558	-	85,369.19	53,935.09	23,563.13	-	-	2,410.50	5,784.11	4,398.91	26,337.79	201,798.72
• ค่าเสื่อมราคา	-	6,007.93	8,910.73	1,871.20	-	-	29.32	230.44	157.52	1,473.75	18,680.89
• ปรับปรุง/โอน	-	(18,765.89)	(23,383.38)	(804.99)	-	-	-	0.26	(11.43)	61.00	(42,904.43)
• จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(44.30)	(603.07)	(653.69)	-	-	-	(0.26)	(34.85)	(453.83)	(1,790.00)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558	-	72,566.93	38,859.37	23,975.65	-	-	2,439.82	6,014.55	4,510.15	27,418.71	175,785.18
มูลค่าสุทธิตามบัญชี											
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557	**12,367.65**	**51,322.14**	**134,610.82**	**13,191.12**	**1,273.70**	**936.30**	**104.02**	**5,007.40**	**402.53**	**4,805.77**	**224,021.45**
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558	**5,491.24**	**44,979.32**	**126,251.37**	**12,465.14**	**61.20**	**9,583.65**	**74.70**	**4,790.68**	**282.70**	**4,305.36**	**208,285.36**

งบการเงินเฉพาะกิจการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559

หน่วย : ล้านบาท

	เครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่จ่ายล่วงหน้า	เครื่องบิน	เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า	อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	งานระหว่างทำ	ที่ดิน	อาคาร	อาคารภายใต้สัญญาเช่า	ค่าปรับปรุงอาคาร	เครื่องมือโรงซ่อมและอุปกรณ์	รวม
ราคาทุน											
ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	5,491.24	117,546.25	165,110.74	36,440.79	61.20	9,583.65	2,514.52	10,805.23	4,779.18	31,617.83	383,950.63
• ปรับปรุง/โอน	-	8,701.22	(8,701.22)	(2,744.55)	(222.59)	(506.13)	(386.91)	-	(12.66)	(21.71)	(3,894.55)
• สินทรัพย์เพิ่มขึ้น	4,155.71	502.12	239.21	1,205.58	532.60	-	-	-	41.02	217.55	6,893.79
• จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(414.70)	(255.44)	(1,610.00)	-	(14.15)	(3.37)	-	(38.72)	(588.91)	(2,925.29)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559	9,646.95	126,334.89	156,393.29	33,291.82	371.21	9,063.37	2,124.24	10,805.23	4,768.82	31,224.76	384,024.58
ค่าเสื่อมราคาสะสม											
ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	-	72,566.93	38,859.37	23,975.65	-	-	2,439.82	6,014.55	4,506.23	27,325.26	175,687.81
• ค่าเสื่อมราคา	-	5,922.19	8,371.14	1,601.32	-	-	14.12	230.61	131.97	1,292.70	17,564.05
• ปรับปรุง/โอน	-	3,550.08	(3,550.08)	(1,537.67)	-	-	(386.91)	-	(5.01)	(20.05)	(1,949.64)
• จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(390.23)	(203.80)	(975.41)	-	-	(3.37)	-	(36.81)	(531.81)	(2,141.43)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559	-	81,648.97	43,476.63	23,063.89	-	-	2,063.66	6,245.16	4,596.38	28,066.10	189,160.79
มูลค่าสุทธิตามบัญชี											
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558	**5,491.24**	**44,979.32**	**126,251.37**	**12,465.14**	**61.20**	**9,583.65**	**74.70**	**4,790.68**	**272.95**	**4,292.57**	**208,262.82**
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559	**9,646.95**	**44,685.92**	**112,916.66**	**10,227.93**	**371.21**	**9,063.37**	**60.58**	**4,560.07**	**172.44**	**3,158.66**	**194,863.79**

งบการเงินเฉพาะกิจการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558

หน่วย : ล้านบาท

	เครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่จ่ายล่วงหน้า	เครื่องบิน	เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า	อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	งานระหว่างทำ	ที่ดิน	อาคาร	อาคารภายใต้สัญญาเช่า	ค่าปรับปรุงอาคาร	เครื่องมือโรงซ่อมและอุปกรณ์	รวม
ราคาทุน											
ณ วันที่ 1 มกราคม 2558	12,367.65	136,691.33	188,545.91	36,754.25	1,273.70	936.30	2,514.52	10,791.51	4,801.44	31,045.29	425,721.90
• ปรับปรุง/โอน	(9,501.61)	(19,143.25)	(40,638.87)	15.20	-	-	-	0.26	(12.72)	58.34	(69,222.65)
• ส่วนเกินทุนจากการตีราคาสินทรัพย์	-	-	-	-	-	8,647.35	-	-	-	-	8,647.35
• สินทรัพย์เพิ่มขึ้น	2,625.20	42.47	17,846.70	928.38	(1,212.50)	-	-	13.72	25.62	969.60	21,239.19
• จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(44.30)	(643.00)	(1,257.04)	-	-	-	(0.26)	(35.16)	(455.40)	(2,435.16)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558	5,491.24	117,546.25	165,110.74	36,440.79	61.20	9,583.65	2,514.52	10,805.23	4,779.18	31,617.83	383,950.63
ค่าเสื่อมราคาสะสม											
ณ วันที่ 1 มกราคม 2558	-	85,369.19	53,935.09	23,563.13	-	-	2,410.50	5,784.11	4,398.91	26,247.28	201,708.21
• ค่าเสื่อมราคา	-	6,007.93	8,910.73	1,871.20	-	-	29.32	230.44	153.60	1,470.58	18,673.80
• ปรับปรุง/โอน	-	(18,765.89)	(23,383.38)	(804.99)	-	-	-	0.26	(11.43)	61.00	(42,904.43)
• จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(44.30)	(603.07)	(653.69)	-	-	-	(0.26)	(34.85)	(453.60)	(1,789.77)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558	-	72,566.93	38,859.37	23,975.65	-	-	2,439.82	6,014.55	4,506.23	27,325.26	175,687.81
มูลค่าสุทธิตามบัญชี											
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557	**12,367.65**	**51,322.14**	**134,610.82**	**13,191.12**	**1,273.70**	**936.30**	**104.02**	**5,007.40**	**402.53**	**4,798.01**	**224,013.69**
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558	**5,491.24**	**44,979.32**	**126,251.37**	**12,465.14**	**61.20**	**9,583.65**	**74.70**	**4,790.68**	**272.95**	**4,292.57**	**208,262.82**

ในงวดนี้ บริษัทฯ มีเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงานจำนวน 96 ลำ ประกอบด้วย เครื่องบินของบริษัทฯ จำนวน 28 ลำ เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Leases) จำนวน 34 ลำ และเครื่องบินเช่าดำเนินงาน (Operating Leases) จำนวน 34 ลำ ทั้งนี้ ไม่รวมเครื่องบินรอการขายจำนวน 25 ลำ ที่มีมูลค่าสุทธิตามบัญชีจำนวน 10,724.98 ล้านบาท

อุปกรณ์การบินหมุนเวียน ประกอบด้วย เครื่องยนต์เครื่องบิน และอะไหล่การบินหมุนเวียนอื่น

อาคารและอุปกรณ์ ซึ่งหักค่าเสื่อมราคาทั้งจำนวนแล้วแต่ยังคงใช้งานอยู่จำนวน 70,557.97 ล้านบาท ได้รวมอาคารบนพื้นที่เช่าจำนวน 3,924.94 ล้านบาทแล้ว

อาคารบนพื้นที่เช่า ซึ่งเป็นสัญญาเช่าที่ดินกับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ที่สนามบินสุวรรณภูมิมีระยะเวลา 30 ปี เริ่มตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2549 ถึง 29 กันยายน 2579 และที่สนามบินดอนเมืองมีระยะเวลา 3 ปี เริ่มตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน 2552 ถึงวันที่ 28 กันยายน 2555 เมื่อสิ้นสุดสัญญา อาคารและส่วนควบต่างๆ บนพื้นที่เช่าจะตกเป็นกรรมสิทธิ์ของกระทรวงการคลัง เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2555 บริษัทฯ ได้ทำหนังสือขอเช่าพื้นที่ และเช่าที่ดินที่สนามบินดอนเมืองกับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ระยะเวลา 3 ปี นับตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2555 ถึงวันที่ 27 กันยายน 2558 เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2558 บริษัทฯ ได้ทำหนังสือถึงบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เพื่อขอต่อสัญญาเช่าระยะเวลา 3 ปี นับตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2558 ถึงวันที่ 27 กันยายน 2561 ขณะนี้อยู่ระหว่างการเจรจา ทั้งนี้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้เรียกเก็บค่าเช่าดังกล่าวข้างต้นในอัตราตามสัญญาเดิม

ที่ดินในประเทศและต่างประเทศของบริษัทฯ ได้มีการประเมินราคาใหม่ในปี 2558 จากราคาทุนเดิม 936.30 ล้านบาท เป็น 9,583.65 ล้านบาท ซึ่งประกอบด้วยที่ดินในเขตกรุงเทพมหานครจำนวนเงิน 8,007.24 ล้านบาท ต่างจังหวัดจำนวนเงิน 394.89 ล้านบาท และต่างประเทศจำนวนเงิน 1,181.52 ล้านบาท โดยได้รับการประเมินจากบริษัทผู้เชี่ยวชาญการประเมินราคา ที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์ (กลต.) ให้ความเห็นชอบ ซึ่งได้มีการประเมินเมื่อเดือนกันยายน 2558

ในปี 2559 บริษัทฯ ได้จำหน่ายที่ดินต่างจังหวัด จำนวนเงิน 14.15 ล้านบาท ประกอบด้วย จังหวัดตรัง จำนวน 3.66 ล้านบาท (ราคาทุนเดิม 0.88 ล้านบาท) และจังหวัดสุราษฎร์ธานี จำนวนเงิน 10.49 ล้านบาท (ราคาทุนเดิม 0.96 ล้านบาท)

สินทรัพย์ตามสัญญาเช่าการเงิน ได้แก่ เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงินที่ทำสัญญาซื้อเครื่องบินเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐอเมริกา แต่บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าทางการเงินเป็นเงินสกุลยูโร ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา และเงินเยน

7.9 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ
ราคาทุน		
ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	3,516.43	3,462.71
● สินทรัพย์เพิ่มขึ้น	40.18	30.55
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559	3,556.61	3,493.26
ค่าตัดจำหน่ายสะสม		
ณ วันที่ 1 มกราคม 2559	2,485.10	2,469.22
● ค่าตัดจำหน่าย	361.65	350.96
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559	2,846.75	2,820.18
มูลค่าสุทธิตามบัญชี		
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558	**1,031.33**	**993.49**
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559	**709.86**	**673.08**

7.10 สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

7.10.1 สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี มีผลมาจากความแตกต่างชั่วคราวระหว่างราคาตามบัญชีกับราคาตามฐานภาษีของสินทรัพย์และหนี้สินในงบแสดงฐานะการเงิน โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558	2559	2558
เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ	44.71	52.16	44.71	52.16
เงินสมทบกองทุนบำเหน็จพนักงาน	167.98	232.98	167.98	232.98
ค่าเผื่อสินค้าเสื่อมสภาพ	751.49	690.15	751.49	690.15
ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	279.21	295.88	274.98	291.64
ค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์	4,316.20	3,970.13	4,316.20	3,970.13
ประมาณการค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	1,723.87	600.57	1,718.03	594.73
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	19.92	38.19	19.92	38.19
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	2,384.01	2,329.05	2,380.77	2,313.65
การเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสดเฉพาะส่วนที่มีประสิทธิผล	325.97	469.61	325.97	469.61
อื่นๆ	1.59	1.61	-	-
รวม	**10,014.95**	**8,680.33**	**10,000.05**	**8,653.24**

7.10.2 หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558	2559	2558
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	127.23	137.41	127.23	137.41
ผลกำไรจากการตีมูลค่าสินทรัพย์ใหม่	1,727.01	1,729.47	1,727.01	1,729.47
รวม	**1,854.24**	**1,866.88**	**1,854.24**	**1,866.88**

อัตราภาษีที่นำมาใช้ในการวัดมูลค่าของสินทรัพย์ และหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเป็นอัตราร้อยละ 20

7.11 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558	2559	2558
ค่าใช้จ่ายรอการตัดบัญชี	5,153.88	5,306.10	4,998.58	5,306.10
เงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่า (Maintenance Reserve)	8,244.32	3,331.30	7,912.57	3,331.30
อื่นๆ	766.51	545.47	738.42	542.34
รวม	**14,164.71**	**9,182.87**	**13,649.57**	**9,179.74**

ค่าใช้จ่ายรอการตัดบัญชีประกอบด้วย ค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน (D-Check) สำหรับเครื่องบินเช่าดำเนินงานตัดจ่ายเป็นรายจ่ายตามอายุการใช้งานโดยประมาณ 4-7 ปี แต่ไม่เกินอายุสัญญาเช่า และค่าธรรมเนียมค้ำประกันเงินกู้ซื้อเครื่องบินตัดจ่ายตามระยะเวลาเงินกู้ในแต่ละรอบระยะเวลาบัญชี

เงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่า เป็นเงินประกันที่ผู้ให้เช่าเรียกเก็บเป็นประกันในการบำรุงรักษาเครื่องยนต์เครื่องบินตามสภาพการบิน และเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องยนต์ ตามตารางการบำรุงรักษา

7.12 เงินกู้ยืมระยะยาว งบการเงินรวม และงบการเงินเฉพาะกิจการ

สกุลเงินกู้	ตามสกุลเงินกู้		หน่วย : ล้านบาท	
	2559	2558	2559	2558
เงินยูโร	436,107,479	466,239,306	16,631.48	18,556.09
เงินเยน	4,084,029,808	-	1,271.50	-
เงินบาท	18,029,210,526	25,070,684,211	18,029.21	25,070.69
รวมเงินกู้ยืมระยะยาว			35,932.19	43,626.78
หัก ส่วนที่ครบกำหนดชำระภายในหนึ่งปี			8,305.11	8,240.71
คงเหลือส่วนที่เป็นเงินกู้ยืมระยะยาว			**27,627.08**	**35,386.07**

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ มีเงินกู้ยืมจากต่างประเทศสกุลเงินยูโรผ่านกระทรวงการคลัง จำนวนเงิน 14,620.53 ล้านบาท โดยเบิกรับเงินกู้จากธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย, เงินกู้สกุลเงินเยนเพื่อการชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนด สำหรับเครื่องบิน A330-300 (TEN, TEO) จำนวนเงิน 1,271.50 ล้านบาท และเงินกู้ยืมภายในประเทศจากธนาคารพาณิชย์ต่างๆ จำนวนเงิน 20,040.16 ล้านบาท รวมเป็นเงินกู้ยืมทั้งสิ้น จำนวนเงิน 35,932.19 ล้านบาท และโอนไปเป็นเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี จำนวนเงิน 8,305.11 ล้านบาท คงเหลือเป็นเงินกู้ยืมระยะยาว จำนวนเงิน 27,627.08 ล้านบาท

7.13 หนี้สินภายใต้เมื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

หน่วย : ล้านบาท

หนี้สินภายใต้สัญญาเช่า	2559		2558	
	มูลค่าตามบัญชี	มูลค่าปัจจุบัน	มูลค่าตามบัญชี	มูลค่าปัจจุบัน
ภายใน 1 ปี	9,461.23	8,969.69	9,889.59	9,428.53
เกิน 1 ปี - 5 ปี	29,582.78	24,782.47	34,836.01	29,715.59
เกิน 5 ปี	25,706.46	17,080.46	32,824.86	22,287.71
รวม	**64,750.47**	**50,832.62**	**77,550.46**	**61,431.83**

บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าเครื่องบินโดยมีสิทธิเลือกที่จะซื้อได้กับสถาบันการเงินต่างประเทศ และในประเทศ รวม 14 แห่ง และแสดงมูลค่าตามนโยบายการบัญชีข้อ 4.9 โดยในงวดบัญชีปี 2559 มีจำนวนคงเหลือ 34 ลำ เป็นภาระหนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าทั้งสิ้นที่มีกำหนดจ่ายในระหว่างปี 2560 - 2571 รวม 69,890.14 ล้านบาท หักส่วนที่จะบันทึกเป็นดอกเบี้ยจ่ายเมื่อถึงกำหนดจ่ายประมาณ 5,139.67 ล้านบาท คงเหลือเป็นเงินต้นภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าฯ ดังกล่าวจำนวน 64,750.47 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 โอนไปเป็นหนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบินที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี จำนวน 9,461.23 ล้านบาท คงเหลือเป็นหนี้สินระยะยาว 55,289.24 ล้านบาท

7.14 หุ้นกู้

หน่วย : ล้านบาท

การจัดจำหน่าย								การไถ่ถอน					หุ้นกู้คงเหลือ ณ 31 ธ.ค. 59
มติที่ประชุมใหญ่ผู้ถือหุ้น /ครั้งที่/วันที่	วงเงินที่อนุมัติให้จัดจำหน่าย	ครั้งที่จัดจำหน่าย	ปีที่จัดจำหน่าย	ครบกำหนด	อายุ (ปี)	อัตราดอกเบี้ยจ่ายทุก 6 เดือน (ร้อยละ)	จำนวนเงิน	2559	2560	2561	2562	2563	
สามัญ /2548	60,000												
23 ธันวาคม 2548		1 (ชุดที่ 3)	2552	20 มกราคม 2559	7	5.60	300.00	20 มกราคม					-
		1 (ชุดที่ 4)	2552	20 มกราคม 2562	10	6.00	3,600.00						3,600.00
							3,900.00						
สามัญ /2553	40,000	1 (ชุดที่ 1)	2554	13 พฤษภาคม 2561	7	ปีที่ 1-3 ร้อยละ 4.00	1,555.00						1,555.00
28 เมษายน 2553						ปีที่ 4-6 ร้อยละ 4.50							
						ปีที่ 7 ร้อยละ 5.25							
		1 (ชุดที่ 2)	2554	13 พฤษภาคม 2564	10	ปีที่ 1-4 ร้อยละ 4.25	833.00						833.00
						ปีที่ 5-8 ร้อยละ 4.75							
						ปีที่ 9-10 ร้อยละ 5.35							
		1 (ชุดที่ 3)	2554	13 พฤษภาคม 2559	5	3.91	2,000.00	13 พฤษภาคม					-
		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
							8,000.00						
		2	2554	28 ธันวาคม 2559	5	4.30	2,000.00	28 ธันวาคม					-
							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											
		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						

หน่วย : ล้านบาท

การจัดจำหน่าย								การไถ่ถอน					
มติที่ประชุมใหญ่ผู้ถือหุ้น /ครั้งที่/วันที่	วงเงินที่อนุมัติให้จัดจำหน่าย	ครั้งที่จัดจำหน่าย	ปีที่จัดจำหน่าย	ครบกำหนด	อายุ (ปี)	อัตราดอกเบี้ยจ่ายทุก 6 เดือน (ร้อยละ)	จำนวนเงิน	2559	2560	2561	2562	2563	หุ้นกู้คงเหลือ ณ 31 ธ.ค. 59
ระหว่างปี 2557													
ครั้งที่ 1 /2557													
7 กุมภาพันธ์ 2557		ชุดที่ 1	2557	07 กุมภาพันธ์ 2562	5	4.71	1,200.00						1,200.00
		ชุดที่ 2	2557	07 กุมภาพันธ์ 2564	7	5.14	1,000.00						1,000.00
		ชุดที่ 3	2557	07 กุมภาพันธ์ 2567	10	5.58	1,000.00						1,000.00
							*3,200.00						
ครั้งที่ 2 /2557													
26 ธันวาคม 2557		ชุดที่ 1	2557	26 ธันวาคม 2562	5	4.46	1,230.00						1,230.00
		ชุดที่ 2	2557	26 ธันวาคม 2564	7	4.76	1,340.00						1,340.00
		ชุดที่ 3	2557	26 ธันวาคม 2567	10	4.98	1,430.00						1,430.00
							4,000.00						
ระหว่างปี 2558													
ครั้งที่ 1 /2558	7,000												
30 เมษายน 2558		ชุดที่ 1	2558	30 เมษายน 2560	2	3.75	1,200.00						1,200.00
		ชุดที่ 2	2558	30 เมษายน 2563	5	4.32	1,500.00						1,500.00
		ชุดที่ 3	2558	30 เมษายน 2565	7	4.62	2,000.00						2,000.00
		ชุดที่ 4	2558	30 เมษายน 2568	10	4.92	2,300.00						2,300.00
							7,000.00						
ครั้งที่ 2 /2558	8,000												
30 กันยายน 2558		ชุดที่ 1	2558	30 กันยายน 2561	3	3.46	1,000.00						1,000.00
		ชุดที่ 2	2558	30 กันยายน 2563	5	4.14	1,500.00						1,500.00
		ชุดที่ 3	2558	30 กันยายน 2565	7	4.44	2,500.00						2,500.00
		ชุดที่ 4	2558	30 กันยายน 2568	10	4.74	3,000.00						3,000.00
							8,000.00						
ระหว่างปี 2559													
ครั้งที่ 1 /2559	7,000												
23 ธันวาคม 2559		ชุดที่ 1	2559	23 ธันวาคม 2562	3	2.97	500.00						500.00
		ชุดที่ 2	2559	23 ธันวาคม 2564	5	3.45	500.00						500.00
		ชุดที่ 3	2559	23 ธันวาคม 2566	7	3.66	1,000.00						1,000.00
		ชุดที่ 4	2559	23 ธันวาคม 2569	10	4.35	3,000.00						3,000.00
		ชุดที่ 5	2559	23 ธันวาคม 2571	12	4.66	2,000.00						2,000.00
							7,000.00						
รวม													**59,300.00**

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทมีหุ้นกู้คงเหลือ 59,300.00 ล้านบาท ได้โอนเป็นหนี้สินถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี จำนวน 5,200.00 ล้านบาท คงเหลือเป็นหนี้สินระยะยาว 54,100.00 ล้านบาท

* บริษัทฯ ได้ทำธุรกรรม Cross Currency Swap เปลี่ยนภาระหนี้หุ้นกู้มูลค่า 3,200.00 ล้านบาท เป็นสกุลยูโรมูลค่า 71.24 ล้านยูโร ด้วยอัตราดอกเบี้ย 2.92% , 3.79% และ 4.46% ตามลำดับ

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

7.15 หนี้สินหมุนเวียนอื่นๆ

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558	2559	2558
เจ้าหนี้ค่าธรรมเนียมสนามบิน	5,400.97	3,965.09	5,400.97	3,965.09
รายได้รอตัดบัญชี	4.60	77.31	4.14	76.74
ภาษีรอนำส่ง	549.36	418.07	547.42	416.47
เจ้าหนี้ค่าใช้จ่ายพนักงานท้องถิ่นในต่างประเทศ	576.24	554.93	576.24	554.93
เงินมัดจำรับ	1,238.41	1,300.21	1,230.38	1,292.15
เจ้าหนี้พนักงาน	5.25	1.89	5.25	1.89
รายได้รับล่วงหน้า	-	191.66	-	191.66
เจ้าหนี้สินทรัพย์รอเรียกเก็บ	133.24	368.14	133.24	368.14
เจ้าหนี้อื่นๆ	271.00	1,537.71	1,870.76	5,932.37
รวม	**8,179.07**	**8,415.01**	**9,768.40**	**12,799.44**

7.16 เงินกองทุนบำเหน็จพนักงาน งบการเงินรวม และงบการเงินเฉพาะกิจการ

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

หน่วย : ล้านบาท

	2559	2558
สินทรัพย์หมุนเวียน	3,908.30	4,278.64
อื่นๆ	22.08	55.14
รวม	3,930.38	4,333.78
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	220.30	453.52
กองทุนเงินบำเหน็จ	3,710.08	3,880.26
รวม	**3,930.38**	**4,333.78**

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 กองทุนฯ มียอดคงเหลือ 3,710.08 ล้านบาท เท่ากับยอดภาระผูกพันของบริษัทฯ ที่จะต้องจ่ายให้พนักงาน (ในงวดบัญชีนี้ บริษัทฯ จ่ายสมทบกองทุนในอัตราร้อยละ 10 เป็นเงิน 164.99 ล้านบาท หักกับยอดจ่ายสมทบตามภาระผูกพัน 69.63 ล้านบาท คงเหลือเป็นเงิน 95.36 ล้านบาท)

7.17 ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน งบการเงินเฉพาะกิจการ

ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน แบ่งเป็น 5 โครงการ ประกอบด้วย

7.17.1 การจ่ายเงินตอบแทนความชอบในการทำงาน บริษัทฯ ให้ผลประโยชน์สำหรับพนักงานเกษียณอายุให้ได้รับเงินค่าตอบแทนความชอบในการทำงานดังนี้ พนักงานที่มีอายุงานตั้งแต่ 5 ปี แต่ไม่ถึง 15 ปี ได้รับค่าตอบแทนเท่ากับอัตราเงินเดือนค่าจ้างสุดท้าย 180 วัน และพนักงานที่มีอายุงานตั้งแต่ 15 ปี ขึ้นไป ได้รับเงินค่าตอบแทนเท่ากับอัตราเงินเดือนค่าจ้างสุดท้าย 300 วัน

7.17.2 ผลประโยชน์ค่ารักษาพยาบาลหลังเกษียณ บริษัทฯ ให้ผลประโยชน์ดังนี้ พนักงานที่เกษียณอายุ และพนักงานที่ได้รับอนุมัติให้เกษียณอายุก่อนกำหนด รวมทั้งคู่สมรสและบุตรอายุต่ำกว่า 20 ปีบริบูรณ์ที่ยังมิได้สมรสมีสิทธิเข้ารับการรักษาพยาบาล ณ สถานพยาบาลของบริษัทฯ ทุกแห่งได้โดยไม่เสียค่าใช้จ่ายใดๆ

7.17.3 การจ่ายเงินค่าชดเชยวันหยุดพักผ่อนประจำปี บริษัทฯ ให้ผลประโยชน์ดังนี้ พนักงานที่ปฏิบัติงานในรอบปีหนึ่งๆ จะมีสิทธิลาหยุดพักผ่อนได้ในรอบปีถัดไป และพนักงานสามารถสะสมวันหยุดพักผ่อนประจำปีได้ไม่เกิน 3 ปี ติดต่อกัน

7.17.4 ผลตอบแทนพนักงานระยะยาว (แหวน - เข็ม) บริษัทฯ จะมอบรางวัลให้แก่พนักงานที่ได้ปฏิบัติงานครบ 15 ปี และครั้งต่อไปจะมอบให้เมื่อพนักงานปฏิบัติงานครบ 25 ปี และ 35 ปี

7.17.5 บัตรโดยสารฟรีหลังเกษียณ บริษัทฯ ให้ผลประโยชน์ดังนี้ พนักงานที่ทำงานกับบริษัทฯ มาครบ 15 ปี มีสิทธิขอบัตรโดยสารฟรีประเภทสำรองที่นั่งได้ เฉพาะเส้นทางที่บริษัทฯ ทำการบินได้ 1 เที่ยว และหากพนักงานยังคงทำงานอยู่กับบริษัทฯ จะใช้สิทธินี้ได้อีกทุกรอบ 5 ปี ภายหลังจากวันที่มีสิทธิครั้งก่อนและพนักงานสามารถเก็บสะสมสิทธิไว้ใช้เมื่อใดก็ได้

ข้อสมมติฐานในการประมาณการตามหลักการคณิตศาสตร์ประกันภัย

อัตราคิดลด (Discount Rate)	3.2 %
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)

การวิเคราะห์ข้อสมมติฐานเรื่อง อัตราคิดลด (Discount Rate) ในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยที่ใช้ในการกำหนดมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันตามโครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้ และผลประโยชน์ระยะยาวอื่น

หน่วย : ล้านบาท

	การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพัน เพิ่มขึ้น (ลดลง)	
	อัตราเพิ่มขึ้น 1 %	อัตราลดลง 1 %
อัตราคิดลด (Discount Rate)	(1,428.59)	1,769.99

การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558	2559	2558
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ วันต้นงวด	11,645.23	11,508.91	11,568.26	11,456.35
ต้นทุนบริการในปัจจุบัน	543.27	502.38	527.45	479.94
ต้นทุนดอกเบี้ย	362.60	472.08	359.91	470.11
ผลประโยชน์ที่จ่าย	(552.98)	(1,238.82)	(551.77)	(1,238.82)
ขาดทุน(กำไร)จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	(78.05)	400.68	-	400.68
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ วันสิ้นงวด	**11,920.07**	**11,645.23**	**11,903.85**	**11,568.26**

ผลกำไรหรือขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย เกิดจากการเปลี่ยนแปลงในมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันตามโครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้ และผลประโยชน์ระยะยาวอื่น ซึ่งเป็นผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติฐานที่ใช้ในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย โดยในงวดบัญชีปี 2559 บริษัทฯ ไม่มีการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติฐานที่ใช้ในการประมาณการดังกล่าว จึงไม่เกิดผลกระทบต่อกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

7.18 ประมาณการหนี้สินระยะยาว

การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าปัจจุบันของประมาณการหนี้สินระยะยาว

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558	2559	2558
ประมาณการหนี้สินระยะยาว ณ วันต้นงวด	619.31	412.96	619.31	410.52
ประมาณการหนี้สินระยะยาว สำหรับงวด	6,746.52	206.35	6,414.77	208.79
ประมาณการหนี้สินระยะยาว ณ วันสิ้นงวด	**7,365.83**	**619.31**	**7,034.08**	**619.31**

ประมาณการหนี้สินระยะยาว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 (งบการเงินเฉพาะกิจการ) ประกอบด้วย

7.18.1 ศาลได้มีคำพิพากษาให้บริษัทฯ จ่ายค่าชดเชยให้พนักงานเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 4.66 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลฎีกา

7.18.2 ศาลชั้นต้นและศาลอุทธรณ์ได้มีคำพิพากษา ให้บริษัทฯ ชำระเงินค่าเสียหาย คืนเงินค้ำประกัน หรือเงินค่าปรับเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 14.62 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลฎีกา

7.18.3 มติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 11/2558 วันที่ 11 พฤศจิกายน 2558 ให้บริษัทฯ สำรองเงินที่จะต้องชดใช้ให้กับบริษัท Aercap ในช่วงต้นปี 2560 ในการยกเลิกสัญญาเช่าเครื่องบินแบบ A330-300 จำนวน 2 ลำ (TEJ, TEL) ก่อนกำหนดระยะเวลา 1 ปี โดยจ่ายค่าธรรมเนียมการยกเลิกสัญญาเป็นเงินจำนวน 3 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หรือประมาณ 108.01 ล้านบาท และค่าทำ Retrofit Koito Seat เป็นเงินจำนวน 2.54 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หรือประมาณ 91.37 ล้านบาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 199.38 ล้านบาท

7.18.4 บริษัทฯ รับรู้รายการประมาณการหนี้สินระยะยาว ค่าซ่อมแซมและบำรุงอากาศยาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 จำนวนเงิน 6,815.42 ล้านบาท เป็นรายการสำรองค่าซ่อมใหญ่ เครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่นๆ สำหรับรายการซ่อมที่จะต้องจ่ายเงินในอนาคตตามสัญญา ทั้งนี้เพื่อรับรู้ภาระผูกพันภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน ในการซ่อมบำรุงเครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่นๆ ตลอดอายุสัญญาเช่า รวมถึงการเตรียมสภาพเครื่องบินก่อนการส่งมอบคืนตามที่ผู้ให้เช่ากำหนดเมื่อสิ้นสุดสัญญาเช่า โดยมีสมมติฐานการประมาณการค่าซ่อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ตามชั่วโมงบิน รอบการบิน รอบการซ่อมใหญ่ และอายุสัญญาเช่า บันทึกคิดคำนวณตามสัดส่วนระยะเวลาที่บริษัทฯ ใช้งานประกอบด้วย การสำรองค่าซ่อมใหญ่ เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่นๆ จำนวนเงิน 3,702.61 ล้านบาท เครื่องยนต์เครื่องบิน จำนวนเงิน 3,026.31 ล้านบาท และค่าซ่อมบำรุงเพื่อเตรียมสภาพเครื่องบิน เมื่อส่งมอบคืนตามสัญญาเช่า จำนวนเงิน 86.5 ล้านบาท

7.19 เงินปันผลจ่าย งบการเงินเฉพาะกิจการ

ตามมติที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2559 เมื่อวันที่ 22 เมษายน 2559 งดจ่ายเงินปันผลสำหรับผลการดำเนินงานประจำปี 2558

7.20 ทุนเรือนหุ้น

บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียนหุ้นสามัญ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 จำนวน 2,698.90 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท รวมเป็นทุนจดทะเบียน 26,989.00 ล้านบาท ทุนที่ออกและชำระแล้วจำนวน 21,827.72 ล้านบาท

7.21 สำรองตามกฎหมาย

บริษัทฯ มียอดสำรองตามกฎหมาย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 จำนวน 2,691.27 ล้านบาท

7.22 รายได้อื่นๆ

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558	2559	2558
กำไรจากการจำหน่ายทรัพย์สิน	-	76.97	-	77.00
เงินปันผลจากบริษัทย่อย, บริษัทร่วมและบริษัทอื่น	-	-	282.82	192.65
รายได้จากการให้บริการอื่นของฝ่ายซ่อมบำรุงอากาศยาน	723.33	641.91	723.33	641.91
รายได้ค่าปรับจากการส่งมอบเครื่องบินล่าช้า	23.48	-	23.48	-
รายได้ค่าปรับจากบริษัท KOITO	-	3,967.59	-	3,967.59
รายได้ค่าปรับอื่นๆ	334.79	171.56	334.79	171.56
รายได้ค่าสินไหมทดแทนจากเหตุอุทกภัย	-	208.05	-	208.05
รายได้ค่าสินไหมทดแทนจากเหตุอื่น	355.11	144.86	355.11	144.86
รายได้จากการให้บริการห้องรับรองลูกค้า	119.43	110.70	119.43	110.70
รายได้จากการให้บริการผู้โดยสารสายการบินไทยสมายล์	-	-	79.24	195.71
อื่นๆ	688.28	698.62	624.58	671.70
รวม	**2,244.42**	**6,020.26**	**2,542.78**	**6,381.73**

7.23 ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558	2559	2558
ค่าใช้จ่ายบุคลากร	29,112.09	29,953.65	28,642.33	29,557.01
ผลประโยชน์พนักงาน	354.11	608.09	335.59	583.04
ค่าตอบแทนผู้บริหารบริษัทฯ	82.87	97.51	76.60	91.95
ค่าตอบแทนกรรมการบริษัทฯ	19.36	19.37	16.66	16.54
รวม	**29,568.43**	**30,678.62**	**29,071.18**	**30,248.54**

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

7.24 ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ตอบแทนตามโครงการฯ

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 4/2559 เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2559 ได้อนุมัติโครงการร่วมใจจากองค์กร MSP ปี 2559 ซึ่งมีพนักงานเข้าร่วมโครงการทั้งหมด จำนวน 280 คน โดยพนักงานได้รับอนุมัติให้ออกตามโครงการตามกำหนด 2 ครั้ง คือวันที่ 1 มิถุนายน 2559 และ 1 กรกฎาคม 2559 ซึ่งบริษัทฯ ต้องจ่ายเงินตอบแทนตามโครงการ จำนวนเงิน 13.54 ล้านบาท และ 413.58 ล้านบาท ตามลำดับ รวมเป็นจำนวนเงิน 427.12 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ได้รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559 แล้ว

7.25 ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน งบการเงินเฉพาะกิจการ

ตามที่บริษัทฯ ทำการเปรียบเทียบมูลค่าตามบัญชีของเครื่องบินรอการขายกับมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขาย พบว่า มูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชี บริษัทฯ จึงได้บันทึกรับรู้ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบินในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ สำหรับปี 2559 เป็นจำนวนเงิน 3,217.75 ล้านบาท ซึ่งประกอบด้วยการด้อยค่าเครื่องบิน A340-500 จำนวน 4 ลำ, A340-600 จำนวน 6 ลำ, B737-400 จำนวน 3 ลำ และ B747-400 จำนวน 4 ลำ รวม 17 ลำ เป็นจำนวนเงิน 2,892.51 ล้านบาท และมีการด้อยค่าเครื่องยนต์อะไหล่เครื่องบินจำนวน 17 เครื่องยนต์ เป็นจำนวนเงิน 325.24 ล้านบาท

7.26 ค่าใช้จ่ายอื่น

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558	2559	2558
ค่าเช่าสำนักงานและสาธารณูปโภค	2,614.61	2,718.82	2,614.61	2,718.82
ค่าเครื่องใช้สำนักงาน	178.25	161.96	178.25	161.96
ค่าซ่อมแซมอาคารและอุปกรณ์	562.25	538.02	562.25	538.02
ค่าจ้างแรงงานภายนอก	1,672.84	1,515.17	1,672.84	1,515.17
ค่าที่ปรึกษาและบริการ	497.92	571.79	497.92	571.79
ค่าดำเนินคดีละเมิดกฎหมายป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม	26.64	28.62	26.64	28.62
ค่าเช่าและบำรุงรักษาอุปกรณ์คอมพิวเตอร์	584.62	555.63	584.62	555.63
ค่าเช่าเครื่องมืออุปกรณ์สื่อสารและอุปกรณ์สำนักงาน	231.52	219.10	231.52	219.10
ค่าเดินทางและยานพาหนะ	557.86	512.35	557.86	512.35
ค่าสิทธิประโยชน์	406.38	388.67	406.38	388.67
ค่าเสียหายให้ลูกค้า	220.25	253.34	220.25	253.34
ค่าสินค้าและพัสดุเสื่อมสภาพ	310.17	500.52	310.17	500.52
ค่าใช้บริการระวางขนส่งสินค้าพัสดุภัณฑ์	99.64	105.86	99.64	105.86
ค่าใช้จ่ายร่วมลงทุนในกลุ่ม Star Alliance	70.88	46.51	70.88	46.51
ภาษีการค้าและภาษีโรงเรือน	89.81	174.06	89.81	174.06
หนี้สูญและหนี้สงสัยจะสูญ	(59.94)	(122.42)	(60.22)	(123.81)
ค่าบริการในการใช้ระบบ T Hosting	76.49	98.58	76.49	98.58
ค่าปรับและดอกเบี้ย	19.56	283.03	19.56	283.03
อื่นๆ	681.29	809.45	378.30	502.88
รวม	**8,841.04**	**9,359.06**	**8,537.77**	**9,051.10**

7.27 ค่าใช้จ่าย(รายได้)ภาษีเงินได้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558	2559	2558
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้จากกำไรสุทธิทางภาษีสำหรับงวด	42.30	42.92	15.20	26.84
บวก (หัก) : สินทรัพย์/หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจากผลแตกต่างชั่วคราวเพิ่มขึ้น/ลดลง	(1,506.54)	(1,112.29)	(1,503.10)	(1,102.08)
ค่าใช้จ่าย(รายได้)ภาษีเงินได้สุทธิ	**(1,464.24)**	**(1,069.37)**	**(1,487.90)**	**(1,075.24)**

7.28 การส่งเสริมการลงทุน

บริษัทฯ ได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุน สำหรับการดำเนินการขนส่งทางอากาศของเครื่องบินโดยสาร ประกอบด้วยกิจกรรมการขนส่งผู้โดยสารและกิจกรรมการขนส่งสินค้า 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
2576(2)/2555	22 ตุลาคม 2555
2577(2)/2555	22 ตุลาคม 2555
1220(2)/2556	13 กุมภาพันธ์ 2556
1221(2)/2556	13 กุมภาพันธ์ 2556
1590(2)/2556	1 พฤษภาคม 2556
2357(2)/2556	27 กันยายน 2556
2358(2)/2556	27 กันยายน 2556
2360(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 2559 และ 2558 มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558
รายได้จากการขายหรือการให้บริการ		
กิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน	92,564.11	89,361.60
กิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน	79,862.39	89,580.58
รวมรายได้จากการขายหรือการให้บริการ	**172,426.50**	**178,942.18**

7.29 กำไร(ขาดทุน)ต่อหุ้น

กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยหารกำไรหรือขาดทุนที่เป็นส่วนของบริษัทใหญ่ด้วยจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ถือโดยผู้ถือหุ้นในระหว่างงวด

หน่วย : ล้านบาท / ล้านหุ้น

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2559	2558	2559	2558
กำไร(ขาดทุน)ที่เป็นส่วนของบริษัทใหญ่	**15.14**	**(13,067.67)**	**2,881.58**	**(11,163.05)**
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)	**0.01**	**(5.99)**	**1.32**	**(5.11)**

7.30 ส่วนงานดำเนินงาน

ปัจจัยในการกำหนดส่วนงาน

บริษัทฯ กำหนดส่วนงานที่รายงานตามลักษณะของผลิตภัณฑ์และบริการ โดยผู้บริหารพิจารณาจากโครงสร้างองค์กร ซึ่งสอดคล้องกับการดำเนินกิจการด้านการบินพาณิชย์

บริษัทฯ มีส่วนงานที่รายงาน 3 ส่วนงาน ประกอบด้วย ส่วนงานกิจการขนส่งทางอากาศ ส่วนงานหน่วยธุรกิจ และส่วนงานกิจการอื่นๆ โดยส่วนงานกิจการขนส่งทางอากาศ ประกอบด้วย บริการขนส่งผู้โดยสาร บริการขนส่งสินค้า พัสดุภัณฑ์ และไปรษณียภัณฑ์ ส่วนงานหน่วยธุรกิจเป็นกิจการที่เกี่ยวเนื่องโดยตรงกับการขนส่ง ประกอบด้วย การพาณิชย์สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ การบริการลูกค้าภาคพื้น การบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น และครัวการบิน และส่วนงานกิจการอื่นๆ เป็นกิจการสนับสนุนการขนส่งประกอบด้วย การบริการอำนวยการบิน การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน การจำหน่ายสินค้าที่ระลึก ฝ่ายช่าง และการดำเนินงานของบริษัทย่อย

เกณฑ์การวัดมูลค่า

บริษัทฯ บันทึกรายการโอนรายได้ระหว่างส่วนงานด้วยราคาที่ขายให้กับลูกค้าที่ไม่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ หักส่วนลด ส่วนงานหน่วยธุรกิจด้านการบริการลูกค้าภาคพื้นบันทึกด้วยราคาต้นทุนหักส่วนลด ส่วนงานกิจการอื่นๆ บันทึกด้วยราคาต้นทุนงบประมาณ และบริษัทฯ ได้ตัดบัญชีที่เป็นรายการโอนระหว่างกันดังกล่าวในการจัดทำงบการเงินรวม

กำไร(ขาดทุน)รวมก่อนภาษีเงินได้ของแต่ละส่วนงานเกิดขึ้นจากรายได้รวมหักต้นทุน และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน

สินทรัพย์ของส่วนงาน เป็นสินทรัพย์ที่ใช้ดำเนินงานหรือเกี่ยวข้องกับกิจการนั้นๆ

หนี้สินของส่วนงาน เป็นหนี้สินในการดำเนินงานหรือเกี่ยวข้องกับกิจการนั้นๆ

7.30.1 ข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงานมีรายละเอียดดังนี้

งบการเงินรวม

งบกำไรขาดทุน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559

หน่วย : ล้านบาท

	กิจการขนส่งทางอากาศ		หน่วยธุรกิจ		กิจการอื่นๆ		รวมทั้งสิ้น	
	2559	2558	2559	2558	2559	2558	2559	2558
รายได้ภายนอก	166,638.96	171,139.21	9,493.09	8,871.28	2,180.45	2,716.86	178,312.50	182,727.35
รายได้/(ค่าใช้จ่าย)ระหว่างส่วนงาน	(13,781.44)	(12,913.15)	8,991.60	8,753.76	4,789.84	4,159.39	-	-
ดอกเบี้ยรับ	177.99	320.66	-	-	26.32	11.27	204.31	331.93
ผลกำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	691.94	3,488.59	-	-	(6.97)	23.19	684.97	3,511.78
รายได้อื่นๆ	2,238.79	6,143.96	30.72	36.84	(25.09)	(160.54)	2,244.42	6,020.26
รวมรายได้	**155,966.24**	**168,179.27**	**18,515.41**	**17,661.88**	**6,964.55**	**6,750.17**	**181,446.20**	**192,591.32**
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	(43,430.92)	(61,794.04)	-	-	(1,904.99)	(1,448.79)	(45,335.91)	(63,242.83)
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	(17,497.03)	(21,812.33)	(7,145.91)	(7,045.38)	(5,352.61)	(5,202.17)	(29,995.55)	(34,059.88)
ค่าบริการการบิน	(20,140.75)	(19,965.70)	(46.40)	(68.79)	(630.63)	(439.60)	(20,817.78)	(20,474.09)
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	(16,232.63)	(17,313.50)	(730.34)	(799.41)	(1,027.86)	(1,019.87)	(17,990.83)	(19,132.78)
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน	(3,627.91)	(12,157.75)	-	-	-	-	(3,627.91)	(12,157.75)
ค่าใช้จ่ายอื่น	(47,232.15)	(41,845.28)	(6,379.57)	(6,086.03)	(5,565.31)	(3,943.12)	(59,177.03)	(51,874.43)
ต้นทุนทางการเงิน	(5,339.16)	(5,897.74)	-	-	-	-	(5,339.16)	(5,897.74)
ส่วนแบ่งกำไร(ขาดทุน)จากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	(510.27)	131.88	-	-	(69.18)	-	(579.45)	131.88
รวมค่าใช้จ่าย	**(154,010.82)**	**(180,654.46)**	**(14,302.22)**	**(13,999.61)**	**(14,550.58)**	**(12,053.55)**	**(182,863.62)**	**(206,707.62)**
กำไร(ขาดทุน)ก่อนภาษีเงินได้	**1,955.42**	**(12,475.19)**	**4,213.19**	**3,662.27**	**(7,586.03)**	**(5,303.38)**	**(1,417.42)**	**(14,116.30)**
รายได้ (ค่าใช้จ่าย) ภาษีเงินได้	1,487.90	1,075.23	-	-	(23.66)	(5.86)	1,464.24	1,069.37
กำไร(ขาดทุน)ของส่วนงาน	**3,443.32**	**(11,399.96)**	**4,213.19**	**3,662.27**	**(7,609.69)**	**(5,309.24)**	**46.82**	**(13,046.93)**

สินทรัพย์และหนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559

หน่วย : ล้านบาท

	กิจการขนส่งทางอากาศ		หน่วยธุรกิจ		กิจการอื่นๆ		รวมทั้งสิ้น	
	2559	2558	2559	2558	2559	2558	2559	2558
สินทรัพย์หมุนเวียน	48,594.54	56,563.55	668.73	638.56	4,764.94	8,571.54	54,028.21	65,773.65
เงินลงทุน	3,964.51	4,810.79	-	-	4.02	4.16	3,968.53	4,814.95
ที่ดินอาคาร และอุปกรณ์	186,605.78	198,914.36	5,410.34	6,081.91	2,875.23	3,289.09	194,891.35	208,285.36
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	24,318.95	18,818.36	0.07	0.41	570.50	75.77	24,889.52	18,894.54
สินทรัพย์ที่ไม่ได้ปันส่วน	-	-	-	-	-	-	5,346.26	4,702.56
สินทรัพย์รวม							**283,123.87**	**302,471.06**
หนี้สินหมุนเวียน	78,489.43	85,001.33	327.72	238.80	7,512.99	9,884.47	86,330.14	95,124.60
หนี้สินไม่หมุนเวียน	161,666.66	173,444.52	-	-	348.25	78.04	162,014.91	173,522.56
หนี้สินที่ไม่ได้ปันส่วน	-	-	-	-	-	-	1,190.62	898.21
หนี้สินรวม							**249,535.67**	**269,545.37**

7.30.2 รายได้จำแนกตามภูมิศาสตร์ มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	รายได้ภายในประเทศ			รายได้ต่างประเทศ					รายได้ค่าเช่าเหมาลำและอื่นๆ	รายได้อื่น			รวม
	กิจการขนส่ง	หน่วยธุรกิจ	อื่นๆ	ภูมิภาคเอเชีย	ยุโรป	แปซิฟิกเหนือ	ออสเตรเลียและนิวซีแลนด์	แอฟริกา		ดอกเบี้ยรับ	รายได้อื่น	ผลกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	
สำหรับปี													
ม.ค. - ธ.ค.59	13,797.02	9,493.09	2,180.45	89,124.33	47,106.44	0.26	16,243.65	0.16	367.10	204.31	2,244.42	684.97	181,446.20
ม.ค. - ธ.ค.58	11,608.79	8,871.28	2,716.86	92,082.11	48,076.09	2,148.16	16,247.27	55.81	920.98	331.93	6,020.26	3,511.78	192,591.32

7.31 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

ในงวดบัญชีนี้ บริษัทฯ จ่ายสมทบเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพฯ เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 1,158.57 ล้านบาท สำหรับสมาชิกที่มีอายุการทำงานไม่เกิน 20 ปี ในอัตราร้อยละ 9 ของเงินเดือน ส่วนสมาชิกที่มีอายุการทำงานเกิน 20 ปี ในอัตราร้อยละ 10 ของเงินเดือน

เงินกองทุนสำรองเลี้ยงชีพบริหารงานโดยบริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน ยูโอบี(ประเทศไทย) จำกัด บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน กรุงไทย จำกัด (มหาชน) บริษัทหลักทรัพย์ จัดการกองทุนรวม วรรณ จำกัด และบริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน เอ็มเอฟซี จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นบริษัทจัดการกองทุนที่ได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.)

7.32 หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

7.32.1 บริษัทฯ มีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งยังมิได้แสดงในงบการเงิน ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2559	2558
การค้ำประกันโดยธนาคาร (ในประเทศ)	49.96	30.36
การค้ำประกันโดยธนาคาร (ต่างประเทศ)	451.70	314.58
บริษัทฯ ถูกฟ้องเป็นจำเลยในคดีต่างๆ ดังนี้		
คดีพิพาทแรงงาน	1,399.91	1,356.00
คดีเรียกค่าเสียหาย	460.30	512.64
รวม	**2,361.87**	**2,213.58**

7.32.2 ความคืบหน้าคดีละเมิดกฎหมายป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม (Antitrust) โดยมีรายละเอียดดังนี้

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

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

2. กรณีบริษัทฯ ถูกฟ้องในคดี Cargo Civil Case ในประเทศสาธารณรัฐเกาหลี

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

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

ในช่วงต้นเดือนกรกฎาคม 2558 บริษัทฯ ได้รับคำร้องขอใช้สิทธิไล่เบี้ยจากสายการบิน British Airways สายการบิน Lufthansa และสายการบิน KLM-AF ทั้งนี้สายการบิน British Airways สายการบิน Lufthansa และสายการบิน KLM-AF ได้ยื่นคำร้องดังกล่าวต่อบริษัทฯ และสายการบินอื่นๆ อีกกว่า 20 สายการบิน กรณีโจทก์ได้ฟ้องสายการบิน Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V., Martin Air Holland N.V., Societe Air France S.A. (รวมเรียกว่า "KLM-AF"), Deutsche Lufthansa และ Lufthansa Cargo A.G.(รวมเรียกว่า "Lufthansa"), Singapore Airlines และ Singapore Airline Cargo (รวมเรียกว่า "Singapore Airlines") และ British Airways เป็นจำเลย ตั้งแต่เมื่อวันที่ 24 ธันวาคม 2556 โดยกล่าวหาว่า สายการบินเหล่านี้ได้ร่วมกันกำหนดราคาค่าธรรมเนียมต่างๆ ต่อมาเมื่อวันที่ 25 มิถุนายน 2557 สายการบินจำเลยทั้งหมดในคดีดังกล่าวได้ยื่นร้องต่อศาลเพื่อขออนุญาตยื่นคำร้องใช้สิทธิไล่เบี้ยต่อสายการบินอื่นๆ ที่ถูกระบุว่าเป็นผู้ร่วมกำหนดราคา และเมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2558 ศาลได้มีคำสั่งอนุญาตตามคำร้องดังกล่าว ขณะนี้คดีอยู่ในระหว่างการพิจารณาของศาล อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ไม่ได้ถูกฟ้องเป็นจำเลยในคดีหลัก

7.33 การป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด

ในปี 2559 บริษัทฯ นำเงินกู้ยืมที่เป็นสกุลเงินต่างประเทศมาบริหารความผันผวนของกระแสเงินสดในอนาคตของรายได้ที่เป็นสกุลเงินต่างประเทศในอนาคตที่คาดการณ์ไว้ ทั้งนี้ กำไรหรือขาดทุนจากผลต่างอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศซึ่งเป็นผลจากความแตกต่างของอัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่กำหนดความสัมพันธ์ หรือ ณ วันที่เบิกเงินกู้ยืม (แล้วแต่วันใดเกิดขึ้นหลัง) จนถึง ณ วันที่รายงานกำไรหรือขาดทุนที่เกิดขึ้นจากการป้องกันความเสี่ยงส่วนที่มีประสิทธิผลจะบันทึกในองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้นในส่วนของผู้ถือหุ้น โดยรายการกำไรหรือขาดทุนดังกล่าวจะโอนเข้ากำไรหรือขาดทุนในงวดเดียวกับงวดที่รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวรับรู้ในกำไรหรือขาดทุน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ รับรู้ขาดทุนจำนวน 578.04 ล้านบาท จากการถือปฏิบัติตามการบัญชีป้องกันความเสี่ยงสำหรับธุรกรรมเงินกู้ต่างประเทศกับรายได้ที่เป็นสกุลเงินต่างประเทศในอนาคตที่คาดการณ์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 ระยะเวลาที่คาดว่ากระแสเงินสดของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงจะเกิดขึ้นและมีผลกระทบต่อกำไรหรือขาดทุน แสดงได้ดังนี้

งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

ปี 2559

หน่วย : ล้านบาท

	3 เดือน หรือน้อยกว่า	มากกว่า 3 เดือน ถึง 1 ปี	มากกว่า 1 ปี ถึง 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	รวม
กระแสเงินสดรับ	6,185.21	15,046.59	99,723.19	349,444.76	470,399.75

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 จำนวนเงินที่บันทึกในองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้นเกี่ยวกับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดส่วนที่มีประสิทธิผลเป็นเงิน 1,629.83 ล้านบาท จำนวนเงินดังกล่าวคาดว่าจะรับรู้ในกำไรขาดทุนตลอดระยะเวลาของรายได้ในอนาคตที่คาดการณ์ตามตารางดังกล่าวข้างต้น

7.34 การเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน งบการเงินเฉพาะกิจการ

7.34.1 ความเสี่ยงด้านอัตราดอกเบี้ย

ความเสี่ยงของอัตราดอกเบี้ยในงบการเงิน เกิดจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ยในตลาดที่อาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ทั้งในปัจจุบันและอนาคต

ตารางแสดงอัตราดอกเบี้ยถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (Weighted Average Interest Rate) และจำนวนเงินของหนี้สินทางการเงิน

หน่วย : ล้านบาท

ปี 2559								
หนี้สินทางการเงิน	อัตราดอกเบี้ยถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก	จำนวนเงินกู้คงเหลือตามสัญญาดอกเบี้ยลอยตัว			จำนวนเงินกู้คงเหลือตามสัญญาดอกเบี้ยคงที่			ยอดรวม
		น้อยกว่า 1 ปี	1 ถึง 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	น้อยกว่า 1 ปี	1 ถึง 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	
แยกตามสกุลเงิน								
คอลลาร์สหรัฐอเมริกา	2.64	1,149.00	4,638.87	6,503.07	5,400.38	-	-	17,691.32
เยนญี่ปุ่น	1.00	1,292.95	5,255.61	3,861.50	-	-	-	10,410.06
เงินยูโร	1.40	7,228.17	20,487.72	15,289.25	1,149.11	4,519.89	10,962.48	59,636.62
เงินบาท	4.36	9,547.11	10,745.29	52.64	5,200.00	29,370.00	24,730.00	79,645.04
รวม		**19,217.23**	**41,127.49**	**25,706.46**	**11,749.49**	**33,889.89**	**35,692.48**	**167,383.04**

หน่วย : ล้านบาท

ปี 2558								
หนี้สินทางการเงิน	อัตราดอกเบี้ยถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก	จำนวนเงินกู้คงเหลือตามสัญญาดอกเบี้ยลอยตัว			จำนวนเงินกู้คงเหลือตามสัญญาดอกเบี้ยคงที่			ยอดรวม
		น้อยกว่า 1 ปี	1 ถึง 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	น้อยกว่า 1 ปี	1 ถึง 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	
แยกตามสกุลเงิน								
คอลลาร์สหรัฐอเมริกา	2.45	1,152.75	4,653.75	7,722.98	3,625.38	-	-	17,154.86
เยนญี่ปุ่น	1.24	1,272.97	5,208.42	4,879.09	-	-	-	11,360.48
เงินยูโร	1.42	7,411.23	24,763.28	20,117.51	1,199.23	4,643.72	12,713.14	70,848.11
เงินบาท	4.23	14,094.11	17,578.23	766.82	8,300.00	28,230.00	24,070.00	93,039.16
รวม		**23,931.06**	**52,203.68**	**33,486.40**	**13,124.61**	**32,873.72**	**36,783.14**	**192,402.61**

บริษัทฯ มีนโยบายบริหารความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย โดยใช้เครื่องมือทางการเงินในตลาดอนุพันธ์ ได้แก่ Cross Currency Swap (CCS) และ/หรือ Interest Rate Swap (IRS) เพื่อแปลงอัตราดอกเบี้ยลอยตัวที่มีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้นมาเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ มีภาระหนี้เงินกู้ระยะยาว ภาระหนี้ภายใต้สัญญาเช่าซื้อที่เป็นอัตราดอกเบี้ยลอยตัวต่ออัตราดอกเบี้ยคงที่หลังการทำธุรกรรม Interest Rate Swap (IRS) ประมาณร้อยละ 38 ต่อ 62

ปัจจุบัน บริษัทฯ มีธุรกรรม IRS จำนวนทั้งสิ้น 8 รายการ เป็นการแปลงหนี้ที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ โดยแบ่งเป็นอัตราดอกเบี้ยสกุลเงินยูโร 5 รายการ และอัตราดอกเบี้ยสกุลเงินบาท 3 รายการโดยวงเงินคงเหลือของธุรกรรม IRS ทั้งหมด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 มีจำนวน 4,788.46 ล้านบาท ซึ่งจะมีการชำระดอกเบี้ยกันเป็นรายเดือน และรายไตรมาส ทั้งนี้ ธุรกรรม IRS สกุลเงินยูโร 1 รายการ จะสิ้นสุดสัญญาในปี 2560 และอีก 4 รายการจะสิ้นสุดสัญญาในปี 2561 และธุรกรรม IRS สกุลเงินบาทจะสิ้นสุดสัญญาในปี 2560 จำนวน 3 รายการ

7.34.2 ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

จากการที่บริษัทฯ มีรายได้เป็นเงินบาท และเงินตราต่างประเทศกว่า 50 สกุล โดยมีสกุลหลัก ได้แก่ ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (USD) บาท (THB) ยูโร (EUR) และเยน (JPY) และมีค่าใช้จ่ายในสกุลหลัก ได้แก่ ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (USD) และบาท (THB) ในขณะที่มีหนี้สินใน 4 สกุลหลัก ได้แก่ ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา (USD) ยูโร (EUR) บาท (THB) และเยน (JPY) บริษัทฯได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงอันเนื่องจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน ซึ่งเป็นปัจจัยที่ไม่สามารถควบคุมได้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการโดยใช้หลักการ Natural Hedging คือ การจัดให้ค่าใช้จ่ายเป็นเงินสกุลเดียวกับรายได้มากที่สุด และกู้เงินพร้อมกับปรับโครงสร้างเงินกู้ให้สอดคล้องกับเงินสดสุทธิจากการดำเนินการ (Net Operating Cash Flow) พร้อมๆกับการลดความเสี่ยงของการมีหนี้เป็นเงินสกุลต่างประเทศมากเกินไป โดยการมีหนี้สกุลเงินบาท ด้วยส่วนหนึ่ง เพื่อที่จะลดความผันผวนของรายการผลกำไร/ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนในงบการเงิน ด้วยการวางแผนในการจัดหาเงินทุน และการใช้เครื่องมือทางการเงินในการทำธุรกรรมที่เหมาะสม ได้แก่ Cross Currency Swap (CCS) ในช่วงที่ตลาดเงิน เอื้ออำนวย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ มีสัดส่วนเงินกู้ในสกุลหลักภายหลังจากการทำ CCS ดังนี้ USD : EUR : JPY: CHF : THB = 0 : 39 : 19 : 8: 34 นอกจากนี้บริษัทฯ ได้ใช้เครื่องมือทางการเงิน ได้แก่ Forward Contract เพื่อจัดหาเงินชำระหนี้ในสกุลเงินที่บริษัทฯ มีภาระผูกพันในอนาคต

ปัจจุบัน บริษัทฯ มีธุรกรรม CCS จำนวนทั้งสิ้น 25 รายการ โดยแบ่งเป็นการแปลงหนี้เงินบาท (THB) เป็นหนี้ สกุลยูโร (EUR) อัตราดอกเบี้ยคงที่ 5 รายการ แปลงหนี้เงินบาท (THB) เป็นหนี้สกุลเยน (JPY) อัตราดอกเบี้ยคงที่ 12 รายการ แปลงหนี้เงินบาท (THB) เป็นหนี้สกุลเยน (JPY) อัตราดอกเบี้ยลอยตัว 2 รายการ แปลงหนี้สกุลเงินยูโร (EUR) เป็นหนี้สกุลเยน (JPY) อัตราดอกเบี้ยคงที่ 2 รายการ และแปลงหนี้สกุลเหรียญสหรัฐ (USD) เป็นหนี้เงินสวิสฟรังก์ (CHF) จำนวน 4 รายการ โดยวงเงินคงเหลือของธุรกรรม CCS ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 มีจำนวนเทียบเท่า 36,376.18 ล้านบาท ซึ่งจะมีการชำระแลกเปลี่ยนเงินต้น และดอกเบี้ยเป็นรายเดือน รายไตรมาส และทุกๆ 6 เดือน โดยธุรกรรม CCS ดังกล่าว จะทยอยสิ้นสุดสัญญาตั้งแต่ปี 2560 ถึงปี 2571

หน่วย : ล้านบาท

หนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศ						
สกุลเงิน	2559			2558		
	ครบกำหนดภายใน 1 ปี	1 ถึง 5 ปี	ครบกำหนดเกินกว่า 5 ปี	ครบกำหนดภายใน 1 ปี	1 ถึง 5 ปี	ครบกำหนดเกินกว่า 5 ปี
ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา	6,549.38	4,638.87	6,503.07	4,778.13	4,653.75	7,722.98
เยนญี่ปุ่น	1,292.95	5,255.61	3,861.50	1,272.97	5,208.42	4,879.09
เงินยูโร	8,377.28	25,007.61	26,251.73	8,610.46	29,407.00	32,830.65

7.34.3 ความเสี่ยงด้านราคาน้ำมัน

ความผันผวนของราคาน้ำมันจะขึ้นอยู่กับอุปสงค์และอุปทานของน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดโลก รวมทั้งผลกระทบจากสภาวการณ์ทางการเมืองระหว่างประเทศ ซึ่งส่งผลกระทบโดยตรงต่อผลการดำเนินงาน เนื่องจากน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นวัตถุดิบที่สำคัญในการดำเนินธุรกิจขนส่งทางอากาศ บริษัทฯ ได้จัดทำการประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดความผันผวนของต้นทุนด้านน้ำมันอากาศยาน และเพื่อให้ผลประกอบการของบริษัทฯ เป็นไปตามเป้าหมายและเป็นการปกป้องมูลค่าของบริษัทฯ ให้แก่ผู้ถือหุ้นและผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยมิใช่เป็นการแสวงหารายได้หรือหวังผลกำไรเพิ่มเติมจากการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน

บริษัทฯ ได้มีการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยานอย่างต่อเนื่องเป็นระบบ โดยได้ปรับนโยบายการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ให้สามารถจัดทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 20 และไม่เกินร้อยละ 80 ของปริมาณการใช้ในรอบหนึ่งปีงบประมาณ และระยะเวลาประกันไม่เกิน 18 เดือน โดยการกำหนดราคาน้ำมันฯ ขั้นต่ำและขั้นสูงไว้ ซึ่งบริษัทฯจะต้องรับภาระส่วนต่างหากราคาน้ำมันฯ ต่ำกว่าราคาขั้นต่ำ ในทางกลับกันบริษัทฯ จะได้รับชดเชยส่วนต่างหากราคาน้ำมันฯสูงกว่าราคาขั้นสูงโดยการรับชดเชยหรือจ่ายชดเชยส่วนต่างเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ซึ่งในงวดบัญชีนี้ บริษัทฯ ได้ประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ในสัดส่วนถัวเฉลี่ยร้อยละ 57 ของปริมาณการใช้ และ ณ วันที่ 31ธันวาคม 2559 บริษัทฯ ยังมีภาระผูกพันจากการทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันถึงเดือนธันวาคม 2560 ในสัดส่วนถัวเฉลี่ยร้อยละ 46 ของประมาณการการใช้น้ำมันทั้งหมด

7.34.4 มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

มูลค่ายุติธรรม หมายถึง ราคาที่จะได้รับจากการขายสินทรัพย์ หรือจะจ่ายเพื่อโอนหนี้สิน ในรายการที่เกิดขึ้นในสภาพปกติระหว่างผู้ร่วมตลาด ณ วันที่วัดมูลค่า

บริษัทฯ ใช้วิธีการและข้อสมมติฐานที่บริษัทฯ ใช้ในการประมาณมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินแต่ละชนิด ดังนี้

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เจ้าหนี้การค้า เงินกู้ยืม เงินค้างจ่าย เป็นมูลค่ายุติธรรมที่ใกล้เคียงกับราคาที่บันทึกในบัญชี
- เงินลงทุนทั่วไป เป็นมูลค่ายุติธรรมโดยประมาณจากราคาตามบัญชีสุทธิจากค่าเผื่อการด้อยค่า สำหรับเงินลงทุนในตราสารทุนที่มีราคาตลาด เป็นมูลค่ายุติธรรมตามราคาตลาด
- ลูกหนี้การค้า เป็นมูลค่ายุติธรรมจากยอดลูกหนี้การค้าสุทธิจากค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญตามบัญชี
- ธุรกรรมอนุพันธ์ทางการเงิน เป็นมูลค่ายุติธรรมที่เกิดจากการปรับมูลค่าของสัญญาที่บริษัทฯ ทำไว้กับธนาคารตั้งแต่เริ่มต้น ด้วยราคาตลาด ณ วันที่ในรายงานเพื่อสะท้อนให้เห็นถึงมูลค่าของสัญญา ณ เวลาปัจจุบันมากขึ้น

7.35 สัญญาและภาระผูกพัน

7.35.1 ภาระผูกพันในการซื้อเครื่องบิน

บริษัทฯ มีภาระผูกพันในการซื้อเครื่องบินที่ต้องชำระเป็นเงิน 15,361.54 ล้านบาท สำหรับเครื่องบิน A350-900 XWB จำนวน 4 ลำ คาดว่าจะได้รับมอบในระหว่างปี 2560-2561 ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

ภาระผูกพัน	ภายใน 1 ปี	เกิน 1 ปี - 5 ปี
ซื้อเครื่องบิน	7,187.89	8,173.65

7.35.2 สัญญาและภาระผูกพันเช่าเครื่องบิน

บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Leases) เครื่องบินจำนวน 42 ลำ โดยมีภาระผูกพันที่ต้องจ่ายค่าเช่าเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงานเป็นจำนวนเงิน 4,150.49 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หรือประมาณ 149,428.04 ล้านบาท ประกอบด้วย เครื่องบิน A320-200 จำนวน 15 ลำ A330-300 จำนวน 2 ลำ A350-900 จำนวน 8 ลำ B777-200 จำนวน 1 ลำ B777-300ER จำนวน 8 ลำ B787-8 จำนวน 6 ลำ และ B787-9 จำนวน 2 ลำ โดยมีเครื่องบินที่รับมอบแล้วจนถึงสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559 จำนวน 34 ลำ และมีเครื่องบินที่ยังไม่ถึงกำหนดรับมอบอีกจำนวน 8 ลำ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ส่งมอบคืนเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานในปี 2559 จำนวน 1 ลำ โดยจะมีเครื่องบินครบกำหนดสิ้นสุดสัญญาเช่าดำเนินงาน ในปี 2560 จำนวน 3 ลำ ในปี 2561-2564 จำนวน 9 ลำ และในปี 2565-2573 จำนวน 30 ลำ

ภาระผูกพันค่าเช่า ตามสัญญาเช่าเครื่องบินทั้ง 42 ลำ สำหรับระยะเวลาแต่ละช่วงมีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ภาระผูกพัน	ภายใน 1 ปี	เกิน 1 ปี – 5 ปี	เกิน 5 ปี
Rent	11,896.79	59,112.12	78,419.13

7.36 ความเสียหายจากเหตุอุทกภัย

เมื่อวันที่ 26 ตุลาคม 2554 เกิดเหตุการณ์น้ำท่วมที่สนามบินดอนเมือง และสำนักงานใหญ่ทำให้ทรัพย์สินของบริษัทฯ ได้รับความเสียหาย ทั้งนี้ความเสียหายที่เกิดขึ้น บริษัทฯ ได้ทำประกันภัยไว้ ซึ่งทรัพย์สินที่เสียหายจะได้รับความคุ้มครองตามเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัย

บริษัทฯ ได้บันทึกผลเสียหายจากเหตุอุทกภัยสำหรับทรัพย์สินที่เสียหาย ประกอบด้วยเครื่องบิน A300-600 จำนวน 2 ลำ อะไหล่เครื่องบิน (Consumable Part) พัสดุทั่วไปและอุปกรณ์ของฝ่ายช่าง ค่าซ่อมแซมเครื่องมืออุปกรณ์ของฝ่ายช่าง และวัตถุดิบคลังภัตตาคาร ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ ได้รับเงินค่าสินไหมทดแทน จากบริษัทประกันภัยเป็นจำนวนเงิน 1,967.07 ล้านบาท ทั้งนี้ บริษัทฯ รับรู้รายได้ค่าสินไหมทดแทนจากเหตุอุทกภัยเป็นจำนวนเงิน 1,967.07 ล้านบาท โดยบริษัทฯได้รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 ปี 2557 และปี 2558 จำนวนเงิน 175 ล้านบาท 284.23 ล้านบาท 1,135.09 ล้านบาท 164.70 ล้านบาท และ 208.05 ล้านบาท ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ อยู่ระหว่างดำเนินการเรียกร้องเงินค่าสินไหมชดเชยจากบริษัทผู้รับประกันภัยให้ครบถ้วนตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในกรมธรรม์

7.37 ความเสียหายจากเหตุเที่ยวบิน TG 679

เมื่อวันที่ 8 กันยายน 2556 เที่ยวบิน TG 679 (เครื่องบินแบบ A330-300 ทะเบียน HS-TEF) ไถลออกนอกทางวิ่ง (Runway) หลังจากการนำเครื่องลงจอด ณ สนามบินสุวรรณภูมิ อุบัติเหตุในครั้งนี้มีผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บในเบื้องต้นประมาณ 80 คน และไม่มีผู้เสียชีวิต ส่วนของเครื่องบินได้รับความเสียหายอย่างหนัก ซึ่งเครื่องบินลำดังกล่าวได้ทำประกันภัยไว้ในวงเงิน 32.45 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หรือประมาณ 1,014.01 ล้านบาท

กรณีที่เกิดขึ้น ผู้รับประกันภัยของบริษัทฯ รับทราบ พร้อมแต่งตั้งทนายความ รวมทั้ง Loss Adjusters เพื่อประสานงานกับบริษัทฯ ทั้งในเรื่องการเรียกร้องค่าเสียหาย การฟ้องร้อง และการชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้โดยสาร รวมทั้งการประเมินความเสียหายของเครื่องบินของบริษัทฯ จากเหตุที่เกิดขึ้น และเมื่อวันที่18 กันยายน 2556 บริษัทฯ ได้รับเงิน Interim งวดแรกจากผู้รับประกันภัย จำนวน 250,000 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หรือประมาณ 7.92 ล้านบาท

บริษัทฯ ได้ประเมินค่าใช้จ่ายในการซ่อมเครื่องบินร่วมกับ Surveyor ของผู้รับประกันภัย และการทำ Full Repair Assessment โดยบริษัท Airbus ได้ข้อสรุปว่าค่าใช้จ่ายในการซ่อมเครื่องบินสูงกว่าทุนประกันภัย ซึ่งเงื่อนไขของการประกันภัยถือว่าเครื่องบินลำดังกล่าวเสมือนเสียหายโดยสิ้นเชิง (Constructive Total Loss/CTL) ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้รับค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยจากความเสียหายของเครื่องบินลำดังกล่าวแล้วทั้งสิ้น จำนวนเงิน 33.54 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา หรือประมาณ 1,087.28 ล้านบาท ซึ่งค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวประกอบด้วย มูลค่าของเครื่องบินเต็มทุนประกันภัย จำนวนเงิน 32.45 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา และค่า Additional Costs of Working และค่า Inflight Entertainment จำนวนเงิน 1.09 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา

ขณะนี้บริษัทฯ ได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้โดยสารที่ได้รับบาดเจ็บจากเหตุการณ์ดังกล่าว และสามารถยุติการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้ทั้งหมดทุกกรณีเป็นที่เรียบร้อยแล้ว รวมค่าสินไหมทดแทนที่จ่ายให้ผู้โดยสารจากเหตุการณ์นี้ทั้งสิ้น 11.07 ล้านบาท

7.38 เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

7.38.1 บริษัทฯ ส่งมอบเครื่องบิน B777-200 จำนวน 1 ลำ คืนแก่ผู้ให้เช่า เมื่อวันที่ 12 มกราคม 2560 ภายใต้เงื่อนไขของสัญญาเช่าดำเนินงาน

7.38.2 บริษัทฯ มีแผนการขอขยายระยะเวลา (Roll-over) เงินกู้ต่อจากกระทรวงการคลังในรูปการออกตราสาร Euro Commercial Paper (ECP) ภายในไตรมาส 1 ของปี 2560

7.39 การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบผู้มีอำนาจของบริษัทฯ ให้ออกงบการเงินเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2560

คณะกรรมการบริษัทฯ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559



นายอารีพงศ์ ภู่ชอุ่ม

ประธานกรรมการ
กรรมการอิสระ
ประธานคณะกรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูป

ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ
วาระที่ 1 วันที่ 22 เม.ย. 2552 – 25 เม.ย. 2555
วาระที่ 2 วันที่ 25 เม.ย. 2555 – 24 เม.ย. 2558
วาระที่ 3 วันที่ 24 เม.ย. 2558 – ปัจจุบัน
อายุ 59 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ปริญญาตรี (International Management) Boston University, USA
- ปริญญาโท (Finance) Marshall University, USA
- ปริญญาเอก (Finance) University of Mississippi, USA
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
  - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 3/2543
  - ประกาศนียบัตรหลักสูตร DCP Refresher Course (Re DCP) รุ่น 2/2552
- การอบรมหลักสูตรอื่นๆ
  - หลักสูตร "Government Debt Monitoring System" โดยธนาคารโลก (World Bank)
  - หลักสูตร "Global Trend and Public Enterprise Reform" Harvard University สหรัฐอเมริกา
  - หลักสูตร "Awareness, Vision, Imagination, Responsibility, Action (AVIRA)" สถาบัน INSEAD ประเทศฝรั่งเศส
  - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน รุ่น 4 (วตท.) สถาบันวิทยาการตลาดทุน
  - หลักสูตร "ผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง รุ่น 14" (บยส.) โดยสำนักงานศาลยุติธรรม
  - หลักสูตร "การป้องกันราชอาณาจักร รุ่น 46" (วปอ.) โดยวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
  - หลักสูตร "ผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน รุ่น 1" (วพน.) โดยสถาบันวิทยาการพลังงาน กระทรวงพลังงาน
  - หลักสูตร "ผู้บริหารระดับสูงด้านการบริหารงานพัฒนาเมือง รุ่น 1" (กทม.) โดยสถาบันพัฒนาเมือง กรุงเทพมหานคร ร่วมกับสถาบันพระปกเกล้า
  - หลักสูตร "เสาหลักของแผ่นดิน: ผู้นำระดับสูงตามแนวพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว รุ่นวิไอพี" (สนพ.) โดยสถาบันศาสถาบันศาสตราจารย์ ดร.บุญรอด บิณฑสันต์ ร่วมกับศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
  - หลักสูตร "นิติธรรมเพื่อประชาธิปไตย รุ่น 1" (นธป.) โดยสำนักงานศาลรัฐธรรมนูญ
  - หลักสูตร "นักบริหารการยุติธรรมการปกครองระดับสูง รุ่นที่ 5 (บยป.) โดยสำนักงานศาลปกครอง

ประวัติการทำงานในช่วงระยะเวลา 5 ปี

• 2557 – ก.พ. 2559	กรรมการ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
• 2557 – ต.ค. 2558	ประธานกรรมการ ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน)
• 2558 – ก.ย. 2558	ปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา
• 2557 – พ.ค. 2558	ปลัดกระทรวงพลังงาน กระทรวงพลังงาน
• 2556 – 2557	เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ สำนักนายกรัฐมนตรี
• 2557 – 2557	กรรมการ ธนาคารแห่งประเทศไทย
• 2556 – 2557	กรรมการ บริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน)
• 2553 – 2557	ประธานกรรมการ ธนาคารอาคารสงเคราะห์
• 2553 – 2556	ปลัดกระทรวงการคลัง กระทรวงการคลัง
• 2554 – 2555	ประธานกรรมการสลากกินแบ่งรัฐบาล สำนักงานสลากกินแบ่งรัฐบาล กระทรวงการคลัง

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ

• 1 ต.ค. 2558 – ปัจจุบัน	ปลัดกระทรวงพลังงาน กระทรวงพลังงาน
• 2559 – ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย
• 2559 – ปัจจุบัน	คณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไม่มี



พลอากาศเอก ตรีทศ สนแจ้ง

รองประธานกรรมการ
กรรมการอิสระ
กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม
ประธานกรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม

ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ วันที่ 5 ส.ค. 2557
อายุ 60 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยทหารมิวนิค สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี
- หลักสูตรเสนาธิการกิจ โรงเรียนเสนาธิการทหารอากาศ
- วิทยาลัยเสนาธิการทหาร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
- หลักสูตรการบริหารเศรษฐกิจสาธารณะสำหรับนักบริหารชั้นสูง สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตรป้องกันราชอาณาจักร ภาครัฐร่วมเอกชน (ปรอ.) วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

ประวัติการทำงานในช่วงระยะเวลา 5 ปี

- 2558 – ต.ค. 2559 ผู้บัญชาการทหารอากาศ กองทัพอากาศ
- 2556 เสนาธิการทหารอากาศ กองทัพอากาศ
- 2555 ปลัดบัญชีทหารอากาศ กองทัพอากาศ

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ

- ปัจจุบัน สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไม่มี



นายคณิศ แสงสุพรรณ

กรรมการอิสระ
กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม
ประธานกรรมการบริหาร

ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ
วาระที่ 1 วันที่ 22 เม.ย. 2552 – 28 เม.ย. 2553
วาระที่ 2 วันที่ 28 เม.ย. 2553 – 24 เม.ย. 2556
วาระที่ 3 วันที่ 24 เม.ย. 2556 – 22 เม.ย. 2559
วาระที่ 4 วันที่ 22 เม.ย. 2559 – ปัจจุบัน
อายุ 58 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ปริญญาตรี เศรษฐศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาโท เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต (ภาคภาษาอังกฤษ) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาเอก เศรษฐศาสตรดุษฎีบัณฑิต University of Toronto, Canada
- ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่น 21/2547 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ประวัติการทำงานในช่วงระยะเวลา 5 ปี

- มี.ค. 2552 – พ.ค. 2558 กรรมการ ธนาคารแห่งประเทศไทย
- เม.ย. 2556 – พ.ย. 2558 ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการเงินการคลัง คณะกรรมการหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ

- ปัจจุบัน กรรมการ การรถไฟแห่งประเทศไทย
- ปัจจุบัน กรรมการ มูลนิธิสถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง
- ปัจจุบัน ประธานกรรมการ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด
- ปัจจุบัน ประธานกรรมการ คณะกรรมการบริหาร สำนักงานบริหารและพัฒนาองค์ความรู้

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไม่มี





พลตำรวจเอก จักรทิพย์ ชัยจินดา

กรรมการอิสระ
กรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม

ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ
วาระที่ 1 วันที่ 21 ม.ค. 2559 - 22 เม.ย. 2559
วาระที่ 2 วันที่ 22 เม.ย. 2559 - ปัจจุบัน
อายุ 57 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ปริญญาตรี รัฐประศาสนศาสตร์บัณฑิต รุ่นที่ 36
  โรงเรียนนายร้อยตำรวจ
- ปริญญาโท บริหารรัฐกิจมหาบัณฑิต Kentucky State University
  สหรัฐอเมริกา
- หลักสูตร FBI National Academy, Virginia สหรัฐอเมริกา รุ่นที่ 215
- หลักสูตรวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) 2549
- หลักสูตรผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง (บยส.)
  รุ่นที่ 14
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.)
  รุ่นที่ 13

ประวัติการทำงานในช่วงระยะเวลา 5 ปี

- 2557 รองผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ
  สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- 2555 - 2557 ผู้ช่วยผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ
  สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ

- ปัจจุบัน ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ
  สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไม่มี

พลเอก ชาตอุดม ติตถะสิริ

กรรมการอิสระ
กรรมการตรวจสอบ
กรรมการบริหารความเสี่ยง

ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ วันที่ 27 ม.ค. 2558
อายุ 60 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ปริญญาตรี วิทยาศาสตรบัณฑิต
  โรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า
- หลักสูตรหลักประจำ ชุดที่ 66
  โรงเรียนเสนาธิการทหารบก
- ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (การทหาร)
  โรงเรียนเสนาธิการทหารบก
- วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 53
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง รุ่นที่ 18
  สถาบันวิทยาการตลาดทุน
- ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Certification Program (DCP)
  รุ่น 211/2558 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ประวัติการทำงานในช่วงระยะเวลา 5 ปี

- 2559 ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณกลาโหม
  กระทรวงกลาโหม
- 2557 รองเสนาธิการทหารบก
  กองบัญชาการกองทัพบก
- 2556 กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
  สถานีวิทยุโทรทัศน์กองทัพบก

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ

- ปัจจุบัน รองปลัดกระทรวงกลาโหม
  กระทรวงกลาโหม
- ปัจจุบัน สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ
- ปัจจุบัน กรรมการ การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไม่มี



นายดำริ ตันชีวะวงศ์

กรรมการอิสระ
กรรมการบริหารความเสี่ยง
กรรมการบริหาร
กรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูปบริษัทฯ

ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ วันที่ 24 เม.ย. 2558
อายุ 63 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตร์ สาขาไฟฟ้า จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- Advanced Management Program (AMP167), Harvard Business School, USA
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
  - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่น SCC/2547
  - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 106/2551
  - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Audit Committee Program (ACP) รุ่น 24/2551
  - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Role of the Chairman Program (RCP) รุ่น 22/2552
  - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Role of the Compensation Committee (RCC) รุ่น 10/2553
- การอบรมหลักสูตรอื่นๆ
  - หลักสูตร วตท. รุ่นที่ 8 สถาบันวิทยาการตลาดทุน ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ประวัติการทำงานในช่วงระยะเวลา 5 ปี

- 2555 – 2556 กรรมการ บริษัท ไอร่า แคปปิตอล จำกัด (มหาชน)
- 2548 – 2558 กรรมการ บริษัท ไทยเคนเปเปอร์ จำกัด (มหาชน)

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

- ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ไทยรุ่งยูเนียนคาร์ จำกัด (มหาชน)

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ

- ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท Yamato Kogyo Co., Ltd. ประเทศญี่ปุ่น
- ปัจจุบัน กรรมการ สถาบันเหล็กและเหล็กกล้าแห่งประเทศไทย

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไม่มี



นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ

กรรมการ
กรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม

ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ วันที่ 28 ธ.ค. 2558
อายุ 57 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ปริญญาตรี เศรษฐศาสตรบัณฑิต (การเงินและการคลัง) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาโท รัฐศาสตรมหาบัณฑิต (การบริหารจัดการสาธารณะ) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- หลักสูตรผู้บริหารระดับกลาง รุ่นที่ 1 กระทรวงคมนาคม
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง (นบส.) รุ่นที่ 58 สำนักงาน ก.พ.
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง (นบส.2) รุ่นที่ 6 สำนักงาน ก.พ.
- หลักสูตรประกาศนียบัตรชั้นสูง การบริหารงานภาครัฐและกฎหมายมหาชน (ปรม.) รุ่นที่ 10 สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่น 2555 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

ประวัติการทำงานในช่วงระยะเวลา 5 ปี

- 2557 ผู้อำนวยการ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
- 2556 รองผู้อำนวยการ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ

- ปัจจุบัน รองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง) สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไม่มี





นายรัฐพล ภักดีภูมิ

กรรมการอิสระ
กรรมการตรวจสอบ
กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
กรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูป

ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ
วาระที่ 1 วันที่ 5 ส.ค. 2557 - 22 เม.ย. 2559
วาระที่ 2 วันที่ 22 เม.ย. 2559 - ปัจจุบัน
อายุ 49 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตร์ (เครื่องกล) University of Colorado, Boulder, USA
- MBA (การตลาดและธุรกิจระหว่างประเทศ) Sasin Graduate Institute of Business Administration
- ปริญญาโท Executive Master's in International Logistics and Supply Chain Strategy, Georgia Institute of Technology, Atlanta, USA
- Executive Program in General Management, Strategies for Sustainable Business MIT Sloan School of Management, USA
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
  - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่น 23/2547
  - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 52/2547
  - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Charter Director Class (CDC) รุ่น 9/2558
- การอบรมหลักสูตรอื่นๆ
  - หลักสูตรวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (ว.ป.อ. 58) สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
  - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านการค้าและการพาณิชย์ รุ่นที่ 8 สถาบันวิทยาการการค้า มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
  - หลักสูตรภูมิพลังแผ่นดินสำหรับผู้บริหารระดับสูง รุ่นที่ 3 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
  - 2013 Southeast Asia Regional Program Fellows, Eisenhower Fellowships
  - หลักสูตรการบริหารจัดการความมั่นคงแห่งชาติ (บมช.) รุ่นที่ 5 สำนักงานข่าวกรองแห่งชาติ
  - หลักสูตรกฎหมายปกครองสำหรับผู้บริหารระดับสูง (กปส.) รุ่นที่ 1 สำนักงานศาลปกครอง
  - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน รุ่นที่ 1 (ว.พ.น. 1) สถาบันวิทยาการพลังงาน
  - สมาชิกหน่วยฝึกการบินพลเรือนกองทัพอากาศ รุ่นที่ 65 (ทอ. 65) หน่วยฝึกการบินพลเรือนกองทัพอากาศ
  - หลักสูตรการเมืองการปกครองในระบอบประชาธิปไตยสำหรับนักบริหารระดับสูง รุ่นที่ 13 (ป.ป.ร. 13) สถาบันพระปกเกล้า
  - โครงการอบรม 2009 Directors' Consortium Stanford Graduate School of Business, USA
  - หลักสูตร Electronic Business and Commerce Executive Program
  - หลักสูตร e-Business and Supply Chain Management Program Graduate School of Business Stanford University, USA
  - Enrolled as a special student at the Sloan School of Management for two academic term. Course work includes Operation and Financial Management, Massachusetts Institute of Technology Cambridge, MA. USA

ประวัติการทำงานในช่วงระยะเวลา 5 ปี

- 2543 - ปัจจุบัน ประธานกรรมการ บริษัท เอสเอฟจี จำกัด (มหาชน)
- 2533 - ปัจจุบัน กรรมการบริหาร บริษัท เอสเค มิเนอรัลส์ จำกัด

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

- 2557 - ปัจจุบัน กรรมการ กรรมการตรวจสอบ กรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ

- 2557 - ปัจจุบัน ประธานกรรมการบริหารและกรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท เจเนอรัล อิเลคทรอนิค คอมเมอร์ซเซอร์วิสเซส จำกัด
- ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท สหชาติเศรษฐกิจ จำกัด
- 2554 - ปัจจุบัน ประธานกรรมการ บริษัท ดีเอ็กซ์อินโนเวชั่น จำกัด
- ส.ค. 2557 - ปัจจุบัน กรรมการ กรรมการตรวจสอบ อนุกรรมการกำหนดผลตอบแทน อนุกรรมการพัฒนาธุรกิจ อนุกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไม่มี

นายวีระวงค์ จิตต์มิตรภาพ

กรรมการอิสระ
ประธานกรรมการตรวจสอบ
ประธานคณะกรรมการด้านกฎหมาย

ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ
วาระที่ 1 วันที่ 22 เม.ย. 2552 - 28 เม.ย. 2553
วาระที่ 2 วันที่ 28 เม.ย. 2553 - 24 เม.ย. 2556
วาระที่ 3 วันที่ 24 เม.ย. 2556 - 1 ก.ค. 2557
วาระที่ 4 วันที่ 28 ส.ค. 2557 - 22 เม.ย. 2559
วาระที่ 5 วันที่ 22 เม.ย. 2559 - ปัจจุบัน
อายุ 58 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- นิติศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- นิติศาสตรมหาบัณฑิต (LL.M.) University of Pennsylvania, USA
- เนติบัณฑิตไทย สำนักอบรมศึกษากฎหมาย แห่งเนติบัณฑิตยสภา
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
  - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น /2543
  - ประกาศนียบัตรหลักสูตร The Executive Director Course (EDC) รุ่น 1/2555
- การอบรมหลักสูตรอื่นๆ
  - หลักสูตร วตท. รุ่นที่ 12 สถาบันวิทยาการตลาดทุน

ประวัติการทำงานในช่วงระยะเวลา 5 ปี

- 2556 - 2557 กรรมการ บริษัท Frasers and Neave, Limited, Singapore
- 2555 - 2557 กรรมการและกรรมการตรวจสอบ บริษัท แผ่นดินทอง พร็อพเพอร์ตี้ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน)
- 2554 - 2556 กรรมการ บริษัท ไมเนอร์อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด (มหาชน)
- 2552 - 2556 กรรมการ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
- 2550 - 2554 กรรมการและกรรมการตรวจสอบ บริษัท อาหารสยาม จำกัด (มหาชน)
- 2549 - 2557 กรรมการและกรรมการตรวจสอบ บริษัท จีเอ็มเอ็ม แกรมมี่ จำกัด (มหาชน)

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

- ปัจจุบัน กรรมการและกรรมการสรรหา ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)
- ปัจจุบัน กรรมการและประธานคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน บริษัท ไทยพาณิชย์ประกันชีวิต จำกัด (มหาชน)
- ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท เบอร์ลี่ ยุคเกอร์ จำกัด (มหาชน)
- ปัจจุบัน กรรมการและกรรมการตรวจสอบ บริษัท กรุงเทพดุสิตเวชการ จำกัด (มหาชน)
- ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท บิ๊กซี ซุปเปอร์เซ็นเตอร์ จำกัด (มหาชน)

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ

- ปัจจุบัน ทนายความ บริษัท วีระวงค์, ชินวัฒน์ และเพียงพนอ จำกัด
- ปัจจุบัน กรรมการ และประธานคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน บริษัท Frasers Centrepoint Limited (ประเทศสิงค์โปร์)
- ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท เนชั่นแนล เพาเวอร์ ซัพพลาย จำกัด (มหาชน)

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไม่มี





พลอากาศเอก ศิวเกียรติ์ ชเยมะ

กรรมการ
กรรมการบริหาร
กรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูปบริษัทฯ
ประธานกรรมการกิจการสัมพันธ์

ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ วันที่ 29 เม.ย. 2557
อายุ 60 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- หลักสูตรเสนาธิการกิจ รุ่นที่ 35
  โรงเรียนเสนาธิการทหารอากาศ
- บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต ปี 2549
  มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- หลักสูตรวิทยาลัยเสนาธิการทหาร รุ่นที่ 38
  วิทยาลัยเสนาธิการทหารอากาศ
- หลักสูตรวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐ
  ร่วมเอกชน รุ่นที่ 21 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Certification Program
  (DCP) รุ่น 227/2559 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการ
  บริษัทไทย (IOD)

ประวัติการทำงานในช่วงระยะเวลา 5 ปี

- ต.ค. 2557 ผู้ช่วยผู้บัญชาการทหารอากาศ
  กองทัพอากาศ
- เม.ย. 2557 ผู้ทรงคุณวุฒิพิเศษกองทัพอากาศ
  กองทัพอากาศ
- ต.ค. 2556 รองเสนาธิการทหารอากาศ
  กองทัพอากาศ
- ต.ค. 2555 ผู้ช่วยเสนาธิการทหารอากาศ
  ฝ่ายกำลังพล กองทัพอากาศ

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ

- ต.ค. 2558 – ปัจจุบัน รองปลัดกระทรวงกลาโหม
  กระทรวงกลาโหม
- ปัจจุบัน สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไม่มี

นายสมเกียรติ ศิริชาติไชย

กรรมการอิสระ
กรรมการตรวจสอบ
กรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูปบริษัทฯ
กรรมการปรับปรุงประสิทธิภาพการจัดหาพัสดุ
กรรมการทรัพยากรบุคคล

ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ วันที่ 28 ส.ค. 2557
อายุ 52 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยม) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- MBA (Finance) University of Pennsylvania (Wharton), USA ปี พ.ศ. 2534
- ปริญญาบัตรหลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วมเอกชน (ปรอ.)
  ปี พ.ศ. 2553 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- ประกาศนียบัตรหลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน ปี พ.ศ. 2557
- Advanced Management Program Harvard Business School, USA, ปี พ.ศ. 2558
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
  - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Role of the Chairman Program (RCP) รุ่น 39/2559
  - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 178/2556
  - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่น 84/2553
  - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Role of the Compensation Committee (RCC) รุ่น 11/2553
- การอบรมหลักสูตรอื่นๆ
  - หลักสูตรนานาชาติขั้นสูงสำหรับการบริหารธนาคาร SIDA, Stockholm, Sweden, ปี พ.ศ. 2554
  - High Performance Leadership, IMD, Lausanne Switzerland, ปี พ.ศ. 2551
  - Advanced HR Executive, Michigan Ross School of business, USA, ปี พ.ศ. 2550

ประวัติการทำงานในช่วงระยะเวลา 5 ปี

- เม.ย. 2556 – ธ.ค. 2558 กรรมการ และประธานกรรมการบริหารความเสี่ยงองค์กร
  ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)
- 2554 – 2555 ประธานกรรมการ
  บริษัท หลักทรัพย์จัดการกองทุน กสิกรไทย จำกัด
- 2554 – 2555 ประธานกรรมการ บริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด
- 2553 – ก.พ. 2556 รองกรรมการผู้จัดการอาวุโส ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

- ปัจจุบัน กรรมการ กรรมการคณะอำนวยการบริหาร และประธานคณะกรรมการ
  บริหารจัดการความเสี่ยง บริษัท เมืองไทยประกันภัย จำกัด (มหาชน)

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ

- ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท บี. กริม เพาเวอร์ จำกัด (มหาชน)
- ปัจจุบัน กรรมการ ประธานคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง
  ประธานคณะที่ปรึกษาประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
  และรองประธานคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
  บริษัท เมืองไทยประกันชีวิต จำกัด (มหาชน)
- ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท เมืองไทย กรุ๊ป โฮลดิ้ง จำกัด
- ปัจจุบัน ที่ปรึกษาคณะกรรมการอำนวยการ โรงพยาบาลจุฬาลงกรณ์ สภากาชาดไทย
- ปัจจุบัน หัวหน้าคณะที่ปรึกษาของคณะกรรมการทรัพยากรบุคคล สภากาชาดไทย
- ปัจจุบัน อนุกรรมการบริหารความเสี่ยง ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- ปัจจุบัน กรรมการนโยบายบุคลากร สภาจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปัจจุบัน อนุกรรมการเตรียมกำลังคนภาครัฐ
  สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไม่มี



นายสมชัย สัจจพงษ์

กรรมการ
ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ วันที่ 19 ต.ค. 2558
อายุ 55 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ปริญญาตรี เศรษฐศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยม) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาโท เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต Ohio State University สหรัฐอเมริกา
- ปริญญาเอก เศรษฐศาสตรดุษฎีบัณฑิต Ohio State University สหรัฐอเมริกา
- ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 75/2549 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ประวัติการทำงานในช่วงระยะเวลา 5 ปี

- 2557 – 2558 อธิบดีกรมศุลกากร กระทรวงการคลัง
- 2554 – 2557 ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง
- 2553 – 2554 ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

- ปัจจุบัน ประธานกรรมการ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ

- ปัจจุบัน ปลัดกระทรวงการคลัง กระทรวงการคลัง

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไม่มี



พลอากาศเอก หม่อมหลวง สุปรีชา กมลาศน์

กรรมการอิสระ
กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม
ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง
กรรมการบริหาร

ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ
วาระที่ 1 วันที่ 12 ต.ค. 2554 – 25 เม.ย. 2555
วาระที่ 2 วันที่ 25 เม.ย. 2555 – 24 เม.ย. 2558
วาระที่ 3 วันที่ 24 เม.ย. 2558 – 31 ม.ค. 2560
อายุ 64 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ปริญญาตรี วิศวกรรมอากาศยาน โรงเรียนนายเรืออากาศ รุ่นที่ 17
- โรงเรียนนายทหารชั้นผู้บังคับฝูง รุ่นที่ 46
- โรงเรียนเสนาธิการทหารอากาศ รุ่นที่ 30
- วิทยาลัยการทัพอากาศ รุ่นที่ 29
- วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 46
- ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่น 54/2549 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ประวัติการทำงานในช่วงระยะเวลา 5 ปี

- 2554 ประธานคณะที่ปรึกษา กองบัญชาการกองทัพไทย

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ

- ปัจจุบัน ข้าราชการบำนาญ กระทรวงกลาโหม

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไม่มี



พลอากาศเอก อำนาจ จีระมณีมัย
กรรมการอิสระ

ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ วันที่ 23 พ.ย. 2558
อายุ 53 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม
- วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาวิศวกรรมเครื่องกล
  โรงเรียนนายเรืออากาศ

ประวัติการทำงานในช่วงระยะเวลา 5 ปี
- 2559 หัวหน้าสำนักงานนายทหารปฏิบัติการพิเศษ
  หน่วยบัญชาการถวายความปลอดภัยรักษาพระองค์
- 2553 รองหัวหน้าสำนักงานฝ่ายเสนาธิการในพระองค์
  สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร
  หน่วยบัญชาการถวายความปลอดภัยรักษาพระองค์

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน
บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ
- ปัจจุบัน หัวหน้าสำนักงานฝ่ายเสนาธิการในพระองค์
  สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร
  หน่วยบัญชาการถวายความปลอดภัยรักษาพระองค์

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไม่มี



นายจรัมพร โชติกเสถียร
กรรมการ
กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม
กรรมการบริหาร
กรรมการบริหารความเสี่ยง
กรรมการธรรมาภิบาลและส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม
กรรมการกำกับยุทธศาสตร์และการปฏิรูปบริษัทฯ

ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ วันที่ 4 ธ.ค. 2557 - 10 ก.พ. 2560
ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการ
วาระที่ 1 วันที่ 27 ม.ค. 2558 - 24 เม.ย. 2558
วาระที่ 2 วันที่ 24 เม.ย. 2558 - 10 ก.พ. 2560
อายุ 59 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม
- ปริญญาตรี สาขา Electrical Engineering and Computer Science, มหาวิทยาลัย Massachusetts Institute of Technology ประเทศสหรัฐอเมริกา
- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัย Harvard ประเทศสหรัฐอเมริกา
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วมเอกชน (ปรอ.) ปี 2547 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
  - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่น 66/2550
  - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 185/2557
- การอบรมหลักสูตรอื่นๆ
  - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง รุ่นที่ 11 สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.)
  - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน รุ่นที่ 1/2555 สถาบันวิทยาการพลังงาน (วพน.)

ประวัติการทำงานในช่วงระยะเวลา 5 ปี
- 2554 - 2557 คณะกรรมการนโยบายสถาบันการเงิน (กนส.) ธนาคารแห่งประเทศไทย
- 2554 - 2557 ประธานกรรมการบริหาร สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน)
- 2554 - 2557 กรรมการอิสระและกรรมการตรวจสอบ บริษัท สิงห์ เอสเตท จำกัด (มหาชน)
- 2553 - 2557 กรรมการและผู้จัดการ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- 2553 - 2557 ประธานกรรมการ บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด
- 2553 - 2557 ประธานกรรมการ บริษัท สำนักหักบัญชี (ประเทศไทย) จำกัด
- 2553 - 2557 ประธานกรรมการ บริษัท เซ็ดเทรด คอท คอม จำกัด
- 2553 - 2557 ประธานกรรมการ บริษัท แฟมมิลี่ โนฮาว จำกัด

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน
บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์
- 9 เม.ย. 2559 - 10 ก.พ. 2560 กรรมการ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ
- 12 มี.ค. 2558 - 10 ก.พ. 2560 กรรมการ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด
- ปัจจุบัน กรรมการ มูลนิธิศึกษาพัฒน์
- ปัจจุบัน กรรมการ มูลนิธิวิจัยเทคโนโลยีสารสนเทศ

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไม่มี

ฝ่ายบริหาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559





นายจรัมพร โชติกเสถียร

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

ได้รับการแต่งตั้งวันที่ 4 ธ.ค. 2557 – 10 ก.พ. 2560
อายุ 59 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ปริญญาตรี สาขา Electrical Engineering and Computer Science, มหาวิทยาลัย Massachusetts Institute of Technology ประเทศสหรัฐอเมริกา
- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัย Harvard ประเทศสหรัฐอเมริกา
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วมเอกชน (ปรอ.) ปี 2547 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
  - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่น 66/2550
  - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 185/2557
- การอบรมหลักสูตรอื่นๆ
  - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง รุ่นที่ 11 สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.)
  - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน รุ่นที่ 1/2555 สถาบันวิทยาการพลังงาน (วพน.)

ประวัติการทำงานในช่วงระยะเวลา 5 ปี

- 2554 – 2557 คณะกรรมการนโยบายสถาบันการเงิน (กนส.) ธนาคารแห่งประเทศไทย
- 2554 – 2557 ประธานกรรมการบริหาร สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน)
- 2554 – 2557 กรรมการอิสระและกรรมการตรวจสอบ บริษัท สิงห์ เอสเตท จำกัด (มหาชน)
- 2553 – 2557 กรรมการและผู้จัดการ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- 2553 – 2557 ประธานกรรมการ บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด
- 2553 – 2557 ประธานกรรมการ บริษัท สำนักหักบัญชี (ประเทศไทย) จำกัด
- 2553 – 2557 ประธานกรรมการ บริษัท เช็คเทรด คอท คอม จำกัด
- 2553 – 2557 ประธานกรรมการ บริษัท แฟมมิลี่ โนฮาว จำกัด

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

- 9 เม.ย. 2559 – 10 ก.พ. 2560 กรรมการ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ

- 12 มี.ค. 2558 – 10 ก.พ. 2560 กรรมการ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด
- ปัจจุบัน กรรมการ มูลนิธิศึกษาพัฒน์
- ปัจจุบัน กรรมการ มูลนิธิวิจัยเทคโนโลยีสารสนเทศ

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไม่มี

นางอุษณีย์ แสงสิงแก้ว

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ หน่วยธุรกิจบริการการบิน

ได้รับแต่งตั้งวันที่ 1 ก.ย. 2558
อายุ 58 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ปริญญาตรีบริหารธุรกิจบัณฑิต (BBA)
- Mini Master of Information Technology (MMIT)
- ปริญญาโทบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต (MBA)
- หลักสูตรการบริหารการรักษาความสงบเรียบร้อยของสังคม ภาครัฐร่วมเอกชน (บรอ.)
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง รุ่นที่ 21 สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.)
- ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 194/2557 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- หลักสูตรการบริหารจัดการด้านความมั่นคงขั้นสูง วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (สวปอ.รุ่น 4)

ประวัติการทำงานในช่วงระยะเวลา 5 ปี

- 2555 – 2558 กรรมการผู้จัดการ ฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- 2552 – 2555 ผู้อำนวยการ ฝ่ายวางแผนและควบคุมอุปกรณ์บริการบนเครื่องบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ

- ปัจจุบัน ประธานกรรมการ บริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด
- ปัจจุบัน รองประธานกรรมการ บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด
- ปัจจุบัน ประธานกรรมการบริหาร บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด
- ปัจจุบัน รองประธานกรรมการ บริษัท วิงสแปนเซอร์วิสเซส จำกัด

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ 0.000023%





เรืออากาศเอก มนตรี จำเรียง

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
สายกลยุทธ์องค์กรและพัฒนาอย่างยั่งยืน

ได้รับแต่งตั้งวันที่ 9 ก.ย. 2557
อายุ 59 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- วิทยาศาสตรบัณฑิต วิศวกรรมเครื่องกล โรงเรียนนายเรืออากาศ
- ปริญญาบริหารธุรกิจคุษฎีบัณฑิต กิตติมศักดิ์ สาขาการจัดการ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลตะวันออก
- Mini MBA (SASIN)
- Intensive Professional Program (NIDA)
- Pilot Recruitment License (IATA), Miami USA
- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูงของรัฐวิสาหกิจและองค์การมหาชน สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตร "Leadership Succession Program" มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDP) จัดตั้งโดยสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) กระทรวงการคลัง
- หลักสูตร Anti-Corruption for Executive Program (ACEP) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- หลักสูตร Business Leader Development Program University of Oxford, UK.
- ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Certification Program (DCP) 216/2559 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ประวัติการทำงานในช่วงระยะเวลา 5 ปี

- 2553 – 2557 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายช่าง
  บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

- ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
- ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ

- ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ 0.000029%

นายธีรพล โชติชนาภิบาล

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
สายการพาณิชย์

ได้รับแต่งตั้งวันที่ 1 ก.ย. 2558
อายุ 59 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- Bachelor of Arts, Maths & Economics University College of Wales, Great Britain
- Master of Science, Operations Research University of Southampton, Great Britain

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี

- ก.ค. 2557 – ส.ค. 2558 ที่ปรึกษากรรมการผู้อำนวยการใหญ่
  บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ก.พ. – ก.ค. 2557 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการพาณิชย์
  บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- มิ.ย. 2556 – ก.พ. 2557 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายกลยุทธ์และพัฒนาธุรกิจ
  บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ก.พ. 2554 – มิ.ย. 2556 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายผลิตภัณฑ์และบริการลูกค้า
  บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

- ปัจจุบัน กรรมการ
  บริษัท โรงแรมรอยัลออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)
- ปัจจุบัน กรรมการ
  บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ

- ปัจจุบัน กรรมการ
  บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ 0.000995%





นายดนุช บุนนาค
ที่ปรึกษากรรมการผู้อำนวยการใหญ่

ได้รับแต่งตั้งวันที่ 25 ก.ค. 2557
อายุ 53 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม
- Bachelor of Special Studies, Mathematics Cornell College, USA
- Bachelor of Science in Systems Science and Engineering, Washington University at St. Louis, USA
- Master of Construction Management, Washington University at St. Louis, USA

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี
- ก.พ. 2557 - ก.ค. 2557 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายรายได้เสริมองค์กร บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- มิ.ย. 2556 - ก.พ. 2557 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายผลิตภัณฑ์และบริการลูกค้า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- พ.ย. 2555 - มิ.ย. 2556 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการพาณิชย์ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ก.พ. 2554 - พ.ย. 2555 กรรมการผู้จัดการ หน่วยธุรกิจการบริการภาคพื้น บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน
บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ 0.000052%

นายนิรุฒ มณีพันธ์
ที่ปรึกษากรรมการผู้อำนวยการใหญ่

ได้รับแต่งตั้งวันที่ 25 ก.ค. 2557
อายุ 48 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม
- นิติศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับ 2) มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- เนติบัณฑิตไทย สมัยที่ 45
- Master of Comparative Jurisprudence (M.C.J) Howard University, Washington D.C., USA
- Master of Laws (LL.M.)., Temple University, Philadelphia Pennsylvania, USA

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี
- 2555 - 2557 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายทรัพยากรบุคคลและกำกับกิจกรรมองค์กร บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- 2554 - 2555 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัทฯ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน
บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ
- ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท คอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไม่มี



เรืออากาศเอก กนก ทองเผือก

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
สายทรัพยากรบุคคลและกำกับกิจกรรมองค์กร

ได้รับแต่งตั้งวันที่ 9 ก.ย. 2557
อายุ 58 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- หลักสูตร UCLA Extension Executive Management Program 2005, University of California, Los Angeles USA
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
  - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Certification Program (DCP Segment 1-6)
  - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Accreditation Program (DAP)
  - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Developing CG Policy Statement (DGC)
- การอบรมหลักสูตรอื่นๆ
  - หลักสูตร Public Procurement Training System, International Trade Centre (Phase 1-2) UNCTAD/WTO
  - หลักสูตร Corporate Secretary Development Program รุ่นที่ 9 สมาคมบริษัทจดทะเบียน
  - หลักสูตร Executive Development for Competitiveness โครงการ Executive Program จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
  - หลักสูตรธรรมาภิบาลของผู้บริหารระดับกลางสำหรับหน่วยงานด้านกฎหมายในภาครัฐและเอกชน รุ่นที่ 1 สถาบันพระปกเกล้า
  - หลักสูตรการบริหารการจัดการภาครัฐร่วมเอกชน รุ่นที่ 1 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
  - หลักสูตรผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง รุ่นที่ 14 สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม
  - หลักสูตรนักบริหารยุทธศาสตร์การป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ สัญญา ธรรมศักดิ์ รุ่นที่ 4
  - หลักสูตรนักบริหารการยุติธรรมทางปกครองระดับสูง รุ่นที่ 6

ประวัติการทำงานในช่วงระยะเวลา 5 ปี

- 2555 - 2557 ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากร บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- 2554 - 2555 ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ

- ปัจจุบัน ประธานกรรมการ บริษัท วิงสแปนุเซอร์วิสเซส จำกัด
- ปัจจุบัน กรรมการ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด
- ปัจจุบัน ประธานกรรมการ บริษัท คอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด
- ปัจจุบัน ประธานกรรมการ บริษัท ทัวร์ เอื้องหลวง จำกัด

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ 0.000041%



นายณรงค์ชัย ว่องธนะวิโมกษ์

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการเงินและการบัญชี

ได้รับแต่งตั้งวันที่ 16 ก.ค. 2558
อายุ 54 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ปริญญาตรี (เศรษฐศาสตรบัณฑิต) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาโท (สาขา Information Systems) Golden Gate University, San Francisco, CA, USA
- ปริญญาโท (สาขาการเงิน) University of Pittsburgh, Pittsburgh, PA, USA
- สถาบันวิทยาการตลาดทุนรุ่นที่ 23 ประจำปี 2559
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วมเอกชน (ปริญญาบัตร ปรอ.) รุ่นที่ 24 จากวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) ประจำปี 2554
- ประกาศนียบัตรหลักสูตร Financial Institutions Governance Program (FGPClass) รุ่น 3/2554 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 131/2553 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- หลักสูตร CIMB-Insead Leaderships, INSEAD
- CFO Becoming a Strategic Partner, University of Pennsylvania, USA
- Senior Finance Management Program, Executive Development International, UK
- วุฒิบัตรการเข้ารับการอบรมตามหลักสูตรโครงการฝึกอบรมพิเศษเกี่ยวกับคอมพิวเตอร์ วิชา System Analysis คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติการทำงานในช่วงระยะเวลา 5 ปี

- ธ.ค. 2552 - ก.ค. 2558 รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ (CFO) ธนาคารซีไอเอ็มบี จำกัด (มหาชน)
- ส.ค. 2553 - พ.ค. 2557 กรรมการ (มีอำนาจลงนาม) บลจ. ซีไอเอ็มบี - พรินซิเพิล
- พ.ค. 2555 - ก.ค. 2558 ประธานกรรมการ บจก. เวิร์คลีส

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

- ปัจจุบัน กรรมการ, ประธานกรรมการความเสี่ยง บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ

- ปัจจุบัน ประธานกรรมการ บริษัท ไทย-อะมาดิอุสเซาท์อิสต์เอเชีย จำกัด

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไม่มี





เรืออากาศเอก วีระศักดิ์ วิรุฬห์เพชร
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
สายปฏิบัติการ

ได้รับแต่งตั้งวันที่ 1 ต.ค. 2559
อายุ 59 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม
- วิศวกรรมอากาศยาน
  National Defense Academy of Japan

ประวัติการทำงานในช่วงระยะเวลา 5 ปี
- 2557 – 2559 ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายปฏิบัติการสนับสนุนการบิน
  บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- 2556 – 2557 ผู้อำนวยการภารกิจพิเศษ
  ฝ่ายปฏิบัติการสนับสนุนการบิน
  สายปฏิบัติการบิน ระดับรองผู้อำนวยการใหญ่
  บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- 2550 – 2556 ผู้อำนวยการ ฝ่ายนิรภัยปฏิบัติการบิน
  บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน
บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์
- ปัจจุบัน กรรมการ
  บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ
- ปัจจุบัน กรรมการ
  บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
- ปัจจุบัน ประธานกรรมการ
  บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไม่มี

เรืออากาศโท สมบุญ ลิ้มวัฒนพงศ์
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
ฝ่ายช่าง

ได้รับแต่งตั้งวันที่ 1 ต.ค. 2559
อายุ 60 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาไฟฟ้า
  โรงเรียนนายเรืออากาศ

ประวัติการทำงานในช่วงระยะเวลา 5 ปี
- ต.ค. 2558 – ก.ย. 2559 ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายซ่อมใหญ่
  บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- พ.ย. 2557 – ก.ย. 2558 ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายซ่อมบำรุงอากาศยาน
  บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ต.ค. 2554 – ต.ค. 2557 ผู้อำนวยการ ฝ่ายซ่อมใหญ่ (อู่ตะเภา)
  บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน
บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์
- ปัจจุบัน กรรมการ
  บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ
- ปัจจุบัน กรรมการ
  บริษัท คอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไม่มี



นางสุวิมล บัวเลิศ

เลขานุการบริษัทฯ

ผู้ช่วยกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัทฯ

เลขานุการบริษัทฯ
ได้รับแต่งตั้งวันที่ 13 พ.ย. 2555
ผู้ช่วยกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัทฯ
ได้รับแต่งตั้งวันที่ 18 ม.ค. 2560
อายุ 55 ปี

การศึกษา/ประวัติการอบรม

- ปริญญาศรีวิทยาศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาโทวิทยาศาสตร์ (Microbiology) Southern Illinois University, USA
- ปริญญาโทบริหารธุรกิจ (การจัดการ) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- ปริญญาโทนิเทศศาสตร์ (การสื่อสาร) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ประกาศนียบัตร หลักสูตรนักบริหารระดับสูง (ผู้นำมีวิสัยทัศน์) วิทยาลัยนักบริหาร สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน
- ประกาศนียบัตรหลักสูตร Company Secretary Program (CSP) โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- ประกาศนียบัตรหลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น 195/2557 โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- หลักสูตรนักบริหารการคมนาคมระดับสูง รุ่นที่ 1 กระทรวงคมนาคม

ประวัติการทำงานในช่วงระยะเวลา 5 ปี

• 13 พ.ย. 2555 – 17 ม.ค. 2560	ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
• 2554 – 2555	ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริหารทั่วไป บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ตำแหน่งที่สำคัญอื่นๆ ในปัจจุบัน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

บริษัทหรือหน่วยงานอื่นๆ

• ปัจจุบัน	กรรมการ, ประธานกรรมการตรวจสอบ บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด

สัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ไม่มี





สำนักงาน **สาขา**

AUCKLAND, NEW ZEALAND
AKLAA : MR. KARUN SIRAROJANAKUL
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

BANGALORE, REPUBLIC OF INDIA
BLRAA : MR. ATHIWAT KRISNAMPOK
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL
305, 3RD FLOOR EMBASSY SQUARE
148 INFANTRY ROAD
BANGALORE- 560 001, INDIA

TKT/RSVN : (91-80) 4098-0396 / 97
FAX : (91-80) 4098-0392
AIRPORT : (91-80) 6678-3191
FAX : (91-80) 6678-3192

BEIJING, PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA
BJSNN : MR. KITTIPHONG SANSOMBOON
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. CHAWARIT THANASOMBATNANTH
THAI AIRWAYS INTL BRISBANE
LEVEL 10, 380 QUEEN STREET
BRISBANE QUEENSLAND 4000, AUSTRALIA
9/300 ANN ST. BNE QLD4000

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

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

TEL : (32-2) 502-4447
FAX : (32-2) 502-6947
e-mail : reservations@thaiairways.be
TKT/RSVN : (32-2) 502-4447
FAX : (32-2) 502-6947
e-mail : reservations@thaiairways.be

BUSAN, REPUBLIC OF KOREA
PUSAD : ** VACANT **
6TH FL. HYUNDAI MARINE & FIRE INSURANCE B/D,
240 JUNGANG-DAERO, DONG-GU,
BUSAN, REPUBLIC OF KOREA 601-713

TKT : (82) 51-600-8183 / 84
RSVN : (82) 51-600-8183 / 84
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. NATAPOL VANICHKUL
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
FAX : (91-44) 4206-3344
AIRPORT : (91-44) 2256-1928 / 1929
FAX : (91-44) 2256-1930

CHENGDU, PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA
CTUAA : MISS PIRANUJ SOMBURANADHIRA
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) 8666-9371
AIRPORT : (86-28) 8520-5842 / 8520
FAX : (86-28) 8520-5840

COLOMBO, SRI LANKA
CMBAA : MR. NARINTORN SUKKASEAM
NBR 03, SIR EARNEST DE SILVA MAWATHA
COLOMBO 3, SRI LANKA

TKT/RSVN : (94-11) 730-7100-05
FAX : (94-11) 266-7891
AIRPORT : (94-11) 225-2057
FAX : (94-11) 225-2861

COPENHAGEN, DENMARK
CPHAA : MR. PATAPONG NA NAKORN
RAADHUSPLADSEN 16
DK-1550 COPENHAGEN V
DENMARK

TKT : (45-33) 750-190
RSVN : (45-33) 750-120
FAX : (45-33) 750-180
AIRPORT : (45-32) 521-225
FAX : (45-32) 523-052

DELHI, REPUBLIC OF INDIA
DELNN : MR. VISET SONTICHAI
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. NARONGRAT SITTHI
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PCL
INNA GRAND BALI BEACH HOTEL,
GROUND FLOOR JL. HANG TUAH,
SANUR - BALI 80032 INDONESIA

TKT/RSVN : (62-361) 288-141
FAX : (62-361) 288-063
AIRPORT : (62-361) 935-5064
FAX : (62-361) 935-5063

DHAKA, BANGLADESH
DACAA : MR. SATIT DUMRERNG
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 : (88-02) 887-9131-45 EXT 502
RSVN : (88-02) 887-9131-45 EXT 501
FAX : (88-02) 887-9146
AIRPORT : (88-02) 890-1807 / 1809 / 1812
FAX : (88-02) 890-1813

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

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

FRANKFURT, GERMANY
FRANN : MR. JESADA CHANDREMA
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 : ** VACANT **
HINODE FUKUOKA BUILDING
12-1, TENJIN 1, CHUO-KU
FUKUOKA, 810-0001 JAPAN

TKT/RSVN : 0570-064-015
(Call Center for local calls only)
FAX : (81-92) 734-9480
AIRPORT : (81-92) 477-7870
FAX : (81-92) 477-0345

GUANGZHOU, PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA
CANAA : MR. JUCKSAWAT KITISOOK
G3, WEST WING, THE GARDEN HOTEL
368 HUANSHI DONGLU, GUANGZHOU 510064
PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

TKT/RSVN : (86-20) 8365-2333 EXT 5
FAX : (86-20) 8365-2300 / 2488
AIRPORT : (86-20) 8613-5310 / 8612-3866
FAX : (86-20) 8613-5315

HANOI, SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM
HANAD : MR. VUTICHAI KAMPANARTSANYAKORN
1st & 3rd FLOOR, HANOI LAKE VIEW BUILDING
28 THANH NIEN ROAD, TAY HO DISTRICT, HANOI
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. WEERAWAT SWASDIBUDTRA
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 5117
FAX : (84-8) 3824-3361
AIRPORT : (84-8) 3547-0300
FAX : (84-8) 3547-0301

HONG KONG, PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA
HKGAA : MR. CHETSENI DHANARAJATA
24A UNITED CENTRE
95 QUEENSWAY, HONG KONG
PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

TKT : (852) 2179-7700
FAX : (852) 2529-0132
RSVN : (852) 2179-7777
FAX : (852) 2179-7661
AIRPORT : (852) 2769-7421
FAX : (852) 2382-4595

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

TKT/RSVN : (91-40) 2333-3030 EXT 110
FAX : (91-40) 2333-3003
AIRPORT : (91-40) 6660-5022
FAX : (91-40) 6662-2003

ISLAMABAD, ISLAMIC REPUBLIC OF PAKISTAN
ISBAA : ** VACANT **
OFFICE NO 3, 4 HOLIDAY INN ISLAMABAD HOTEL
ISLAMABAD, PAKISTAN

RSVN : (92-51) 227-2140
: (92-51) 227-2141
FAX : (92-51) 282-3735
AIRPORT : (92-51) 578-1409 / 411
FAX : (92-51) 578-1410

JAKARTA, REPUBLIC OF INDONESIA
JKTAA : MR. ANAN BUDKAEW
WISMA NUSANTARA BUILDING 26TH FLR
JL. MH. THAMRIN NO. 59
JAKARTA 10350 INDONESIA

TKT/RSVN : (62-21) 390-3588
FAX : (62-21) 390-4318 / 316-2144
AIRPORT : (62-21) 550-2442-3
FAX : (62-21) 550-2442-3

KARACHI, PAKISTAN
KHIAA : MR. NATTHAKORN CHUNHACHA
TECHNOLOGY PARK
7 TH FLOOR SHAHREH-E-FAISAL
KARACHI, PAKISTAN

TKT/RSVN : (92-21) 3279-2294 / 3278-8000
FAX : (92-21) 3279-1934
AIRPORT : (92-21) 457-0847 / 907-1472
FAX : (92-21) 457-3009

KATHMANDU, NEPAL
KTMAA : MR. PEERAPONG JUTAGANOON
ANNAPURNA ARCADE, DURBAR MARG
KATHMANDU, NEPAL

TKT/RSVN : (977-1) 422-4387/ 3565/ 5084
FAX : (977-1) 422-1130
AIRPORT : (977-1) 411-3293
FAX : (977-1) 411-3287

KOLKATA, REPUBLIC OF INDIA
CCUAA : MR. VICHAYA SINGTOROJ
APEEJAY HOUE, 6TH FLOOR, BLOCK-A
15 PARK STREET
KOLKATA - 700016, REPUBLIC OF INDIA

TKT/RSVN : (91-33) 3982-7000
FAX : (91-33) 3982-7197
AIRPORT : (91-33) 2511-8931
FAX : (91-33) 2511-8033
e-mail : tgkilkata@thaiccu.com

KUALA LUMPUR, MALAYSIA
KULAA : MR. NIVAT CHANTARACHOTI
SUITE 30.01, 30TH FLOOR, WISMA GOLDHILL
67 JALAN RAJA CHULAN
50200 KUALA LUMPUR, MALAYSIA

TKT/RSVN : (60-3) 2034-6900, 2034-6999
FAX : (60-3) 2034-6891
AIRPORT : (60-3) 8787-3522
FAX : (60-3) 8787-3511

KUNMING, PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA
KMGAD : MR. NOPPORN KANCHANAMANEE
2ND, FLOOR, ATTACHED BUILDING OF
JINJIANG HOTEL NO. 98 BEIJING ROAD,
KUNMING, YUNNAN PEOPLE'S REPUBLIC
OF CHINA

TKT/RSVN : (86-871) 6351-1515
FAX : (86-871) 6316-7351
AIRPORT : (86-871) 6708-5520
FAX : (86-871) 6708-5519

LAHORE, ISLAMIC REPUBLIC OF PAKISTAN
LHEAA : MR. LAWIT SAWADIRAK
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO., LTD.
9-A, DAVIS ROAD, GRAND HOTEL &
TOWER BUILDING LAHORE, ISLAMIC REPUBLIC
OF PAKISTAN

TKT : (92-042) 3630-9791-4
RSVN : (92-042) 3637-3377
FAX : (92-042) 3636-8690
AIRPORT : (92-042) 3661-1514 / 15
FAX : (92-042) 3661-1513

LONDON, UNITED KINGDOM
LONAA : MISS NONTHAKORN TRAKULPA
41 ALBEMARLE STREET
LONDON, W1S 4BF, UNITED KINGDOM

TKT : (44) 207-491-7953
FAX : (44) 207-907-9555
RSVN : (44) 330-400-4022
FAX : (44) 207-409-1463
AIRPORT : (44-208) 976-7915
FAX : (44-208) 976-7911

MANILA, PHILIPPINES
MNLAA : MR. POLAPAT NEELABHAMORN
COUNTRY SPACE 1 BUILDING SEN. GIL J.
PUYAT AVENUE MAKATI CITY, PHILIPPINES

TKT : (63-2) 580-8446-8
RSVN : (63-2) 580-8441
FAX : (63-2) 580-8484
AIRPORT : (63-2) 834-0366-68
FAX : (63-2) 879-5265

MELBOURNE, AUSTRALIA
MELAA : MR. ARNUPHAP KITTIKUL
3RD FLOOR, 250 COLLINS STREET
MELBOURNE, VICTORIA 3000
AUSTRALIA

TKT : (61-3) 8662-2200
RSVN : (61-3) 8662-2255
FAX : (61-3) 9650-7003
AIRPORT : (61-3) 9338-8954
FAX : (61-3) 9335-3608

MILAN, REPUBLIC OF ITALY
MILAA : MRS. APHITCHAYA SAISA-ARD
VIA AMEDEI, 15
20123 MILAN, REPUBLIC OF ITALY

TKT/RSVN : (39-02) 864-51710
FAX : (39-02) 864-51711
AIRPORT : (39-02) 748-67911
FAX : (39-02) 748-60470

MUMBAI, REPUBLIC OF INDIA
BOMAA : MR. TANAWAT HIRANYALEKHA
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PCL
MITTAL TOWERS, A WING, GROUND FLOOR 2A
NARIMAN POINT, MUMBAI - 400021
REPUBLIC OF INDIA

TKT/RSVN : (91-22) 6637-3777
FAX : (91-22) 6637-3738
AIRPORT : (91-22) 6685-9219 / 20 / 21

MUNICH, GERMANY
MUCAA : MR. THONGCHAI TUNGKASAREERUK
BAYER KARREE BAYERSTRASSE 83
80335 MUNICH, GERMANY

TKT/RSVN : (49-89) 2420-7010
FAX : (49-89) 2420-7070
AIRPORT : (49-89) 9759-2670 / 71
FAX : (49-89) 9759-2676

MUSCAT, SULTANATE OF OMAN
MCTAA : ** VACANT **
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO., LTD.
GSA BAHWAN TRAVEL AGENCIES
ALRAWAQ BUILDING NO. 10/1 BLOCK 205,
PLOT 20 WAY NO. 207 STREET 7, ALQURUM
MUSCAT SULTANATE OF OMAN

TKT/RSVN : (968) 2465-4195-96 / 79
FAX : (968) 2465-9765
AIRPORT : (968) 2451-9874
FAX : (968) 2451-0524

NAGOYA, JAPAN
NGOAA : MR. WEERAWAT RATTANA
SOUTH HOUSE 9F, 6-29, NISHIKI 3-CHOME
NAKA-KU, NAGOYA 460-0003, JAPAN

TKT/RSVN : (81-52) 963-8586
FAX : (81-52) 963-8588
AIRPORT : (81-56) 938-1024
FAX : (81-56) 938-1023

OSAKA, JAPAN
OSAAA : MR. WAROTE INTASARA
SUMITOMOSEIMEI YODOYABASHI BUILDING
4-1-21 KITAHAMA, CHUO-KU
OSAKA 541-0041, JAPAN

RSVN : (81-06) 6202-5161
FAX : (81-06) 6202-4758
AIRPORT : (81-072) 456-5140
FAX : (81-072) 456-5144

OSLO, NORWAY
OSLAA : MR. KANAPORN APINONKUL
AKERSGT. 32 4TH FLOOR
0180 OSLO, NORWAY

TKT/RSVN : (47) 2311-8888
FAX : (47) 2311-8880
AIRPORT : (47) 9481-0985
FAX : (47) 6482-0590

PARIS, FRANCE
PARAA : MR. VIRUJ RUCHIPONGSE
TOUR OPUS 12
77 ESPLANADE DU GENERAL DE GAULLE
92914 LA DEFENSE CEDEX
FRANCE

TKT : (33-1) 5568-8060
FAX : (33-1) 4090-7165
AIRPORT : (33-1) 4862-4130
FAX : (33-1) 4864-6267

PENANG, MALAYSIA

PENAD : ** VACANT **
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) 643-9491
FAX : (604) 644-3657

PERTH, AUSTRALIA

PERAA : MS. PATSAMON SINGHA-UDOM
LEVEL 4, ST MARTINS TOWER
44 ST GEORGE'S TERRACE
PERTH, WESTERN AUSTRALIA 6000

TKT : (61-8) 9265-8201
RSVN : (61-8) 9265-8202
FAX : (61-8) 9265-8260
AIRPORT : (61-8) 9477-1099
FAX : (61-8) 9479-2113

PHNOM PENH, KINGDOM OF CAMBODIA

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

TKT/RSVN : (855-23) 214-359-61
FAX : (855-23) 214-369
AIRPORT : (855-23) 303-868
FAX : (855-23) 890-239

ROME, REPUBLIC OF ITALY

ROMAA : MR. THAMANOON KUPRASERT
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. SUTTICHOKE RODLEECHIT
15TH FL., HANHWA FINANCE CENTER-
TAEPYUNGRO 92 SEJONG DAERO, JUNG-GU
SEOUL, REPUBLIC OF KOREA, 04525

TKT : (82-2) 3707-0133
FAX : (82-2) 3707-0155
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 : MISS CHONNAKARN AKRAPREEDEE
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) 3366-4111
FAX TKT : (86-21) 3366-4020
FAX RSVN : (86-21) 3366-4010
AIRPORT : (86-21) 6834-6803
FAX : (86-21) 6834-6802

SINGAPORE

SINNN : MR. SIRIPHONG MANGKALEE
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 : MRS. PORNSRI CHOTIWIT
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 PITT STREET, SYDNEY
NEW SOUTH WALES 2000
AUSTRALIA

TKT : (61-2) 1300-651-960 / 9844-0929
FAX : (61-2) 9844-0936
RSVN : (61-2) 1300-651-960 / 9844-0999
FAX : (61-2) 9844-0936
AIRPORT : (61-2) 9844-0939 / 9669-3033
FAX : (61-2) 8339-1176

TAIPEI, TAIWAN

TPEAA : MR. WIT KITCHATHORN
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
AIRPORT : (886) 3383-4131
FAX : (886) 3383-4395

TEHRAN , IRAN

THRAA : MR. PICHEST LAEIETPIBOON
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO., LTD.
NO. 114, KAJABADI ST., JORDAN ST.,
TEHRAN , IRAN

TKT/RSVN : (98-0) 21 4296-7700
FAX : (98-0) 21 2266-1067
AIRPORT :
FAX :

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 (NRT) : (81-4) 7634-8329
FAX : (81-4) 7634-8328
AIRPORT (HND) : (81-3) 3747-0327
FAX : (81-3) 3747-0318

VIENTIANE, LAO PEOPLE'S DEMOCRATIC REPUBLIC

VTEAD : MISSS PARINEE CHANTHRAKUPT
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

XMNAA : MR. PRASERT TANHANSA
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

RGNAA : MR. RATAPONG YANYONG
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PCL.
UNIT 01,03, LEVEL11, TOWER 1,
HAGL MYANMAR CENTRE
192 KABA AYE PAGODA ROAD, BAHAN TOWNSHIP
THE REPUBLIC OF THE UNION OF MYANMAR

TKT/RSVN : (95-9) 541-9549
AIRPORT : (95-1) 533-173
FAX : (95-1) 533-172

ZURICH, SWITZERLAND

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

TKT/RSVN : (41-44) 215-6500
FAX : (41-44) 212-3408
AIRPORT : (41-43) 816-4323
FAX : (41-43) 816-4590

สำนักงานภายในประเทศ

CHIANGMAI, THAILAND

CNXSD : MRS. PUANGPETCH KULTHAWEE
240 PRAPOKKLAO ROAD,
AMPHUR MUANG, CHIANGMAI 52000, THAILAND

TKT : (053) 920-920
FAX : (053) 920-990
RSVN : (053) 920-999
FAX : (053) 920-995
AIRPORT : (053) 201-286
FAX : (053) 922-162

CHIANGRAI, THAILAND

CEISD : ** VACANT **
870 PHAHOLAYOTIN ROAD
AMPHURE MUANG, CHIANGRAI 57000
THAILAND

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

HAT YAI, THAILAND

HDYSD : MR. KITTISAK PINMUANG (Acting)
180, 182, 184 NIPHAT UTHIT 1 ROAD
HAT YAI, SONGKHLA 90110, THAILAND

TKT/RSVN : (074) 233-433
FAX : (074) 233-114

PHUKET, THAILAND

HKTSD : MR. KITTISAK PINMUANG
78 RANONG ROAD, TABOM TALADNUE
MUANG DISTRICT, PHUKET 83000, THAILAND

TKT : (076) 360-400
FAX : (076) 360-482,485
RSVN : (076) 360-444
FAX : (076) 360-485-6
AIRPORT : (076) 351-216
FAX : (076) 327-423

KRABI, THAILAND

KBVSD : MR. KARNT LOHSUWAN
KRABI INTERNATIONAL AIRPORT
133 MOO 5 PETKASEM RD. T.NUAKLONG
A.NUAKLONG KRABI 81130, THAILAND

TKT/RSVN : (075) 701-591-3 (AIRPORT)
FAX : (075) 701-594

KHONKAEN, THAILAND

KKCSD : ** VACANT **
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 : ** VACANT **
DUSIT THANI, 240/2 PATTAYA BEACH ROAD,
PATTAYA CITY, CHOLBURI 20150, THAILAND

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

SAMUI INTERNATIONAL AIRPORT

99 MOO 4, BO BHUD
KOH SAMUI DISTRICT, SURATTHANI 84320,
THAILAND

AIRPORT : (077) 601-331-2
FAX : (077) 601-381

A STAR ALLIANCE MEMBER

Good Start



จากโลก**ความจริง**
สู่เส้นทางแห่ง**ความฝัน**

สัมผัสความโรแมนติกแห่งโลกตะวันตก
ฮัลล์ชตัทท์ เมืองริมทะเลสาบในออสเตรียที่งดงาม
ราวกับภาพวาด จิบไวน์ชั้นเลิศที่เมืองโกลมาร์ ท่ามกลาง
ความงดงามของสถาปัตยกรรมในฝรั่งเศส สัมผัสยุโรป
มากกว่าที่จินตนาการ เริ่มต้นเดินทางสู่เส้นทางแห่งความฝัน
กับเรา การบินไทย...เราพร้อมบริการด้วยใจ ให้คุณ
ผ่อนคลาย และสะดวกสบายตลอดการเดินทาง

ไทย
รักคุณเท่าฟ้า

thaiairways.com

ไทย
รักคุณเท่าฟ้า

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร, กรุงเทพ ฯ 10900
โทร : +66 2545 1000, +66 2025 1000
thaiairways.com