

แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี
(แบบ 56-1 One Report)
(ระหว่างกาล)



**FLY FOR THE
NEW PRIDE**
สู่ขอบฟ้าใหม่แห่งความภูมิใจ

สารบัญ

		หน้า
ส่วนที่ 1	การประกอบธุรกิจและผลการดำเนินงาน	
	1. โครงสร้างและการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท	1
	2. การบริหารจัดการความเสี่ยง	69
	3. การขับเคลื่อนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน	76
	4. การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ (Management Discussion and Analysis: MD&A)	97
	5. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น	121
ส่วนที่ 2	การกำกับดูแลกิจการ	
	6. นโยบายการกำกับดูแลกิจการ	151
	7. โครงสร้างการจัดการ	168
	8. รายงานผลการดำเนินงานสำคัญด้านการกำกับดูแลกิจการ	191
	9. การควบคุมภายในและรายการระหว่างกัน	198
เอกสารแนบ		
เอกสารแนบ 1	รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหาร	255
เอกสารแนบ 2	รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย	282
เอกสารแนบ 3	รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานตรวจสอบภายใน และหัวหน้างานกำกับดูแลการ ปฏิบัติงานของบริษัทฯ และเลขานุการบริษัทฯ	283
เอกสารแนบ 4	รายละเอียดเกี่ยวกับทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ	286
เอกสารแนบ 5	นโยบายและแนวปฏิบัติการกำกับดูแลกิจการและจรรยาบรรณธุรกิจ	292
เอกสารแนบ 6	รายละเอียดเกี่ยวกับรายงานของผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการ ตรวจสอบ	293

1. โครงสร้างและการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท

1.1 นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

1.1.1 วิสัยทัศน์ วัตถุประสงค์ เป้าหมาย หรือกลยุทธ์ในการดำเนินงาน

วิสัยทัศน์

“สายการบินคุณภาพสูง ที่ให้บริการเต็มรูปแบบด้วยความแข็งแกร่งของอัตลักษณ์ความเป็นไทย เชื่อมโยงประเทศไทยสู่ทั่วโลก และสร้างผลกำไรที่ดียิ่งอย่างต่อเนื่อง”

พันธกิจ

- เป็นสายการบินในใจของลูกค้าที่ลูกค้านึกถึงอยู่เสมอ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นต้นทางและปลายทางในการเดินทาง
- เป็นเลิศด้านการพาณิชย์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านผลตอบแทนต่อผู้โดยสาร (Yield) และเพิ่มรายได้จากธุรกิจอื่น ๆ
- เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านต้นทุนในการดำเนินงาน ด้วยการนำเกณฑ์มาตรฐาน (Benchmark) ในการดำเนินงานตลอดทั้งกระบวนการ (End-to-End) ของบริษัทอื่น ๆ ในอุตสาหกรรมการบินมาปรับใช้ในการดำเนินงานของบริษัทฯ
- เป็นสายการบินชั้นนำที่มีการกำกับดูแลให้เป็นไปตามมาตรฐานการดำเนินงานระดับโลกในภาคเอกชน เพื่อเสริมสร้างความโปร่งใสในการดำเนินงาน

เป้าหมาย

กลยุทธ์ในการดำเนินงาน

ท่ามกลางกระแสการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว อาทิ เทคโนโลยี ห่วงโซ่การผลิต (Supply Chain) ภาวะโลกร้อน ส่งผลให้บริษัทฯ มีการปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ทางธุรกิจการบิน (Flight Business) และธุรกิจสนับสนุนการบิน (Non-Flight Business) และดำเนินการต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนแปลงไปเพื่อขับเคลื่อนองค์กรสู่การดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน โดยมีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

1. การเสริมสร้างเครือข่ายเส้นทางบินที่ครอบคลุมเพื่อเป็นสายการบินที่ให้บริการแบบเครือข่าย (Network Airline) และมอบประสบการณ์การเชื่อมต่อการบินที่ราบรื่นและตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารทั่วโลก บริษัทฯ เสริมสร้างความแข็งแกร่งของการเป็นสายการบินที่ให้บริการแบบเครือข่าย (Network Airline) โดยมุ่งเน้นความเชื่อมโยงเครือข่ายเส้นทางบิน (Network Connectivity) ที่ครอบคลุมลูกค้าได้ทุกกลุ่มเป้าหมาย การปรับเส้นทางบินและความคล่องตัวในการใช้ประโยชน์จากฝูงบิน (Route Optimization & Fleet Flexibility) และการสร้างความร่วมมือกับพันธมิตรที่มีความสัมพันธ์ที่ดีมาอย่างยาวนาน การเชื่อมต่อจุดบินไปยังจุดหมายปลายทางที่สำคัญ ครอบคลุมสถานที่ท่องเที่ยวไปจนถึงศูนย์กลางด้านธุรกิจอย่างไร้รอยต่อ โดยการปรับเพิ่มความถี่และเวลาของเที่ยวบินที่เชื่อมต่อกับเมืองหลักและขยายเส้นทางบินที่เชื่อมต่อกับเมืองรอง รวมถึงการปรับเส้นทางบินเพื่อใช้ประโยชน์จากฝูงบิน (Route Optimization & Fleet Flexibility) ในแต่ละแบบให้เหมาะสมกับสถานะตลาดในแต่ละจุดหมายปลายทาง ตลอดจนเพิ่มประสิทธิภาพในการสร้างรายได้จากการขายแบบจุดต่อจุด (Point to Point) และการขายแบบเครือข่าย (Network) ควบคู่ไปกับสร้างความร่วมมือกับพันธมิตรทางยุทธศาสตร์

2. การพัฒนาและออกแบบผลิตภัณฑ์และบริการที่ตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารเป็นหลักและสร้างประสบการณ์ที่ดีในการเดินทาง และมุ่งเน้นในการเสริมสร้างความแข็งแกร่งของแบรนด์ บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะพัฒนาคุณภาพการบริการทุกจุดสัมผัสอย่างต่อเนื่องเพื่อให้การบริการมีคุณภาพสูงและสามารถส่งมอบความพึงพอใจให้แก่ผู้โดยสารรวมถึงการผสานช่องทางการจัดจำหน่ายทั้งออนไลน์และออฟไลน์ และสร้างการตลาดแบบผสมผสานผ่านช่องทางต่าง ๆ (Omnichannel) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารความสัมพันธ์กับผู้โดยสารและสร้างความพึงพอใจในการบริการ การนำระบบและเครื่องมือมาช่วยสนับสนุนการทำงานของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการผู้โดยสารเพื่อสร้างความพึงพอใจจนเกิดความเชื่อมั่นต่อแบรนด์ (Brand Loyalty) และสามารถนำข้อมูลของผู้โดยสารมาวิเคราะห์เพื่อใช้ในการจัดทำแผนทางการตลาดในระยะสั้นและระยะยาว นอกจากนี้ บริษัทฯ มุ่งเน้นที่จะเสริมสร้างความแข็งแกร่งของแบรนด์โดยปรับใช้กลยุทธ์ที่เน้นการสร้าง ความไว้วางใจ (Building Trust) และการสร้างความรัก (Building Love) ในแบรนด์ที่คำนึงถึงการสร้างความสะดวกสบายและเพลิดเพลินในการเดินทาง และการเพิ่มคุณค่าของแบรนด์เพื่อให้ผู้โดยสารมีความภาคภูมิใจในการใช้บริการของการบินไทย

3. การเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานเพื่อขับเคลื่อนความสามารถในการแข่งขันด้านต้นทุนอย่างยั่งยืนและเพิ่มความสามารถในการทำกำไร บริษัทฯ ดำเนินการตามมาตรการด้านการบริหารต้นทุนและการจัดการความเสี่ยงที่ดีขึ้น โดยการต่อยอดจากโครงการปฏิรูปธุรกิจที่ได้ดำเนินไปแล้ว เช่น มาตรการควบคุมค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับบุคลากร ซึ่งรวมถึงค่าใช้จ่ายพนักงานทั่วไป นักบิน พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน ค่าประกันสุขภาพ ค่าเครื่องแบบ และค่าใช้จ่ายพนักงาน Outsource และ Out Job รวมให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมและสอดคล้องกับแผนเครือข่ายเส้นทางบิน นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ใช้แพลตฟอร์มการบริหารที่มีความทันสมัยและการปรับกระบวนการทำงานสู่ระบบดิจิทัล (Digitalization) และมาตรการควบคุมต้นทุนจากการปฏิรูปธุรกิจภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ความโปร่งใส และความถูกต้อง เช่น การนำระบบบริหารจัดการรายได้มาช่วยเสริมความสามารถในการสร้างรายได้ ระบบบริหารจัดการการขายของตัวแทนจำหน่ายและการบริหารการจ่ายค่าตอบแทนให้มีประสิทธิผล เป็นต้น ความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ในการปรับปรุงกระบวนการดำเนินงานขับเคลื่อนความสามารถในการแข่งขันด้านต้นทุนอย่างยั่งยืน และเพิ่มความสามารถในการทำกำไรด้วยการมุ่งเน้นที่จะใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและมาตรการควบคุมต้นทุนอย่างเข้มงวด

4. การเสริมสร้างขีดความสามารถในการเพิ่มช่องทางรายได้ใหม่เพื่อกระจายแหล่งที่มาของรายได้ บริษัทฯ มีแผนที่จะเพิ่มแหล่งรายได้ใหม่ โดยใช้ประโยชน์จากหน่วยธุรกิจที่เสนอผลิตภัณฑ์และบริการแบบครบวงจร ซึ่งรวมถึงบริการเสริมต่าง ๆ (Ancillary) การขายสินค้าที่ระลึก THAIShop โปรแกรมสะสมไมล์ รอยัล ออร์คิด พลัส (Royal Orchid Plus: ROP) และทัวร์เอื้องหลวง (Royal Orchid Holidays: ROH) อีกทั้ง การกำหนดราคาบัตรโดยสารพร้อมบริการเสริมแบบแยกรายการ (Unbundling Fare) เช่น บริการเพิ่มสัมภาระ บริการเลือกที่นั่งล่วงหน้า (Preferred Seat) การสั่งอาหารพิเศษล่วงหน้า บริการประกันภัย อินเทอร์เน็ตไร้สายบนเครื่องบิน (In-flight Wi-Fi) และการเข้าใช้บริการห้องรับรอง (Royal Orchid Lounge) เป็นต้น เพื่อเพิ่มโอกาสในการสร้างรายได้เสริมและเพิ่มทางเลือกในการซื้อบัตรโดยสารให้แก่ลูกค้า นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังแสวงหาโอกาสการสร้างรายได้ในระยะกลางและระยะยาวสำหรับธุรกิจที่สนับสนุนการบินอย่างครบวงจรผ่านความร่วมมือกับพันธมิตรทางธุรกิจ โดยปัจจุบัน บริษัทฯ อยู่ระหว่างการศึกษาความเป็นไปได้ในการเปิดธุรกิจแฟรนไชส์ Puff&Pie ธุรกิจค้าปลีกอาหาร โครงการผลิตอาหารแช่แข็งเพื่อให้บริการสายการบิน คลังสินค้าอัจฉริยะ ธุรกิจสายการบินขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์

5. การมุ่งเน้นการเติบโตอย่างยั่งยืนควบคู่กับความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อบรรลุเป้าหมายด้านความรับผิดชอบต่อสังคมผ่านการขับเคลื่อนการพัฒนาอย่างยั่งยืน และด้านการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ภายในปี 2593 โดยผนวกเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Social Development Goals: SDGs) เข้ากับกลยุทธ์ความยั่งยืนของบริษัทฯ เพื่อให้การเติบโตของบริษัทฯ สอดคล้องกับความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยบริษัทฯ ดำเนินงานด้วยสามแนวคิดหลักคือ 1. From Plane to Planet 2. From Waste to Wealth และ 3. From Purple to Purpose เช่น โครงการปรับเปลี่ยนเครื่องบินสำนักงานต้อนรับบนเครื่องบินหญิงที่ผสมผสานอัตลักษณ์ความเป็นไทย โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2567 จากผ้าที่เป็นส่วนผสมระหว่างเส้นใยไหมร้อยละ 30.0 และเส้นใยจากขวดน้ำพลาสติกร้อยละ 70.0 โครงการนำขวดพลาสติกมาทำเป็นเส้นใยในการผลิตเสื้อเพื่อจัดจำหน่าย โดยเริ่มจัดจำหน่ายตั้งแต่วันที่ 4 เมษายน 2567 โครงการรถไฟฟ้ามหานครเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับพนักงานที่ต้องเดินทางไปปฏิบัติงาน ณ สนามบินดอนเมือง สำนักงานใหญ่ และศูนย์ปฏิบัติการที่สนามบินสุวรรณภูมิโครงการนี้เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2566 – 31 ธันวาคม 2568 อีกทั้งบริษัทฯ ได้เข้าร่วมโครงการฝึกอบรม ESG DNA ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งมีเครื่องมือติดตามและวัดผลการเรียนรู้ และการปลูกฝัง ESG DNA แก่บุคลากรในองค์กร เริ่มตั้งแต่เดือนมีนาคมถึงเดือนธันวาคม 2568

ความคืบหน้าในการดำเนินงานตามแผนฟื้นฟูกิจการ ได้แก่

1. การปรับปรุงประสิทธิภาพฝูงบิน (Restructure Fleet) บริษัทฯ ดำเนินการปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางการบินและปรับปรุงฝูงบิน เพื่อให้สอดคล้องกับปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารที่เติบโตต่อเนื่อง และการปลดระวางเครื่องบินในอนาคตตามอายุและตามสัญญาเช่าที่หมดลง โดยพิจารณาการจัดหาอากาศยานเพิ่มเติมทั้งในระยะสั้นและระยะยาว อาทิ การวางแผนเส้นทางการบินในแต่ละปีเพื่อให้ทราบจำนวนความต้องการเครื่องบินใหม่ และความเหมาะสมของรูปแบบการจัดหาไม่ว่าจะเป็นการจัดหาจากผู้ให้เช่าหรือผู้ผลิต รวมถึงปัจจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น โครงสร้างภายในของเครื่องบิน ต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง อุปสงค์ (Demand) ของตลาด การบริหารจัดการต้นทุน ความสามารถในการทำกำไร และสถานการณ์ในการแข่งขันในธุรกิจการบินทั่วโลก การเจรจากับคู่สัญญาที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่บริษัทฯ ในการบริหารจัดการฝูงบินท่ามกลางความเปลี่ยนแปลงและผลกระทบที่เกิดขึ้น และการดำเนินธุรกิจด้วยศักยภาพในการทำกำไรและแข่งขันได้ภายใต้ปัจจัยที่เกี่ยวข้องอย่างยั่งยืน โดยบริษัทฯ ได้เจรจาและทำข้อตกลงกับ Boeing และ GE Aerospace เพื่อจัดหาเครื่องบินลำตัวกว้างแบบโบอิง 787 Dreamliner ลำใหม่จำนวน 45 ลำ ที่ติดตั้งเครื่องยนต์ GEnx ซึ่งมีน้ำหนักน้อยและใช้เทคโนโลยีที่ล้ำสมัยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน ช่วยลดต้นทุนเชื้อเพลิงและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะช่วยให้บริษัทฯ บรรลุเป้าหมายความเป็นกลางทางคาร์บอนภายในปี 2593 ในปี 2576 ตามแผนฝูงบินบริษัทฯ คาดว่าจะมีเครื่องบินประจำการในฝูงบิน จำนวน 150 ลำ แบ่งเป็นเครื่องบินลำตัวแคบ (Narrow Body) 52 ลำและเครื่องบินลำตัวกว้าง (Wide Body) 98 ลำ โดยในปี 2567 บริษัทฯ รับมอบอากาศยานแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 6 ลำ อากาศยานแบบโบอิง 787-9 จำนวน 1 ลำ และอากาศยานแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 2 ลำ และในไตรมาส 1 ปี 2568 บริษัทฯ ได้ปลดประจำการอากาศยานแบบโบอิง 777-200ER จำนวน 1 ลำ ดังนั้น ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 บริษัทฯ จึงมีเครื่องบินทั้งหมดจำนวน 78 ลำ เพื่รองรับการขยายเส้นทางบินและเพิ่มประสิทธิภาพการหารายได้ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้ดำเนินการปรับเปลี่ยน (Retrofit) ที่นั่งภายในห้องโดยสารของเครื่องบินแบบแอร์บัส A320-200 ซึ่งจะเป็นที่นั่งแบบชั้นธุรกิจ (Royal Silk) ที่สามารถปรับเอนได้ (Reclining Seats) และติดตั้งระบบสื่อสารแบบไร้สาย (Wireless In-Flight Entertainment) เพื่อยกระดับประสบการณ์การเดินทางของผู้โดยสาร

2. การปรับโครงสร้างองค์กร บริษัทฯ ดำเนินการปรับลดค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับบุคลากร เช่น ค่าใช้จ่ายพนักงานทั่วไป นักบิน พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน สวัสดิการค่ารักษาพยาบาล สิทธิการเบิกค่าเล่าเรียนบุตร ค่าเครื่องแบบ และค่าใช้จ่ายพนักงาน Outsource และ Out job นอกจากนี้บริษัทฯ ยังให้ความสำคัญในการพัฒนาทักษะใหม่ (Upskill) และเสริมทักษะเดิม (Reskill) โดยส่งพนักงานเข้ารับการอบรมกับสถาบันชั้นนำ เช่น สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors: IOD) เพื่อให้พนักงานของบริษัทฯ มีคุณสมบัติ ความรู้ความสามารถที่เหมาะสมเพื่อรองรับการเติบโตของบริษัทฯ อย่างยั่งยืน

3. การปรับโครงสร้างธุรกิจสนับสนุนการบิน บริษัทฯ อยู่ระหว่างการศึกษาเชิงลึกเพื่อพิจารณาแนวทางและความคุ้มค่า ตลอดจนความเป็นไปได้ของแนวทางในการพัฒนาต่อยอดธุรกิจ โดยการแสวงหาพันธมิตรที่มีศักยภาพและความเชี่ยวชาญในด้านต่าง ๆ เข้าร่วมลงทุนกับบริษัทฯ เพื่อขยายโอกาสในส่วนของธุรกิจสนับสนุนการบิน ไม่ว่าจะเป็นครัวการบิน การบริการภาคพื้น การซ่อมบำรุงอากาศยานและเครื่องยนต์ การบริการคลังสินค้า และการพาณิชย์สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ เพื่อขยายขีดความสามารถในการแข่งขันทางธุรกิจ สามารถสร้างรายได้และลดค่าใช้จ่ายโดยรวมให้กับบริษัทฯ

4. การเพิ่มประสิทธิภาพในการสร้างรายได้อย่างต่อเนื่องทั้งธุรกิจการบิน (Flight Business) และธุรกิจสนับสนุนการบิน (Non-Flight Business) ตามแนวทางการปรับโครงสร้างธุรกิจที่กล่าวไว้ข้างต้น บริษัทฯ ปรับเพิ่มจุดบิน ความถี่เที่ยวบิน และปรับแบบเครื่องบินให้เหมาะสมกับสภาพตลาดในแต่ละช่วงเวลาเพื่อรองรับปริมาณความต้องการการเดินทางที่มีแนวโน้มปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ เช่น การเพิ่มความถี่เที่ยวบินในเมืองสำคัญ เช่น ปักกิ่ง เชียงไฮ้ ฮองกง สิงคโปร์ ชิดนีย์ ไทเป ากูมาณฑุ มะนิลา โตเกียว (นาริตะ) คุนหมิง เฉิงตู นาโกยา เดนปาซาร์ และภูเก็ต เป็นต้น การเปิดเส้นทางบินใหม่ไปยังเมืองโกจิ ประเทศอินเดีย ซึ่งเริ่มทำการบินวันที่ 2 เมษายน 2567 และการกลับไปให้บริการในเส้นทางเพิร์ท โคลัมโบ มิลาน ออสโล และบรัสเซลส์ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังขยายความร่วมมือในการทำการบินร่วม (Codeshare Partnership) กับสายการบินพันธมิตร เพื่อสร้างความแข็งแกร่งเครือข่ายเส้นทางบิน อาทิ ขยายเครือข่ายเส้นทางบินในเส้นทางไป-กลับ กรุงเทพฯ-คูเวตซิตี ที่ทำการบินด้วยคูเวตแอร์เวย์ส และเส้นทางไป-กลับ กรุงเทพฯ-กัวลาลัมเปอร์ ที่ทำการบินด้วยการบินไทย ตั้งแต่วันที่ 26 มิถุนายน 2567 และกรุงเทพฯ-สิงคโปร์ ทำการบินด้วยการบินไทย ตั้งแต่วันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2568 และบริษัทฯ ได้สานต่อความร่วมมือกับกัลฟ์แอร์ในเส้นทางกรุงเทพฯ-โคโร กรุงเทพฯ-คูเวตซิตี กรุงเทพฯ-อัมมาน กรุงเทพฯ-คาซابلังกา กรุงเทพฯ-เอเธนส์ และกรุงเทพฯ-แมนเชสเตอร์ โดยมีจุดเชื่อมต่อเที่ยวบินที่กรุงบาห์เรน และสำหรับสายการบินกัลฟ์แอร์ ทำความร่วมมือเที่ยวบินร่วมที่ทำการบินด้วยการบินไทยในเส้นทางบินภายในประเทศ ได้แก่ กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-อุดรธานี กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี กรุงเทพฯ-ขอนแก่น กรุงเทพฯ-กระบี่ และกรุงเทพฯ-หาดใหญ่ และเส้นทางบินระหว่างประเทศ กรุงเทพฯ-กัวลาลัมเปอร์ กรุงเทพฯ-จาการ์ตา กรุงเทพฯ-เดนปาซาร์ และกรุงเทพฯ-ชิดนีย์ เพื่อเพิ่มทางเลือกใหม่ในการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางยอดนิยม การเชื่อมต่อเที่ยวบินอย่างไร้รอยต่อ และส่งมอบประสบการณ์ที่ดีที่สุดแก่ผู้โดยสาร

5. การปรับใช้ระบบสนับสนุนการดำเนินงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานเชิงพาณิชย์ ส่งเสริมและสนับสนุนความรวดเร็ว ความโปร่งใส และความถูกต้องในกระบวนการตัดสินใจในการดำเนินการด้านพาณิชย์ เช่น ระบบการบริหารเครือข่ายเส้นทางการบินมาช่วยในการปรับเส้นทางบินให้สอดคล้องกับประเภทของเครื่องบินด้วยการอ้างอิงข้อมูลการแข่งขันในตลาด และระบุเส้นทางการบินที่เหมาะสม ระบบการบริหารรายได้มาช่วยด้านบริหารจัดการการขายและกลยุทธ์ด้านราคาบัตรโดยสารเพื่อให้บริษัทฯ สามารถเสนอราคาบัตรโดยสารที่แข่งขันได้ การพัฒนาศูนย์บริการตอบรับทางโทรศัพท์ (THAI Global Call Center) ที่รองรับได้หลายภาษา การพัฒนาช่องทางการขายตรงผ่านเว็บไซต์ของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มีระบบที่ทันสมัยและทัดเทียมกับสายการบินชั้นนำ ทำให้ผู้โดยสารสามารถซื้อบัตรโดยสารผ่านช่องทางการจัดจำหน่าย

แบบผสมผสาน (Omnichannel) รวมถึงการปรับปรุงระบบการจองบัตรโดยสาร โดยในเดือนพฤษภาคม 2567 บริษัทฯ ได้เปิดตัวแอปพลิเคชัน Thai Airways รูปแบบใหม่บนโทรศัพท์มือถือ และอยู่ระหว่างการพัฒนาลักษณะทางเทคนิคต่าง ๆ (Features) เพื่อให้บริการอย่างครบวงจรและส่งเสริมประสบการณ์การเดินทางที่ดีที่สุดแก่ผู้โดยสารและสมาชิกโปรแกรมสะสมไมล์ รอยัล ออร์คิด พลัส (Royal Orchid Plus: ROP) ตั้งแต่การให้บริการช่วยเหลือและอำนวยความสะดวกในการค้นหาเส้นทางบิน การสำรองที่นั่ง การซื้อบริการเสริมต่าง ๆ การจัดการและติดตามข้อมูลการเดินทาง การแจ้งเตือนข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับเที่ยวบินอย่างทันทั่วถึง รวมถึงเป็นช่องทางการนำเสนอสิทธิพิเศษต่าง ๆ

6. การปรับปรุงกระบวนการจัดซื้อและการบริหารจัดการค่าบำรุงรักษาเครื่องบิน บริษัทฯ ได้ปรับปรุงกระบวนการจัดซื้อ สอบทานสัญญาระหว่างคู่ค้า รวมถึงปรับใช้ระบบการจัดซื้อจัดจ้าง รวมถึงการเจรจาสัญญาบำรุงรักษาเครื่องบิน และปรับปรุงกระบวนการบริหารจัดการอะไหล่หรือชิ้นส่วนคงเหลือ โดยวางแผนการซ่อมบำรุงเครื่องบินล่วงหน้าระยะยาว 3 ปี และระยะสั้น 3 เดือน และคำนึงถึงการซ่อมบำรุงตามที่กำหนดโดยผู้ผลิตและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตารางการบิน อายุการใช้งานของเครื่องบินแต่ละลำ ซึ่งฝ่ายซ่อมบำรุงของบริษัทฯ จะดำเนินการแจ้งการจัดหาอะไหล่ล่วงหน้า เพื่อให้ฝ่ายจัดซื้อสามารถจัดหาชิ้นส่วนอะไหล่ที่เหมาะสมได้ตามกำหนดแผนงานซ่อมบำรุง ประกอบกับแบบเครื่องบินที่ลดลงและแผนการจัดหาเครื่องบินที่ชัดเจนทำให้บริษัทฯ สามารถบริหารจัดการและวางแผนการจัดหาชิ้นส่วนอะไหล่ได้แม่นยำมากขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ มีการใช้บริการการจัดหาอะไหล่จากบริษัทผู้ผลิตเครื่องบินและบริษัทผู้ผลิตอะไหล่โดยตรง รวมถึงมีการใช้บริการผู้ให้บริการที่ให้บริการพัสดุและการบำรุงรักษา โดยอิงตามอัตราค่าเช่าเงินรายชั่วโมงการบินซึ่งคงที่ตามสัญญา พร้อมรับประกันความพร้อมของชิ้นส่วนจนถึงประสิทธิภาพการทำงาน

7. การหาประโยชน์จากทรัพย์สินรองที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจ โดยการจำหน่ายอสังหาริมทรัพย์ในต่างประเทศที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์แล้วในปี 2567 และช่วงไตรมาส 1 ปี 2568 ที่ผ่านมามีรายละเอียด ดังนี้

การจำหน่ายอสังหาริมทรัพย์ต่างประเทศ

- บ้านพักที่ลอนดอน (Kelso Place) สหราชอาณาจักร

การจำหน่ายอากาศยาน

- โบอิง 747-400 จำนวน 1 ลำ
- โบอิง 777-200 จำนวน 3 ลำ
- แอร์บัส A340-500 จำนวน 2 ลำ
- แอร์บัส A340-600 จำนวน 4 ลำ

การจำหน่ายเครื่องบิน

- 3 เครื่องยนต์

8. การดำเนินการปรับโครงสร้างทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการ โดย (1) ในเดือนพฤศจิกายน 2567 ที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้จัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนเพื่อรองรับการแปลงหนี้เป็นทุน (Mandatory Conversion) การแปลงหนี้เดิมเป็นทุนเพิ่มเติมโดยสมัครใจ (Voluntary Conversion) และการใช้สิทธิแปลงหนี้ดอกเบี้ยใหม่ตั้งพักเป็นทุนโดยสมัครใจของเจ้าหนี้กลุ่มที่ 4 เจ้าหนี้กลุ่มที่ 5 เจ้าหนี้กลุ่มที่ 6 และเจ้าหนี้ผู้ถือหุ้นกู้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ รวมจำนวน 20,989,446,278 หุ้น หรือคิดเป็นการชำระหนี้และดอกเบี้ยตั้งพักรวมประมาณ 53,453.2 ล้านบาท และ (2) ในระหว่างวันที่ 6-12 ธันวาคม 2567 บริษัทฯ ดำเนินการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมก่อนการปรับโครงสร้างทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการ พนักงานของบริษัทฯ และบุคคลในวงจำกัด รวมจำนวน 5,131,073,372 หุ้น หรือคิดเป็นมูลค่ารวมประมาณ 22,987.2 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯ ได้จดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วกับกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ เรียบร้อยแล้ว โดยภายหลังการปรับโครงสร้างทุนบริษัทฯ มีทุนจดทะเบียนชำระแล้วจำนวนทั้งสิ้น 283,032,915,670 บาท มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท นอกจากนี้ ในการ

ประชุมผู้บริหารแผน ครั้งที่ 6/2568 เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2568 ได้มีมติอนุมัติให้ลดทุนของบริษัทฯ ด้วยการลดมูลค่าที่ตราไว้ (Par Value) ของหุ้นของบริษัทฯ จากหุ้นละ 10.00 บาท เป็นหุ้นละ 1.30 บาท เพื่อชดเชยผลขาดทุนสะสมทางบัญชีของบริษัทฯ ให้ใกล้เคียงศูนย์มากที่สุด โดยบริษัทฯ ได้ดำเนินการจดทะเบียนลดทุนด้วยการลดมูลค่าที่ตราไว้ (Par Value) ของหุ้นของบริษัทฯ กับกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์เรียบร้อยแล้วเมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2568 โดยภายหลังการลดทุนดังกล่าว บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้ว จำนวนทั้งสิ้น 36,794,279,037.10 บาท ทั้งนี้ เนื่องจากการลดทุนดังกล่าวมิได้กระทบต่อจำนวนหุ้นของบริษัทฯ ซึ่งผู้ถือหุ้นแต่ละรายถืออยู่แต่อย่างใด

9. การพัฒนาความร่วมมือกับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ในการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินชั้นนำระดับโลก (Aviation Hub) โดยได้จัดประชุมเชิงปฏิบัติการ “Connecting the Unconnected” เพื่อยกระดับการส่งมอบประสบการณ์การเดินทางของผู้โดยสารในทุกมิติ มุ่งเน้นการพัฒนาเครือข่ายเส้นทางบิน โครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก และการใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ อาทิ ผลักดันให้มีการใช้เทคโนโลยีเพื่ออำนวยความสะดวกในการเช็คอินด้วยตนเอง เช่น การเช็คอินผ่านเว็บไซต์ แอปพลิเคชัน ตู้เช็คอินด้วยตนเอง (Check-in KIOSK) และ Sawasdee by AOT และโครงการ Biometric Technology เพื่อใช้ตรวจสอบอัตลักษณ์ของผู้โดยสารซึ่งจะมีการถ่ายภาพใบหน้าของผู้โดยสารขณะเช็คอิน ตลอดจนการพัฒนาประสิทธิภาพการเชื่อมต่อเที่ยวบินเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารของการบินไทย และสายการบินพันธมิตรสตาร์อัลไลแอนซ์ ซึ่งสอดคล้องกับวิสัยทัศน์ประเทศไทย “IGNITE THAILAND: จุดพลัง รวมใจไทยต้องเป็นหนึ่ง” ที่จะผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบิน (Aviation Hub) โดยรัฐบาลจะพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญเพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจทั่วโลกให้เชื่อมถึงกันด้วยจุดแข็งทางภูมิศาสตร์ และสภาพแวดล้อมของประเทศ


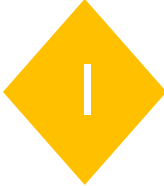

ค่านิยมหลัก (Core Values)

บริษัทฯ มีนโยบายในการปลูกฝังค่านิยมหลักขององค์กร (Corporate Core Values) ที่กำหนดขึ้นตามวิสัยทัศน์ (Vision) และพันธกิจ (Mission) ที่ปรับเปลี่ยนให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ทางธุรกิจ โดยมุ่งหวังให้พนักงานได้นำค่านิยมหลักขององค์กรมาปรับเปลี่ยนเป็นพฤติกรรมอันพึงประสงค์ ซึ่งจะเป็รากฐานสำคัญในการสร้างวัฒนธรรมองค์กรที่แข็งแกร่งของบริษัทฯ ต่อไป

ผู้บริหารในทุกระดับจะต้องเป็นแบบอย่างที่ดี (Role Model) ในการปฏิบัติตนตามบทบาท และบรรทัดฐานของค่านิยมหลักที่บริษัทฯ ได้กำหนดไว้ เพื่อกระตุ้นให้พนักงานเกิดพฤติกรรมอันพึงประสงค์ตามค่านิยมหลักขององค์กรอย่างจริงจัง และส่งเสริมบรรยากาศการทำงานร่วมกันบนแบบแผนของค่านิยมหลักขององค์กร ซึ่งบริษัทฯ ได้กำหนดให้ผู้บริหารและพนักงานทุกคนมีพฤติกรรมอันพึงประสงค์ตามค่านิยมหลักของบริษัทฯ

ในปัจจุบันได้ทำการปรับ Core Values ใหม่ โดยได้รวม Core Competency เข้ากับ Core Values พร้อมทั้งเพิ่มรายละเอียดคำจำกัดความ ทั้งนี้ สารสำคัญของ Core Values ที่ได้ปลูกฝังมาเป็นเวลาประมาณ 3 ปี ยังคงไม่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม ดังนั้นการดำเนินการปลูกฝัง Core Values จึงสามารถทำได้อย่างต่อเนื่อง โดยไม่จำเป็นต้องเริ่มต้นใหม่



ค่านิยมหลัก		พฤติกรรมอันพึงประสงค์	สอดคล้องกับวิสัยทัศน์
	<i>Agility and Adaptability</i> ยืดหยุ่น คล่องตัว	มีความยืดหยุ่น คล่องตัว ตอบสนองอย่างรวดเร็วและเหมาะสมต่อสถานการณ์ แนวโน้มตลาด ความต้องการของลูกค้าที่เปลี่ยนแปลง	สร้างผลกำไรที่ได้อย่างต่อเนื่อง
	<i>Assertive and Proactive</i> กล้าแสดงความคิดเห็น แสวงหาโอกาส	กล้าแสดงความคิดเห็น สื่อสารแนวคิดอย่างชัดเจน สามารถมองเห็นและแสวงหาโอกาสในอนาคต เพื่อให้การทำงานบรรลุเป้าหมายและวิสัยทัศน์	
	<i>Integrity</i> ซื่อสัตย์ ซื่อตรง	ตัดสินใจ ดำเนินงาน และปฏิบัติตนด้วยความซื่อสัตย์สุจริต บนหลักจริยธรรมและธรรมาภิบาล	ความแข็งแกร่งของ อัตลักษณ์ความเป็นไทย เชื่อมโยงไทยสู่ทั่วโลก
	<i>Transparency</i> โปร่งใส	ให้ข้อมูลและเปิดเผยอย่างตรงไปตรงมา แสดงความโปร่งใส ความรับผิดชอบต่อการตัดสินใจและการกระทำ สามารถอธิบายได้	
	<i>Mastering Customer Centricity</i> ใส่ใจลูกค้า	ให้ความสำคัญกับลูกค้าเป็นอันดับแรก ทุ่มเทและมุ่งมั่นเพื่อส่งมอบการบริการที่ดีที่สุดและประสบการณ์ที่น่าประทับใจ เพื่อสร้างความผูกพันและความภักดีของลูกค้าอย่างต่อเนื่องในระยะยาว	การเป็นสายการบิน คุณภาพสูงที่ให้บริการเต็มรูปแบบ
	<i>Continuous Improvement</i> คิดใหม่ ทำใหม่	ส่งเสริมการหาแนวคิด วิธีการใหม่ ๆ เพื่อพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการ กระบวนการทำงานและศักยภาพของบุคลากรอย่างต่อเนื่อง รวมถึงให้ความสำคัญกับประเด็นเรื่องความยั่งยืน (sustainability)	
	<i>Maximize Safety</i> ยึดมั่นความปลอดภัย	ยึดมั่นในความปลอดภัยเป็นอันดับแรกในทุกการตัดสินใจและการกระทำ	

1.1.2 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญ



ปี 2563

26 พฤษภาคม 2563 บริษัทฯ ได้ยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการต่อศาลล้มละลายกลาง เนื่องจากในช่วงที่ผ่านมาบริษัทฯ ได้เผชิญกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ส่งผลกระทบโดยตรงต่ออุตสาหกรรมการบิน โดยจำเป็นต้องลดจำนวนเที่ยวบินลงอย่างมีนัยสำคัญ และจำเป็นต้องหยุดการให้บริการเป็นการชั่วคราว ทำให้ความสามารถในการสร้างรายได้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญ เกิดการขาดสภาพคล่อง และจำเป็นต้องเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ

14 กันยายน 2563 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการของการบินไทย และแต่งตั้งผู้ทำแผน ได้แก่ 1. พลอากาศเอก ชัยพลกฤษ์ ดิษยะศริน 2. นายจักรกฤษณ์ พาราพันธกุล 3. นายพีระพันธุ์ สาลีรัฐวิภาค 4. นายบุญทักษ์ หวังเจริญ 5. นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ 6. นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร และ 7. บริษัท อีวาย คอร์ปอเรทแอดไวซอรี่ เซอร์วิสเชส จำกัด

ปี 2564

15 มิถุนายน 2564 ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการ และคำร้องขอแก้ไขแผน และแผนได้กำหนดผู้บริหารแผน ได้แก่ 1. นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ 2. นายพรชัย สุริยะเวช 3. นายไกรสร บารมีอวยชัย 4. นายศิริ จิระพงษ์พันธ์ และ 5. นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร

ปี 2565

20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบการขอแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการ และเมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2565 นายไกรสร บารมีอวยชัย และนายศิริ จิระพงษ์พันธ์ ผู้บริหารแผนได้ลาออกจากการเป็นผู้บริหารแผนของบริษัทฯ โดยผู้บริหารแผน 3 ท่านที่เหลืออยู่มีอำนาจกระทำการในฐานะผู้บริหารแผนของบริษัทฯ ต่อไปได้ตามมาตรา 90/65 (6) แห่งพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 และข้อ 10.6 (2) ของแผนฟื้นฟูกิจการ

14 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการ กล่าวคือ ดำเนินการจัดทะเบียนกับกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ เพื่อเพิ่มทุนจดทะเบียนจากเดิมจำนวน 21,827,719,170 บาท เป็นทุนจดทะเบียนจำนวน 336,824,601,650 บาท โดยการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวนไม่เกิน 31,499,688,248 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10.00 บาท ตามที่กำหนดในข้อ 5.6 ของแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ เพื่อรองรับการจัดสรรหุ้นที่กำหนดไว้ในแผนฟื้นฟูกิจการ และจดทะเบียนแก้ไขเพิ่มเติมหนังสือบริคณห์สนธิ ข้อ 4. เพื่อให้สอดคล้องกันเรียบร้อยแล้ว

ปี 2566

17 พฤษภาคม 2566 ที่ประชุมคณะกรรมการเจ้าหนี้มีมติเห็นชอบให้บริษัทฯ ปรับโครงสร้างการดำเนินธุรกิจกลุ่มธุรกิจการบินของบริษัทฯ โดยภายหลังการปรับโครงสร้าง บริษัทฯ จะเป็นผู้บริหารจัดการการดำเนินงาน การวางแผนฝูงบิน การบริหารตารางเวลาการบิน และวางแผนเครือข่ายเส้นทางบินที่ให้บริการของฝูงบินทั้งของบริษัทฯ และของไทยสมายล์ ซึ่งจะส่งผลให้เกิดความคล่องตัวและเสริมความแข็งแกร่งในการดำเนินธุรกิจมากยิ่งขึ้น โดยได้โอนย้ายการปฏิบัติการบินและบริการต่าง ๆ ทั้งหมดจากไทยสมายล์ ไปยังการบินไทย ตั้งแต่เดือนมกราคม 2567 เป็นต้นไป

ปี 2567

29 พฤศจิกายน 2567 บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการด้วยการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ จำนวนรวมทั้งสิ้น 20,989,446,278 หุ้น ให้แก่เจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการจากการแปลงหนี้เป็นทุนตามข้อ 5.6.3 ของแผนฟื้นฟูกิจการ ที่ราคา 2.5452 บาทต่อหุ้น ซึ่งประกอบไปด้วย (ก) การแปลงหนี้เป็นทุนซึ่งเป็นหน้าที่ของเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ (Mandatory Conversion) ตามกรอบที่กำหนดไว้ในข้อ 5.6.3 (ข) ของแผนฟื้นฟูกิจการ (ข) การใช้สิทธิแปลงหนี้เป็นทุนโดยสมัครใจของเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ (Voluntary Conversion) ตามกรอบที่กำหนดไว้ในข้อ 5.6.3 (ก) ของแผนฟื้นฟูกิจการ และ (ค) การใช้สิทธิแปลงดอกเบี้ยใหม่ตั้งพักเป็นทุนโดยสมัครใจของเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ ตามกรอบที่กำหนดไว้ในข้อ 5.6.3 (ค) ของแผนฟื้นฟูกิจการ และได้จดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วกับกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์เรียบร้อยแล้ว โดยภายหลังการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ และการจดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วจากการแปลงหนี้เป็นทุนตามข้อ 5.6.3 ของแผนฟื้นฟูกิจการดังกล่าว บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียนชำระแล้ว จำนวนทั้งสิ้น 231,722,181,950 บาท และมีหุ้นที่ออกจำหน่ายแล้วทั้งหมดจำนวน 23,172,218,195 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10.00 บาท

20 ธันวาคม 2567 บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการด้วยการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ จำนวนรวมทั้งสิ้น 5,131,073,372 หุ้น ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ ก่อนการปรับโครงสร้างทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการที่มีสิทธิได้รับการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนพนักงานของบริษัทฯ ที่มีสิทธิได้รับการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุน และบุคคลในวงจำกัดจากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนตามข้อ 5.6.4 ของแผนฟื้นฟูกิจการ ที่ราคา 4.48 บาทต่อหุ้น ตามกรอบที่กำหนดไว้ในข้อ 5.6.4 ของแผนฟื้นฟูกิจการ และได้จดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วกับกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์เรียบร้อยแล้ว โดยภายหลังการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ และการจดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วจากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนตามข้อ 5.6.4 ของ แผนฟื้นฟูกิจการดังกล่าว บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียนชำระแล้ว จำนวนทั้งสิ้น 283,032,915,670 บาท และมีหุ้น ที่ออกจำหน่ายแล้วทั้งหมดจำนวน 28,303,291,567 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10.00 บาท

23 ธันวาคม 2567 บริษัทฯ ได้จดทะเบียนลดทุนจดทะเบียนโดยการตัดหุ้นซึ่งยังมิได้มีการออก จำหน่ายจากการแปลงหนี้เป็นทุนและการเสนอขายหุ้นภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการ จำนวน 5,379,168,598 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10.00 บาท กับกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์เรียบร้อยแล้ว โดยภายหลังการจดทะเบียนลดทุนจดทะเบียนดังกล่าว บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียนและทุนจดทะเบียนชำระแล้วจำนวนทั้งสิ้น 283,032,915,670 บาท โดยมีหุ้นที่ออกจำหน่ายแล้วทั้งหมด จำนวน 28,303,291,567 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10.00 บาท

ปี 2568

21 มกราคม 2568 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งไม่เห็นชอบด้วยกับข้อเสนอขอแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการทั้ง 3 ฉบับ กล่าวคือ (1) คำร้องขอแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการเพื่อกำหนดให้ผู้บริหารแผนมีอำนาจลดทุนด้วยการลดมูลค่าหุ้นที่ตราไว้ (Par Value) เพื่อล้างผลขาดทุนสะสม (2) คำร้องขอแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการเพื่อเพิ่มข้อกำหนดที่ชัดเจนว่า หากในอนาคตบริษัท จะมีการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้น บริษัทฯ สามารถนำกระแสเงินสดส่วนเกินมาจ่ายเงินปันผลได้ โดยเจ้าหน้าที่ตามแผนฟื้นฟูกิจการจะได้รับชำระหนี้ก่อนกำหนดตามแผนฟื้นฟูกิจการ เป็นจำนวนเงินไม่น้อยกว่าจำนวนเงินปันผลที่มีการเสนอจ่ายให้แก่ผู้ถือหุ้นในครั้งนั้น ๆ และ (3) คำร้องขอแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการเพื่อเพิ่มผู้บริหารแผนจำนวน 2 ท่าน เนื่องจากศาลพิจารณาแล้วเห็นว่า การลดทุนด้วยการลดมูลค่าหุ้นที่ตราไว้ (Par Value) เพื่อล้างผลขาดทุนสะสม และการนำกระแสเงินสดส่วนเกินมาจ่ายเงินปันผลและการชำระหนี้ก่อนกำหนดกรณีจ่ายเงินปันผล เป็นวิธีการที่ผู้บริหารแผนมีอำนาจกระทำได้อยู่แล้ว และดำเนินการดังกล่าวมิได้กระทบสิทธิต่อการได้รับชำระหนี้ของเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการแต่อย่างใด ส่วนการเพิ่มผู้บริหารแผนจำนวน 2 ท่าน ไม่มีความจำเป็นเพื่อให้การฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ สำเร็จลุล่วง

25 กุมภาพันธ์ 2568 เพื่อปฏิบัติตามข้อ 5.6.8 ของแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ ซึ่งกำหนดว่า ก่อนที่บริษัทฯ จะยื่นคำร้องต่อศาลล้มละลายกลางเพื่อแจ้งผลสำเร็จของการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการและขอให้ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการได้นั้น ให้ผู้บริหารแผนเรียกประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาเรื่องต่าง ๆ ตามที่แผนฟื้นฟูกิจการกำหนดไว้ ที่ประชุมคณะผู้บริหารแผน ครั้งที่ 6/2568 ซึ่งจัดขึ้นเมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2568 จึงได้อนุมัติการเรียกและกำหนดวันประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2568 ซึ่งจะจัดขึ้นตามข้อกำหนดของแผนฟื้นฟูกิจการ ในวันศุกร์ที่ 18 เมษายน 2568 เวลา 13.00 น. ในรูปแบบการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-Meeting) โดยกำหนดวันกำหนดรายชื่อผู้ถือหุ้นที่มีสิทธิเข้าร่วมประชุมและออกเสียงในที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น (Record Date) เป็นวันศุกร์ที่ 14 มีนาคม 2568 โดยมีระเบียบวาระการประชุม ดังนี้

- วาระที่ 1 พิจารณานุมัติกำหนดจำนวนกรรมการบริษัทฯ
- วาระที่ 2 พิจารณานุมัติแต่งตั้งกรรมการเข้าใหม่ของบริษัทฯ
- วาระที่ 3 พิจารณานุมัติกำหนดกรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทฯ

5 มีนาคม 2568 บริษัทฯ ได้ดำเนินการจดทะเบียนลดทุนกับกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ ด้วยการลดมูลค่าที่ตราไว้ (Par Value) ของหุ้นของบริษัทฯ จากหุ้นละ 10.00 บาท เป็นหุ้นละ 1.30 บาท เพื่อชดเชยผลขาดทุนสะสมทางบัญชีของบริษัทฯ ให้ใกล้เคียงศูนย์มากที่สุด ซึ่งเป็นไปตามมติของที่ประชุมคณะผู้บริหารแผนของบริษัทฯ เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2568 โดยภายหลังการลดทุนดังกล่าว บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียนและทุนจดทะเบียนชำระแล้ว จำนวนทั้งสิ้น 36,794,279,037.10 บาท โดยการลดทุนดังกล่าวมิได้กระทบต่อจำนวนหุ้นของบริษัทฯ ซึ่งผู้ถือหุ้นแต่ละรายถืออยู่แต่อย่างใด

ปี 2568

18 เมษายน 2568 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2568 ซึ่งจัดขึ้นตามข้อกำหนดของแผนฟื้นฟูกิจการได้มีมติอนุมัติกำหนดให้คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการ จำนวน 11 ท่าน และอนุมัติแต่งตั้งกรรมการเข้าใหม่จำนวน 8 ท่าน โดยคณะกรรมการบริษัทฯ จะประกอบด้วยกรรมการปัจจุบันจำนวน 3 ท่าน และกรรมการเข้าใหม่จำนวน 8 ท่าน โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ (กรรมการปัจจุบัน)
2. นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร (กรรมการปัจจุบัน)
3. พลอากาศเอก อำนาจ จีระมณีนัย (กรรมการอิสระปัจจุบัน)
4. นายลวณ แสงสนิท (กรรมการเข้าใหม่)
5. ดร.กฤษยา ตันติเตมิท (กรรมการเข้าใหม่)
6. นายชาครีย์ บำรุงวงศ์ (กรรมการเข้าใหม่)
7. พลตำรวจเอก รัชชัย ปิตะนีละบุตร (กรรมการเข้าใหม่)
8. นายณปกรณ์ ธนสุวรรณ์เกษม (กรรมการอิสระเข้าใหม่)
9. นายยรรยง เดชภักดินมมงคล (กรรมการอิสระเข้าใหม่)
10. นายสัมฤทธิ์ สำเนียง (กรรมการอิสระเข้าใหม่)
11. นายชาย เอี่ยมศิริ (ซึ่งปัจจุบันดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารของบริษัทฯ) (กรรมการเข้าใหม่)

28 เมษายน 2568 บริษัทฯ ยื่นคำร้องต่อศาลล้มละลายกลางเพื่อแจ้งผลสำเร็จของการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการและขอให้ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการ

8 พฤษภาคม 2568 บริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับโครงสร้างธุรกิจกลุ่มธุรกิจการบินของบริษัทฯ โดยได้ออนย้ายการปฏิบัติการบินและบริการต่าง ๆ ทั้งหมดจากไทยสมายล์ไปยังบริษัทฯ เสร็จสิ้นเรียบร้อยแล้ว ในการนี้ที่ประชุมคณะผู้บริหารแผน ครั้งที่ 14/2568 วันที่ 8 พฤษภาคม 2568 มีมติอนุมัติให้ดำเนินการกระบวนกรตามกฎหมายในการเลิกบริษัทของไทยสมายล์ต่อไป ซึ่งการดำเนินการเลิกบริษัทอยู่ดังกล่าวไม่ส่งผลกระทบต่อการทำงานของบริษัทฯ แต่อย่างใด

16 มิถุนายน 2568 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการ

16 มิถุนายน 2568 บริษัทฯ ได้จัดประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 1/2568 เพื่อพิจารณาแต่งตั้งประธานกรรมการบริษัท รวมถึงแต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อย ซึ่งประกอบด้วย คณะกรรมการตรวจสอบ และคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

1.1.3 การใช้เงินระดมทุนตามวัตถุประสงค์ที่แจ้งในแบบแสดงรายการข้อมูลการเสนอขายหลักทรัพย์

ในปี 2567 บริษัทฯ ได้ดำเนินการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนเพื่อการปรับโครงสร้างทุนภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการ โดยมีรายละเอียดและวัตถุประสงค์ ดังนี้

ก. การเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนเพื่อการปรับโครงสร้างทุนภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการ เพื่อรองรับการใช้สิทธิแปลงหนี้เดิมเพิ่มเติม (Voluntary Conversion) และดอกเบี้ยใหม่ตั้งพักเป็นหุ้นสามัญตามแผนฟื้นฟูกิจการ โดยบริษัทฯ ไม่ได้รับเงินจำนวนใด ๆ ในการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนสำหรับการแปลงหนี้เป็นทุนภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการดังกล่าว อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ขอเรียนให้ทราบว่า เจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการที่มีสิทธิแปลงหนี้เป็นทุนได้แสดงเจตนาใช้สิทธิแปลงหนี้เป็นทุนโดยสมัครใจในระหว่างวันที่ 19-21 พฤศจิกายน 2567 และบริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนและจดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วกับกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ เรียบร้อยแล้วในวันที่ 29 พฤศจิกายน 2567 โดยมีรายละเอียดดังนี้

วัตถุประสงค์การใช้เงิน	จำนวนหุ้น (หุ้น)	มูลค่าการแปลงหนี้เป็นทุน (ล้านบาท)
1. เพื่อรองรับการใช้สิทธิแปลงหนี้เดิมของเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการเป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุน	4,911,236,792	12,500.1
2. เพื่อรองรับการใช้สิทธิแปลงดอกเบี้ยใหม่ตั้งพักของเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการเป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุน	1,304,549,684	3,320.3

ข. การเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนเพื่อการปรับโครงสร้างทุนภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการ เพื่อเสนอขายแก่ผู้ถือหุ้นเดิมก่อนการปรับโครงสร้างทุนและพนักงานของการบินไทยตามที่ระบุในแผนฟื้นฟูกิจการ

โดยการบินไทยได้รับเงินจากการเสนอขายหุ้นดังกล่าวเป็นจำนวนสุทธิประมาณ 22,406.3 ล้านบาท (ภายหลังหักค่าใช้จ่ายในการเสนอขายตามแผนฟื้นฟูกิจการ) ซึ่งบริษัทฯ จะต้องนำไปพิจารณาพร้อมกับกระแสเงินสดที่จะถูกจัดสรรเพื่อชำระหนี้ให้เจ้าหนี้ตามที่ระบุไว้ในแผนฟื้นฟูกิจการ (โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.4 ลำดับการจัดสรรกระแสเงินสด) และวัตถุประสงค์อื่น ๆ ที่ได้ระบุในแบบแสดงรายการข้อมูลการเสนอขายหลักทรัพย์ (แบบ 69-1) และหนังสือชี้ชวน ดังนี้

วัตถุประสงค์การใช้เงินอื่น ๆ	ประมาณการการใช้เงิน (ล้านบาท)	จำนวนเงินที่ใช้จริงถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2568 (ล้านบาท)
1. การจัดหาเครื่องบินและค่าใช้จ่ายตามสัญญาเช่าเครื่องบินในปัจจุบัน	10,406.3	6,317.0
2. การปรับปรุงห้องโดยสารเครื่องบิน (Retrofit)	5,000.0	261.4
3. การพัฒนาโครงการศูนย์ซ่อมบำรุง (MRO Centers)	2,000.0	41.7
4. เงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินธุรกิจ	5,000.0	-

1.1.4 ข้อผูกพันที่บริษัทฯ ให้คำมั่นไว้ในแบบแสดงรายการข้อมูล รวมทั้งการปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อผูกพันหรือเงื่อนไขดังกล่าวในปีต่อ ๆ มา

โปรดพิจารณาความคืบหน้าการแก้ไขประเด็นจากการสอบทานระบบการควบคุมภายในของบริษัทฯ รายละเอียดปรากฏอยู่ในส่วนที่ 2 ข้อ 9.1.2

1.1.5 รางวัลที่บริษัทฯ ได้รับ

Skytrax World Airline Awards 2025

- รางวัลสายการบินที่มีพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินที่ดีที่สุดในโลก (World's Best Airline Cabin Crew) อันดับ 11
- รางวัลสายการบินที่มีบริการภาคพื้นในสนามบินที่ดีที่สุดในโลก (World's Best Airport Services) อันดับ 11
- รางวัลสายการบินที่มีพนักงานที่ดีที่สุดในโลกของเอเชีย (Best Airline Staff in Asia) อันดับ 10

Destin Asian Readers' Choice Awards 2024

- รางวัลสายการบินยอดเยี่ยม (Best Airlines) อันดับ 3
- รางวัลสายการบินที่ให้บริการชั้นพรีเมียมยอดเยี่ยม (Best Airlines: Premium Classes) อันดับ 3
- รางวัลสายการบินที่ให้บริการชั้นประหยัดยอดเยี่ยม (Best Airline: Economy Class) อันดับ 3
- รางวัลโปรแกรมสะสมไมล์ยอดเยี่ยม (Best Frequent-Flier Programs) อันดับ 3
- รางวัลสายการบินที่ให้บริการสื่อบันเทิงบนเครื่องบินยอดเยี่ยม (Best In-Flight Entertainment) อันดับ 5



Travel + Leisure Awards 2024

- รางวัล Best International Airline 2024 อันดับ 8



PAX International Readership Awards 2025



Destin Asian Readers' Choice Awards 2025

- รางวัลสายการบินยอดเยี่ยม (Best Airlines) อันดับ 3
- รางวัลสายการบินที่ให้บริการชั้นพรีเมียมยอดเยี่ยม (Best Airlines: Premium Classes) อันดับ 4
- รางวัลสายการบินที่ให้บริการชั้นประหยัดยอดเยี่ยม (Best Airline: Economy Class) อันดับ 3
- รางวัลโปรแกรมสะสมไมล์ยอดเยี่ยม (Best Frequent-Flier Programs) อันดับ 3
- โปรแกรมสะสมไมล์ยอดเยี่ยม (Best Frequent Flier Programs) อันดับ 5



The 1st BT Award

- รางวัลองค์กรที่มีแนวทางการพัฒนาธุรกิจอย่างยั่งยืน (Best Brand for a Better Tomorrow)



TOP50 COMPANIES IN THAILAND 2025

- รางวัล 50 บริษัทที่ดีที่สุดในประเทศไทย ประจำปี 2025 อันดับที่ 28



OGEN Thailand Most Attractive Companies 2025

- รางวัลองค์กรที่คนอยากร่วมงานมากที่สุด ประจำปี 2025 อันดับที่ 28



1.2 ลักษณะการประกอบธุรกิจ

1.2.1 โครงสร้างรายได้

ตารางต่อไปนี้แสดงโครงสร้างรายได้ของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

	งวด 3 เดือน วันที่ 1 ม.ค. - 31 มี.ค. 68		งวด 3 เดือน วันที่ 1 ม.ค. - 31 มี.ค. 67		ปี 2567		ปี 2566		ปี 2565	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากกิจการขนส่ง										
ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	43,219.3	83.5	42,653.2	84.3	159,103.7	82.5	132,736.3	80.2	73,408.4	69.8
ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	4,175.9	8.1	3,761.7	7.4	17,267.9	9.0	15,464.2	9.3	23,784.4	22.6
รวมรายได้จากกิจการขนส่ง	47,395.2	91.6	46,414.9	91.7	176,371.6	91.5	148,200.5	89.5	97,192.8	92.4
รายได้การบริการอื่น ๆ ⁽¹⁾	2,878.5	5.5	2,602.1	5.2	10,876.9	5.6	9,245.1	5.6	6,674.1	6.3
รวมรายได้จากการขายหรือ การให้บริการ	50,273.7	97.1	49,017.0	96.9	187,248.5	97.1	157,445.6	95.1	103,866.9	98.7
รายได้อื่น ๆ ⁽²⁾	1,488.2	2.9	1,567.2	3.1	5,572.6	2.9	8,046.2	4.9	1,345.4	1.3
รวมรายได้	51,761.9	100.0	50,584.2	100.0	192,821.1	100.0	165,491.8	100.0	105,212.3	100.0

หมายเหตุ: (1) รายได้การบริการอื่น ๆ ประกอบด้วยค่าบริการภาคพื้น ศรัทธาการบิน การบริการคลังสินค้า กิจการซ่อมบำรุงฝ่ายช่าง และกิจการสนับสนุนอื่น ๆ

(2) รายได้อื่น ๆ ประกอบด้วย ดอกเบี้ยรับ กำไรที่เกิดจากตราสารอนุพันธ์ กำไรจากการขายเงินลงทุน กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้
กำไรจากการจำหน่ายทรัพย์สิน ผลกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ รายได้ค่าสินค้าหมดทดแทน และรายได้ค่าปรับ เป็นต้น

1.2.2 ข้อมูลเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์

1.2.2.1 ลักษณะผลิตภัณฑ์หรือบริการ และการพัฒนานวัตกรรมธุรกิจ

บริษัทฯ ดำเนินกิจการและให้บริการเกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศแบบครบวงจรด้านการบินพาณิชย์ ทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศและเส้นทางบินในประเทศ โดยแบ่งการบริหารจัดการธุรกิจออกเป็น 3 กิจการ ประกอบด้วย กิจการขนส่งทางอากาศ (Core Business) หน่วยธุรกิจ (Business Unit) และกิจการอื่น ๆ โดยสรุปสาระสำคัญ ดังนี้

1. กิจการขนส่งทางอากาศ กิจการขนส่งทางอากาศถือเป็นกิจการหลักของบริษัทฯ ประกอบด้วยบริการขนส่งผู้โดยสาร การบริการขนส่งสินค้าพัสดุภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์ โดยให้บริการขนส่งในเส้นทางบินไปยังจุดหมายต่าง ๆ ทั้งแบบเที่ยวบินประจำและเที่ยวบินเช่าเหมาลำ ครอบคลุมทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ

2. หน่วยธุรกิจ หน่วยธุรกิจของบริษัทฯ เป็นหน่วยงานสนับสนุนให้การดำเนินธุรกิจสายการบินเป็นไปอย่างราบรื่น โดยแต่ละหน่วยธุรกิจมีความเกี่ยวเนื่องโดยตรงกับกิจการขนส่ง มีการดำเนินงานที่สอดคล้องกันอย่างเป็นระบบ เพื่อให้เครื่องบินสามารถเดินทางจากสถานีต้นทางถึงสถานีปลายทางตรงตามกำหนดเวลาที่ระบุในตารางบิน ด้วยความสะดวกสบาย รวดเร็ว และปลอดภัย ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยสร้างความน่าเชื่อถือให้แก่บริษัทฯ พร้อมทั้งสร้างความมั่นใจและความพึงพอใจให้แก่ผู้ให้บริการ ทั้งนี้ ธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องโดยตรงกับกิจการขนส่งมีรายละเอียดการให้บริการดังนี้

2.1 ธุรกิจการบริการคลังสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ (THAI Cargo Terminal Service) ให้บริการจัดการคลังสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์สำหรับการขนส่งสินค้าทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และบริการจัดการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ โดยการดำเนินงานบริการคลังสินค้าแบบครบวงจร ทั้งสินค้าขาเข้า สินค้าขาออก และสินค้าถ่ายลำ โดยมีสินค้าที่ขนส่งทางอากาศหลายประเภท เช่น สินค้าควบคุมอุณหภูมิ สัตว์มีชีวิตสินค้าที่มีมูลค่า สินค้าอันตราย สินค้าเร่งด่วน และสินค้าทั่วไป เป็นต้น

2.2 ธุรกิจการบริการภาคพื้น (Ground Services) ประกอบด้วย 2 กิจกรรมดังนี้

2.2.1 การบริการลูกค้าภาคพื้น (Ground Customer Services) ให้บริการอำนวยความสะดวกโดยตรงกับผู้โดยสาร ตั้งแต่เดินทางเข้ามาสู่ท่าอากาศยาน ผ่านขั้นตอนและพิธีการต่าง ๆ จนเข้าสู่ท่าอากาศยานและจากตัวอากาศยานสู่ภาคพื้น ในเที่ยวบินทั้งขาเข้าและขาออก ครอบคลุมการบริการตั้งแต่ก่อนเที่ยวบิน (Pre-Flight Services) ไปจนถึงการบริการหลังเที่ยวบิน (Post-Flight Services) โดยให้บริการทั้งผู้โดยสารของบริษัทฯ และผู้โดยสารของสายการบินลูกค้า

2.2.2 การบริการอุปกรณ์ภาคพื้น (Ground Equipment Services) ให้บริการที่เกี่ยวข้องกับอากาศยาน อำนวยความสะดวกบริเวณลานจอดอากาศยานให้กับบริษัทฯ และสายการบินลูกค้า ให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย มีความปลอดภัยสูงสุด พร้อมปฏิบัติการบินเข้า-ออก ได้ตรงเวลา

2.3 ธุรกิจครัวการบิน (Catering Services) ดำเนินการในการผลิตอาหารสำหรับบริการผู้โดยสารทั้งเที่ยวบินในประเทศและระหว่างประเทศของ บริษัทฯ รวมถึงอาหารสำหรับบริการผู้โดยสารของสายการบินชั้นนำอื่น ๆ พร้อมทั้งดำเนินธุรกิจภาคพื้นที่เกี่ยวข้องกับอาหาร เช่น ภัตตาคาร ณ ท่าอากาศยานนานาชาติ ร้านเบเกอรี่ฟัพแอนด์พาย (Puff & Pie Bakery House) การให้บริการจัดเลี้ยงทั้งในและนอกสถานที่ ร้านอาหารสวัสดิการพนักงาน การบริการอาหารในโรงพยาบาล การบริการอาหารห้องรับรองพิเศษสายการบิน (Airlines Lounge) และเป็นพันธมิตรกับองค์กรต่าง ๆ ในการจำหน่าย ให้บริการอาหารและเครื่องดื่ม เช่น เมืองทองธานี บริษัท ขนส่ง จำกัด ร้านคาเฟ่เมซอน และร้านอินทนิล เป็นต้น

3. กิจกรรมอื่น ๆ ในส่วนของกิจกรรมอื่น ๆ ที่สนับสนุนการขนส่ง ได้แก่ การซ่อมบำรุงอากาศยาน โดยฝ่ายช่างการบริการอำนวยความสะดวก และการจำหน่ายสินค้าที่ระลึก เป็นต้น โดยมีรายละเอียดลักษณะการประกอบธุรกิจ ดังนี้

1. กิจการขนส่งทางอากาศ

1.1 กิจการขนส่งผู้โดยสาร

กิจการขนส่งทางอากาศยังคงเป็นธุรกิจหลักของบริษัทฯ ครอบคลุมการให้บริการขนส่งผู้โดยสาร ขนส่งสินค้าพัสดุภัณฑ์และไปรษณียภัณฑ์ โดยให้บริการทั้งในรูปแบบเที่ยวบินประจำและเที่ยวบินเช่าเหมาลำ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 บริษัทฯ มีเครื่องบินจำนวน 78 ลำ ให้บริการในเส้นทางระหว่างประเทศและเส้นทางภายในประเทศรวม 64 จุดบิน ครอบคลุมเมืองสำคัญในภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วโลก บริษัทฯ มุ่งเน้นพัฒนาเส้นทางบินที่เชื่อมโยงเครือข่ายเมืองสำคัญต่างๆ เพื่อรองรับความต้องการของผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าในระดับโลก พร้อมทั้งปรับตัวให้เข้ากับแนวโน้มของตลาดการบินสากล โดยมุ่งเน้นการพัฒนาความยั่งยืนในทุกมิติ ทั้งในด้านการบริการ การลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานในระยะยาว

● ลักษณะผลิตภัณฑ์หรือบริการ

(ก) ฝูงบินของบริษัทฯ

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 ฝูงบินของบริษัทฯ มีจำนวนเครื่องบินที่ใช้ปฏิบัติการบินจำนวน 78 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบินลำตัวกว้างขนาดใหญ่ที่ใช้ปฏิบัติการบินเส้นทางข้ามทวีป จำนวน 58 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER เครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 เครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 โบอิง 777-200ER โบอิง 787-9 โบอิง 787-8 และเครื่องบินลำตัวแคบที่ใช้ปฏิบัติการบินเส้นทางระยะใกล้ จำนวน 20 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A320-200

แบบเครื่องบิน	จำนวน (ลำ)		
	ณ วันที่ 31 มีนาคม	ณ วันที่ 31 ธันวาคม	ณ วันที่ 31 ธันวาคม
	2568	2567	2566
โบอิง 777-300ER 	17	17	17
แอร์บัส A350-900 	23	23	17
แอร์บัส A330-300 	5	5	3
โบอิง 777-200ER 	4	5	5
โบอิง 787-9 	3	3	2
โบอิง 787-8 	6	6	6
แอร์บัส A320-200 	20	20	20
รวม	78	79	70

(ข) การพัฒนาเส้นทางการบินและจุดบิน

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มุ่งเน้นการพัฒนาเครือข่ายเส้นทางบินเพื่อรองรับความต้องการเดินทางที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง หลังจากการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบิน โดยบริษัทฯ ได้กลับมาดำเนินการในระดับที่ใกล้เคียงกับช่วงก่อนการแพร่ระบาดของโควิด-19 พร้อมขับเคลื่อนตามแผนฟื้นฟูกิจการและเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน

บริษัทฯ ได้ปรับปรุงและวางแผนเครือข่ายเส้นทางบินให้สอดคล้องกับแนวโน้มตลาดของแต่ละภูมิภาค โดยเพิ่มความถี่เที่ยวบินในจุดบินที่มีศักยภาพ และเปิดเส้นทางบินใหม่เพื่อขยายเครือข่ายการบินให้ครอบคลุมกลุ่มเป้าหมายทั่วโลก โดยเฉพาะการขยายความร่วมมือกับสายการบินสมาชิกกลุ่ม Star Alliance 25 สายการบิน และสายการบินพันธมิตรอื่น ๆ ผ่านการทำข้อตกลงเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Share Flight) เพื่อเพิ่มความแข็งแกร่งในด้านการเชื่อมต่อเครือข่ายการบิน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 บริษัทฯ มีฝูงบินจำนวน 78 ลำ ให้บริการเส้นทางบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ รวมทั้งสิ้น 64 จุดบิน ครอบคลุมภูมิภาคสำคัญทั่วโลก ได้แก่

- 11 จุดบินในยุโรป
- 42 จุดบินในเอเชีย
- 3 จุดบินในออสเตรเลีย
- 8 จุดบินในประเทศไทย

โดยในระหว่างปี 2567 ได้มีการเพิ่มความถี่เที่ยวบินในเส้นทางที่มีศักยภาพสูง เช่น สาธารณรัฐประชาชนจีน ญี่ปุ่น และอินเดีย ตลอดจนการเปิดจุดบินไปยังเมืองโคชิ ประเทศอินเดีย รวมถึงกลับมาเปิดเส้นทางบินสำคัญในยุโรป ได้แก่ มิลาน สาธารณรัฐอิตาลี และออสโล ราชอาณาจักรนอร์เวย์ และบรัสเซลส์ ราชอาณาจักรเบลเยียม

การพัฒนาเส้นทางบินข้างต้น นอกจากรองรับความต้องการในการเดินทางของผู้โดยสาร ยังช่วยเพิ่มโอกาสทางธุรกิจให้กับบริษัทฯ ทำให้เครือข่ายการบินของบริษัทฯ ครอบคลุมกว้างขวางมากยิ่งขึ้น พร้อมยกระดับการเป็นสายการบินที่มี

เครือข่ายเชื่อมต่อภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ยุโรป และ ออสเตรเลีย ซึ่งถือเป็นก้าวสำคัญที่ช่วยเสริมสร้างศักยภาพด้านการท่องเที่ยว การค้า และการลงทุนของประเทศไทย พร้อมทั้งสร้างความเชื่อมั่นให้กับลูกค้าและพันธมิตรทางธุรกิจทั่วโลกอย่างต่อเนื่อง

(ค) ตารางข้อมูลเส้นทางบิน

เส้นทางบินภายในประเทศ

สถานการณ์การท่องเที่ยวภายในประเทศในปี 2567 และไตรมาส 1 ปี 2568 มีการฟื้นตัวอย่างต่อเนื่องและมีแนวโน้มการเติบโตที่แข็งแกร่งยิ่งขึ้น ส่งผลให้บริษัทฯ ได้เพิ่มความถี่และขยายการให้บริการเที่ยวบินตรงภายในประเทศแบบประจำ เพื่อรองรับความต้องการของนักท่องเที่ยวอย่างเต็มที่

ปัจจุบัน บริษัทฯ ให้บริการเที่ยวบินตรงภายในประเทศไปยัง 8 จุดบินหลัก ด้วยความถี่ 217 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ โดยครอบคลุมพื้นที่ดังนี้:

- ภาคเหนือ: เชียงใหม่ และเชียงใหม่
- ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ: ขอนแก่น อุตรดิตถ์ และอุบลราชธานี
- ภาคใต้: ภูเก็ต กระบี่ และหาดใหญ่

ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังคงมุ่งมั่นพัฒนาเส้นทางบินให้มีประสิทธิภาพ พร้อมตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวภายในประเทศและสนับสนุนเศรษฐกิจการท่องเที่ยวในภูมิภาคต่าง ๆ อย่างยั่งยืน

ข้อมูลเส้นทางบินภายในประเทศ

	งวด 3 เดือน วันที่ 1 ม.ค. - 31 มี.ค. 68	งวด 3 เดือน วันที่ 1 ม.ค. -31 มี.ค. 67	ปี 2567	ปี 2566	ปี 2565
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านบาท) ⁽¹⁾	2,191.2	2,238.5	8,299.5	6,576.0	5,581.0
ร้อยละของรายได้การขนส่งผู้โดยสารรวม (%)	5.1	5.2	5.3	5.0	7.6
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPKs) (ล้านคน-กิโลเมตร) ⁽²⁾	519.1	545.6	2,117.1	2,188.8	2,139.2
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASKs) (ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร) ⁽²⁾	553.4	582.9	2,327.1	2,466.7	2,725.9
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (%)	93.8	93.6	91.0	88.7	78.5
จำนวนจุดหมายปลายทางที่ให้บริการตามตารางการบิน (ตารางการบินประจำฤดูหนาว/ฤดูร้อน) ⁽³⁾	8/8	9/8	8/8	9/9	10/12
จำนวนของเที่ยวบินแบบประจำ (เที่ยวบินต่อสัปดาห์) (ตารางการบินประจำฤดูหนาว/ฤดูร้อน) ⁽³⁾	217/217	217/217	217/217	217/217	259/254

หมายเหตุประกอบเส้นทางบินของบริษัทฯ

- (1) รวมรายได้จากเที่ยวบิน รายได้ค่าน้ำหนักส่วนเกิน รายได้สุทธิจากการแลกเปลี่ยนการรับขนส่งผู้โดยสารสุทธิจากเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ ตามความตกลงเที่ยวบินร่วม และรายได้จากการขายที่นั่งโดยสารบนเที่ยวบินของสายการบินอื่น ซึ่งไม่ได้เป็นเที่ยวบินร่วม รายได้ค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมัน และเงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว
- (2) ไม่รวมเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ
- (3) ไม่รวมกรุงเทพฯ ตารางการบินในภาคฤดูหนาวเริ่มต้นตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนตุลาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนมีนาคม และตารางการบินในภาคฤดูร้อนเริ่มต้นตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนมีนาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของทุกปี

เส้นทางบินระหว่างประเทศ

บริษัทฯ ให้บริการเที่ยวบินเส้นทางบินระหว่างประเทศรวมทั้งสิ้น 626 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ โดยแบ่งเป็น 2 กลุ่มเส้นทางหลัก ได้แก่

- เส้นทางบินภูมิภาคเอเชีย ให้บริการ 500 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 42 จุดบิน ใน 16 ประเทศ
- เส้นทางบินข้ามทวีป ให้บริการ 126 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 14 จุดบิน ใน 11 ประเทศ

การให้บริการเส้นทางบินเส้นทางบินทั้ง 2 กลุ่มเส้นทางหลัก มีวัตถุประสงค์ได้เพื่อเชื่อมโยงประเทศไทยกับศูนย์กลางเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว และการขนส่งที่สำคัญทั่วโลก เพื่อรองรับความต้องการการเดินทางและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศอย่างมีประสิทธิภาพ

เส้นทางภูมิภาคเอเชีย

ในปี 2567 และไตรมาส 1 ปี 2568 การเดินทางของนักท่องเที่ยวในภูมิภาคเอเชียยังคงฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง สะท้อนถึงความเชื่อมั่นที่เพิ่มขึ้นในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว โดยประเทศที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวเดินทางเข้าประเทศไทยมากที่สุด ได้แก่ สหพันธรัฐมาเลเซีย สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐเกาหลี สาธารณรัฐอินเดีย สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม สาธารณรัฐสิงคโปร์ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เขตบริหารพิเศษฮ่องกงแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ญี่ปุ่น และสาธารณรัฐอินโดนีเซีย ตามลำดับ

บริษัทฯ ได้ให้บริการในเส้นทางภูมิภาคเอเชียรวมทั้งสิ้น 500 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ครอบคลุม 42 จุดบินใน 16 ประเทศ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารในภูมิภาคที่มีศักยภาพสูง โดยแบ่งเส้นทางในภูมิภาคเอเชียออกเป็น 5 เส้นทางหลัก ได้แก่:

- เส้นทางเอเชียสายเหนือ
- เส้นทางเอเชียสายใต้
- เส้นทางเอเชียสายตะวันตก
- เส้นทางสายอินโดจีน
- เส้นทางสายตะวันออกกลาง

กลยุทธ์ของบริษัทฯ ในการพัฒนาเส้นทางบินในภูมิภาคนี้มุ่งเน้นการเพิ่มความถี่เที่ยวบิน การขยายจุดบินใหม่ ๆ และการจับคู่เส้นทางเชื่อมต่อ (Connectivity) เพื่อเพิ่มรายได้จากผู้โดยสารและกระตุ้นการท่องเที่ยวข้ามภูมิภาคผ่านศูนย์กลางการบินที่กรุงเทพฯ (Hub at BKK)

ข้อมูลเส้นทางภูมิภาคเอเชีย

	งวด 3 เดือน วันที่ 1 ม.ค. - 31 มี.ค. 68	งวด 3 เดือน วันที่ 1 ม.ค. -31 มี.ค. 67	ปี 2567	ปี 2566	ปี 2565
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านบาท) ⁽¹⁾	21,399.7	20,200.7	79,623.1	68,441.6	31,884.1
ร้อยละของรายได้การขนส่งผู้โดยสารรวม (%)	49.5	47.4	51.4	51.6	43.4
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPKs) (ล้านคน-กิโลเมตร.) ⁽²⁾	6,555.7	5,786.3	23,929.0	19,473.0	8,943.0
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASKs) (ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร.) ⁽²⁾	8,350.8	7,327.6	31,866.0	26,295.3	16,020.5
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (%)	78.5	79.0	75.1	74.1	55.8
จำนวนจุดหมายปลายทางที่ให้บริการตามตารางการบิน (ตารางการบินประจำฤดูหนาว/ฤดูร้อน) ⁽³⁾	42/40	41/40	42/40	41/39	37/31
จำนวนของเที่ยวบินแบบประจำ (เที่ยวบินต่อสัปดาห์) (ตารางการบินประจำฤดูหนาว/ฤดูร้อน) ⁽³⁾	500/467	444/463	500/467	416/374	379/274

หมายเหตุประกอบเส้นทางบินของบริษัทฯ

- (1) รวบรวมได้จากเที่ยวบิน รายได้ค่าน้ำหนักส่วนเกิน รายได้สุทธิจากการแลกเปลี่ยนการรับขนส่งผู้โดยสารสุทธิจากเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ ตามความตกลงเที่ยวบินร่วม และรายได้จากการขายที่นั่งโดยสารบนเที่ยวบินของสายการบินอื่น ซึ่งไม่ได้เป็นเที่ยวบินร่วม รายได้ค่าธรรมเนียมขดเคยน้ำมัน และเงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว
- (2) ไม่รวมเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ
- (3) ไม่รวมกรุงเทพฯ ตารางการบินในภาคฤดูหนาวเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนตุลาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนมีนาคม และตาราง การบินในภาคฤดูร้อนเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนมีนาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของทุกปี

เส้นทางเอเชียสายเหนือ

สถานการณ์การเดินทางของนักท่องเที่ยวในเส้นทางสายเหนือปรับตัวดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะหลังการเปิดประเทศของสาธารณรัฐประชาชนจีน ส่งผลให้บริษัทฯ ปรับแผนการบินด้วยการเพิ่มความถี่เที่ยวบินในเส้นทางที่มีความต้องการสูง เช่น สาธารณรัฐประชาชนจีน และประเทศญี่ปุ่น

ปัจจุบัน บริษัทฯ ปฏิบัติการบินในเส้นทางสายเหนือไปยัง 16 จุดบินใน 4 ประเทศ ด้วยความถี่รวม 207 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ โตเกียว (นาริตะและฮาเนดะ) โอซากา ฟูกูโอกะ นาโกยา ซัปโปโร โซล มะนิลา ไทเป เกาสง ฮองกง คุนหมิง กวางโจว เฉิงตู ปักกิ่ง และเซี่ยงไฮ้

เส้นทางเอเชียสายใต้

เส้นทางสายใต้ยังคงเป็นเส้นทางที่มีการแข่งขันสูง โดยบริษัทฯ ปฏิบัติการบินไปยัง 5 จุดบินใน 3 ประเทศ ด้วยความถี่รวม 84 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ สาธารณรัฐสิงคโปร์ จาการ์ตา เด็นปาซาร์ กัวลาลัมเปอร์ และปีนัง

เส้นทางเอเชียสายตะวันตก

บริษัทฯ ปฏิบัติการบินในเส้นทางสายตะวันตกไปยัง 16 จุดบินใน 6 ประเทศ ด้วยความถี่รวม 146 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ เดลี มุมไบ เจนไน บังคาลอร์ ไฮเดอราบัด อาห์เมดาบัด กัลกัตตา คยา ธากา การากี ละฮอร์ อิสลามาบัด ย่างกุ้ง การุณมาณฑุ โคลัมโบ และโคจิ ทั้งนี้ บริษัทฯ กลับมาปฏิบัติการบินไปยังโคลัมโบ สาธารณรัฐสังคมนิยมประชาธิปไตยศรีลังกา เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2567 และเพิ่มจุดบินใหม่ไปยัง โคจิ สาธารณรัฐอินเดีย เมื่อวันที่ 2 เมษายน 2567

เส้นทางสายอินโดจีน

การเดินทางในเส้นทางอินโดจีนฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ ปฏิบัติการบินไปยัง 5 จุดบินใน 3 ประเทศ ด้วยความถี่รวม 63 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ เวียงจันทน์ พนมเปญ ฮานอย โฮจิมินห์ และเสียมราฐ

เส้นทางสายตะวันออกกลาง

บริษัทฯ ยกเลิกปฏิบัติการบินไปยังเจดดาห์ เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2567 แต่ยังคงดำเนินการให้บริการเที่ยวบินพิเศษขนส่งผู้แสวงบุญชาวไทยเดินทางไปประกอบพิธีฮัจญ์ในช่วงเดือนพฤษภาคม – กรกฎาคม ต่อเนื่องเป็นประจำทุกปีโดยมุ่งเน้นการอำนวยความสะดวกแก่ผู้แสวงบุญ พร้อมมอบบริการที่สะดวกสบายและปลอดภัยตลอดการเดินทางในปี 2567 บริษัทฯ จัดเที่ยวบินพิเศษรวมทั้งหมด 14 เที่ยวบินใน 3 เส้นทางหลัก ดังนี้:

- | | |
|---|-------------------|
| - เส้นทางหาดใหญ่ - มาดิเนห์ / เจดดาห์ - หาดใหญ่ | จำนวน 7 เที่ยวบิน |
| - เส้นทางนราธิวาส - มาดิเนห์ / เจดดาห์ - นราธิวาส | จำนวน 5 เที่ยวบิน |
| - เส้นทางหาดใหญ่ - เจดดาห์ / มาดิเนห์ - หาดใหญ่ | จำนวน 2 เที่ยวบิน |

เส้นทางข้ามทวีป

บริษัทฯ ให้บริการเที่ยวบินในเส้นทางข้ามทวีป 2 เส้นทางหลัก ได้แก่ เส้นทางยุโรป และเส้นทางออสเตรเลียครอบคลุม 14 จุดบินใน 11 ประเทศ ด้วยความถี่รวม 126 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

เส้นทางยุโรป

ในไตรมาส 1 ปี 2568 เส้นทางยุโรปมีอัตราการฟื้นตัวที่แข็งแกร่งและต่อเนื่อง โดยบริษัทฯ ให้บริการ 11 จุดบินใน 10 ประเทศ ด้วยความถี่รวม 91 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ได้แก่ ลอนดอน แฟรงก์เฟิร์ต มิวนิก ปารีส โคเปนเฮเกน สตอกโฮล์ม ซูริก อีสตันบูล ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้กลับมาเปิดให้บริการเส้นทางบินสำคัญในยุโรปเพิ่มเติม 3 จุดบิน ได้แก่ มิลาน สาธารณรัฐอิตาลี และออสโล ราชอาณาจักรนอร์เวย์ เริ่มบินตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2567 และบรัสเซลส์ ราชอาณาจักรเบลเยียม เริ่มบินตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2567

ข้อมูลเส้นทางยุโรป

	งวด 3 เดือน วันที่ 1 ม.ค. - 31 มี.ค. 68	งวด 3 เดือน วันที่ 1 ม.ค. - 31 มี.ค. 67	ปี 2567	ปี 2566	ปี 2565
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านบาท) ⁽¹⁾	15,642.4	13,260.3	52,637.0	45,936.8	29,176.1
ร้อยละของรายได้การขนส่งผู้โดยสารรวม (%)	36.2	31.1	34.0	34.6	39.7
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPKs) (ล้านคน-กิโลเมตร.) ⁽²⁾	6,130.2	4,866.1	19,906.5	17,114.7	12,403.2
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASKs) (ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร.) ⁽²⁾	6,797.0	5,399.1	24,110.0	20,172.1	16,159.0
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (%)	90.2	90.1	82.6	84.8	76.8
จำนวนจุดหมายปลายทางที่ให้บริการตามตารางการบิน (ตารางการบินประจำฤดูหนาว/ฤดูร้อน) ⁽³⁾	11/10	8/8	11/10	8/7	7/7
จำนวนของเที่ยวบินแบบประจำ (เที่ยวบินต่อสัปดาห์) (ตารางการบินประจำฤดูหนาว/ฤดูร้อน) ⁽³⁾	91/84	70/70	91/84	70/63	63/61

หมายเหตุประกอบเส้นทางบินของบริษัทฯ

- (1) รวมรายได้จากเที่ยวบิน รายได้ค่าน้ำหนักส่วนเกิน รายได้สุทธิจากการแลกเปลี่ยนการรับขนส่งผู้โดยสารสุทธิจากเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ ตามความตกลงเที่ยวบินร่วม และรายได้จากการขายที่นั่งโดยสารบนเที่ยวบินของสายการบินอื่น ซึ่งไม่ได้เป็นเที่ยวบินร่วม รายได้ค่าธรรมเนียมขดเคยน้ำมัน และเงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว
- (2) ไม่รวมเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ
- (3) ไม่รวมกรุงเทพฯ ตารางการบินในภาคฤดูหนาวเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนตุลาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนมีนาคม และตารางการบินในภาคฤดูร้อนเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนมีนาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของทุกปี

เส้นทางออสเตรเลีย

ในไตรมาส 1 ปี 2568 เส้นทางออสเตรเลียยังคงเป็นตลาดที่สำคัญ โดยมีจำนวนผู้เดินทางเข้าไทยและต่อเครื่องไปยังเมืองสำคัญๆ เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ ให้บริการเส้นทางบินไปออสเตรเลีย 3 จุดบิน ด้วยความถี่รวม 35 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ประกอบด้วย ซิดนีย์, เมลเบิร์น และเพิร์ท

ข้อมูลเส้นทางออสเตรเลีย

	งวด 3 เดือน วันที่ 1 ม.ค. - 31 มี.ค. 68	งวด 3 เดือน วันที่ 1 ม.ค. - 31 มี.ค. 67	ปี 2567	ปี 2566	ปี 2565
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านบาท) ⁽¹⁾	3,986.1	2,817.3	14,407.7	11,781.9	6,767.0
ร้อยละของรายได้การขนส่งผู้โดยสารรวม (%)	9.2	6.6	9.3	8.9	9.2
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPKs) (ล้านคน-กิโลเมตร.) ⁽²⁾	1,570.8	1,029.4	5,788.0	4,487.2	2,666.4
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASKs) (ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร.) ⁽²⁾	2,027.7	1,336.6	7,393.2	5,345.6	3,621.2

	งวด 3 เดือน วันที่ 1 ม.ค. - 31 มี.ค. 68	งวด 3 เดือน วันที่ 1 ม.ค. - 31 มี.ค. 67	ปี 2567	ปี 2566	ปี 2565
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (%)	77.5	77.0	78.3	83.9	73.6
จำนวนจุดหมายปลายทางที่ให้บริการตามตารางการบิน (ตารางการบินประจำฤดูหนาว/ฤดูร้อน) ⁽³⁾	3/3	2/3	3/3	2/2	2/3
จำนวนของเที่ยวบินแบบประจำ (เที่ยวบินต่อสัปดาห์) (ตารางการบินประจำฤดูหนาว/ฤดูร้อน) ⁽³⁾	35/35	21/35	35/35	21/21	21/17

หมายเหตุประกอบเส้นทางบินของบริษัทฯ

- (1) รวมรายได้จากเที่ยวบิน รายได้ค่าน้ำหนักส่วนเกิน รายได้สุทธิจากการแลกเปลี่ยนการรับขนส่งผู้โดยสารสุทธิจากเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ ตามความตกลงเที่ยวบินร่วม และรายได้จากการขายที่นั่งโดยสารบนเที่ยวบินของสายการบินอื่น ซึ่งไม่ได้เป็นเที่ยวบินร่วม รายได้ค่าธรรมเนียมขดเคยน้ำมัน และเงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว
- (2) ไม่รวมเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสายการบินอื่นและขายโดยบริษัทฯ
- (3) ไม่รวมกรุงเทพฯ ตารางการบินในภาคฤดูหนาวเริ่มต้นวันอาทิตย์สุดท้ายของเดือนตุลาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนมีนาคม และตารางการบินในภาคฤดูร้อนเริ่มต้นวันอาทิตย์สุดท้ายของเดือนมีนาคมไปจนถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของทุกปี

(ง) การบริการลูกค้า

ในปี 2568 บริษัทฯ ยังคงมุ่งมั่นพัฒนาปรับปรุงคุณภาพผลิตภัณฑ์และการบริการอย่างต่อเนื่องในทุกจุดบริการหลัก เพื่อให้ลูกค้าในแต่ละกลุ่มเป้าหมายได้สัมผัสประสบการณ์การบินที่โดดเด่น งดงาม ผสานเอกลักษณ์ของความเป็นไทย ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้มีการกำหนด Brand Position Statement โดยย่อว่า The Magical Journey of Leisure ด้วยการนำเอาค่านิยมทั้ง 6 มาเติมเต็มรูปแบบการบริการ ซึ่งเป็นแกนคิดที่ใช้อ้างอิงภายในองค์กร ครอบคลุมตั้งแต่การบริการก่อนเที่ยวบิน (Pre-Flight Services) การบริการบนเที่ยวบิน (In-Flight Services) ไปจนถึงการให้บริการหลังเที่ยวบิน (Post-Flight Services) โดยมีแผนการดำเนินงาน แนวคิดและภาพลักษณ์ที่ชัดเจนภายใต้นโยบายการบริการจากใจ (Service from the Heart) และด้วยเสน่ห์ไทย (Touches of THAI) ซึ่งพนักงานทุกคนยึดมั่นมาตลอด 6 ทศวรรษของการให้บริการ ทั้งนี้ ได้นำแนวคิดทางการตลาด เรื่อง Point Of Parity (POP) และ Point Of Difference (POD) มาพิจารณาออกแบบการบริการ สร้างประสบการณ์ที่ดีให้กับลูกค้า กล่าวคือ ในขั้นต้นพยายามพัฒนาปรับปรุงการบริการให้ทัดเทียมกับคู่แข่ง ตามมาตรฐานสายการบินคุณภาพสูงที่พึงมีการบริการให้กับลูกค้าก่อน (สร้าง POP) จากนั้นจึงสร้างความแตกต่าง (POD) ที่ลูกค้าต้องการด้วยการนำความเป็นไทยและ Soft Power มาประกอบการดำเนินการ โดยการสร้างความแตกต่างนี้ยึดหลักการสร้างความแตกต่างที่เป็นประโยชน์เชิงการใช้งาน (Functional Benefit Difference) และการสร้างความแตกต่างที่เป็นประโยชน์เชิงความรู้สึก (Emotional Benefit Difference) เพื่อให้ประสบการณ์ที่ลูกค้าได้รับตลอดการเดินทางเป็น The Magical Journey of Leisure อย่างแท้จริง ด้วยตระหนักว่าคุณภาพของการบริการลูกค้าเป็นปัจจัยหลักสู่ความสำเร็จของภารกิจให้บริการขนส่ง และขับเคลื่อนให้บริษัทฯ สามารถแข่งขันกับสายการบินคู่แข่งได้อย่างยั่งยืน

(จ) การปฏิบัติการบิน ความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัยการบิน และมาตรฐานการบิน

ความปลอดภัยในการปฏิบัติการบินถือเป็นอีกหนึ่งหัวใจสำคัญของธุรกิจการบิน ตลอดระยะเวลากว่า 6 ทศวรรษ บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะสร้างความปลอดภัยสูงสุดในการเดินทางของผู้โดยสาร โดยเน้นที่การปฏิบัติการบินตามมาตรฐานความปลอดภัย และการรักษาความปลอดภัยการบินตามกฎหมายของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) (Civil Aviation Authority of Thailand: CAAT) องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization:

ICAO) หน่วยงานควบคุมความปลอดภัยด้านการบินของยุโรป (European Aviation Safety Agency: EASA) สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) และหน่วยงานกำกับดูแลด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยการบินของการบินพลเรือนประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก

บริษัทฯ พร้อมทั้งจะพัฒนาองค์กร รวมทั้งให้การสนับสนุนและความร่วมมือกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เพื่อให้ประเทศไทยมีการดำเนินการด้านการบินตามมาตรฐานสากล โดยบริษัทฯ ได้ร่วมสนับสนุนข้อมูลสำหรับการประเมินผลการดำเนินงานของประเทศไทยตามแผน The Global Aviation Safety Plan (GASP) และ The Global Air Navigation Plan (GANP) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO)

ในปี 2558 บริษัทฯ ได้รับใบอนุญาต Third Country Operators (TCO) จาก EASA โดยความเห็นชอบของ EU Air Safety Committee (ASC) ด้วยใบอนุญาตนี้ บริษัทฯ สามารถลงการปฏิบัติการบินไปยังสหภาพยุโรปได้ต่อไป และในเดือนมีนาคม 2568 บริษัทฯ ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศฉบับใหม่ (Air Operator Certificate: AOC) และใบอนุญาตดำเนินงานเกี่ยวกับวัตถุอันตราย (DANGEROUS GOODS OPERATING LICENSE) แสดงให้เห็นถึงศักยภาพของบริษัทฯ ในการขนส่งผู้โดยสาร สินค้าผลิตภัณฑ์เกษตรกรรม อาหารสดอย่างเต็มรูปแบบ รวมทั้งวัตถุสินค้าอื่น ๆ ที่มีการควบคุมด้านความปลอดภัย ทั้งนี้เพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์ของประเทศไทยในการเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์

บริษัทฯ มีระบบเตรียมการโดยดำเนินการตรวจประเมินมาตรฐานการปฏิบัติงานภายในองค์กร (Operational Compliance Internal Audit) ของทุกหน่วยปฏิบัติการ เพื่อให้มั่นใจว่าเป็นไปตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องอย่างครบถ้วนและมีการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง พร้อมรับการตรวจประเมินจากองค์กรภายนอก ทั้งนี้ บริษัทฯ สามารถผ่านการตรวจประเมินและได้รับใบรับรองคุณภาพสากลด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติการของสายการบิน (IATA Operational Safety Audit: IOSA) เป็นรายแรกของประเทศไทยตั้งแต่ปี 2547 และได้รับการรับรองอย่างต่อเนื่องมาโดยตลอด โดยผ่านการตรวจประเมินทุก 2 ปี ครั้งล่าสุดเดือนเดือนธันวาคม 2567 และได้รับใบรับรองคุณภาพสากลด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติการของผู้ให้บริการภาคพื้น (IATA Safety Audit for Ground Operations: ISAGO) ตั้งแต่ปี 2560

หน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกยังคงให้ความสำคัญ ในการตรวจประเมินมาตรฐานความปลอดภัยของสายการบินของประเทศไทยที่ปฏิบัติการบินเข้าในแต่ละประเทศ โดยบริษัทฯ มีผลการดำเนินงานที่อยู่ในระดับมาตรฐานสากล ผ่านการตรวจประเมินด้านความปลอดภัย (Safety Assessment of Foreign Aircraft) จากหน่วยงานกำกับดูแลด้านความปลอดภัยทุกหน่วยงาน กรณีที่พบข้อบกพร่อง สามารถแก้ไขได้ภายในเวลาที่กำหนดตลอดมา บริษัทฯ มีเป้าหมายที่จะสร้างวัฒนธรรมองค์กรในการปลูกจิตสำนึกให้พนักงานตระหนักในเรื่องความปลอดภัย โดยประยุกต์ใช้แนวคิดด้านความปลอดภัยที่มุ่งเน้นการเสริมสร้างทัศนคติในเชิงบวกให้แก่ผู้ปฏิบัติงาน ให้มีการทบทวนกระบวนการทำงาน การประเมิน และปรับเปลี่ยนให้เหมาะสมกับสถานการณ์ต่าง ๆ ที่เปลี่ยนแปลงไปเพื่อให้ปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีความปลอดภัยสูงสุด

บริษัทฯ นำระบบบริหารจัดการด้านการรักษาความปลอดภัยการบิน (Security Management System: SeMS) ที่เป็นมาตรฐานสากลมาใช้กำกับดูแลงานด้านการรักษาความปลอดภัยการบินเพื่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดต่ออากาศยาน ผู้โดยสาร พนักงานและผู้เกี่ยวข้อง เป็นไปตามนโยบายด้านการรักษาความปลอดภัยการบินของบริษัทฯ (Security Policy) และสอดคล้องตามมาตรฐาน ข้อกำหนดขององค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ ได้แก่

- องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO)
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (Civil Aviation Authority of Thailand: CAAT)
- กฎข้อบังคับของสหภาพยุโรป (European Union Regulations: EU Regulations)

- หน่วยงานด้านการรักษาความปลอดภัยการบินของทุกประเทศที่บริษัทฯ ปฏิบัติการบิน

โดยบริษัทฯ มีผลการดำเนินงานที่อยู่ในระดับมาตรฐานสากล สามารถผ่านการตรวจประเมินจากหน่วยงานกำกับดูแลด้านการรักษาความปลอดภัยการบินทุกหน่วยงาน โดยไม่พบข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญ

บริษัทฯ มีศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการ (THAI Operations Control Center: TOCC) เพื่อพัฒนาปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมการปฏิบัติการ รวมถึงการประสานงาน และการสั่งการของศูนย์ปฏิบัติการต่าง ๆ บูรณาการเข้าด้วยกัน เพื่อให้สามารถแก้ไขสถานการณ์ต่าง ๆ ได้รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งจะส่งผลดีต่อความพึงพอใจในการเดินทางของผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า อีกทั้งยังสามารถลดปริมาณความล่าช้าของเที่ยวบินและเพิ่มประสิทธิภาพการตรงต่อเวลาตามตารางบิน ส่งผลให้เป็นการลดต้นทุนในการประกอบการ

บริษัทฯ ได้จัดให้มีคณะกรรมการอาชีวอนามัย และความปลอดภัยในการทำงาน (Occupational Health and Safety Committee: OHSC) โดยมีผู้บริหารหน่วยงานความปลอดภัยของแต่ละสถานประกอบการ และผู้บริหารจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมเป็นคณะกรรมการฯ เพื่อทำหน้าที่วางแผน กำหนดนโยบาย และแนวทางในการดำเนินการให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554 และกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

บริษัทฯ ได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน แต่งตั้งผู้บริหารหน่วยงานความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน รวมถึงมีการแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับวิชาชีพ โดยขึ้นทะเบียนต่อกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน ให้สอดคล้องกับกฎกระทรวง การจัดให้มีเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน บุคลากร หน่วยงาน หรือคณะบุคคลเพื่อดำเนินการด้านความปลอดภัยในสถานประกอบการ พ.ศ. 2565 เพื่อความปลอดภัย และสุขภาพอนามัยที่ดีของพนักงานในสถานประกอบการ

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าพนักงานเป็นทรัพยากรที่มีค่าสูงสุดที่ต้องให้ความสำคัญ คุ้มครองดูแล ความปลอดภัย และสุขภาพอนามัยของทุกคนที่ต้องดำเนินการควบคู่ไปกับการดำเนินธุรกิจ บริษัทฯ จึงได้กำหนดนโยบายด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ซึ่งมีรายละเอียดที่สำคัญในการดำเนินการเพื่อคุ้มครอง ดูแลความปลอดภัย และสุขภาพอนามัยของพนักงาน รวมถึงการดำเนินการด้านสุขภาวะองค์กร ผ่านกิจกรรมที่สำคัญในด้านต่าง ๆ อาทิเช่น สุขภาพดี สุขสงบดี ผ่อนคลายดี และสังคมดี โดยถือประโยชน์ของพนักงานเป็นหลัก จึงจัดให้พนักงานทุกระดับเข้ารับการอบรมด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ในส่วนที่เกี่ยวข้องตามภาระหน้าที่ความรับผิดชอบ เพื่อจะได้รับทราบถึงอันตรายและความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการปฏิบัติงาน โดยกำหนดให้ผู้บริหาร และหัวหน้าหน่วยงาน ได้รับการอบรมในหลักสูตรเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับบริหาร และหัวหน้างาน พร้อมทำการแต่งตั้ง เพื่อกำกับดูแลงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของแต่ละสถานประกอบการได้อย่างมีประสิทธิภาพมีการเฝ้าระวังสุขภาพและป้องกันโรคจากการทำงาน โดยมีการดำเนินการประเมินอันตรายและความเสี่ยงที่อาจมีผลต่อสุขภาพของพนักงานที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ต่าง ๆ โดยจัดให้พนักงานที่ทำงานเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงได้รับการตรวจสุขภาพตามมาตรฐานที่บริษัทฯ กำหนดไว้ เป็นประจำทุกปี ปีละ 1 ครั้ง รวมถึงพนักงานที่เข้าทำงานใหม่ พนักงานที่เปลี่ยนหน้าที่มาปฏิบัติงานที่มีปัจจัยเสี่ยงแตกต่างไปจากเดิม และดำเนินการเฝ้าระวังดูแลสุขภาพของพนักงานมิให้เกิดโรคจากการทำงาน ตลอดจนติดตาม ควบคุม แก้ไขสภาพงาน และสภาพแวดล้อมในการทำงานให้มีความปลอดภัยอยู่ตลอดเวลา ตลอดจนการป้องกัน และควบคุมอุบัติเหตุ และสภาพแวดล้อมที่เป็นอันตรายในการทำงานได้กำหนดมาตรการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน เพื่อใช้เป็นระเบียบปฏิบัติสำหรับผู้บริหาร พนักงาน และผู้เกี่ยวข้อง โดยครอบคลุมถึงการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยของหน่วยงาน ผู้ปฏิบัติงาน และผู้รับเหมา หรือผู้รับจ้าง หรือผู้รับจ้างช่วง โดยจัดให้มี

เครื่องมือเครื่องใช้ และอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลที่ได้มาตรฐานความปลอดภัย ตลอดจนมีการวิเคราะห์และประเมินความเสี่ยงด้านสุขภาพ พร้อมกำหนดมาตรการควบคุมความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้

ในภาพรวมของการปฏิบัติการบิน บริษัทฯ ได้มุ่งเน้นในเรื่องของมาตรฐานด้านความปลอดภัยในระดับสูงสุดและคุณภาพการให้บริการบนเครื่องบินที่ดีเลิศ โดยการนำเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัย และมีมาตรฐานด้านความปลอดภัยที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากลมาประยุกต์ใช้กับเอกลักษณ์การให้บริการด้วยเสน่ห์ไทย บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะรักษาคุณภาพความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัยการบิน และมาตรฐานการบินให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล อีกทั้งการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ ข้อบังคับและกฎหมายที่เกี่ยวข้องนั้นเป็นปัจจัยหลักในการดำเนินธุรกิจที่บริษัทฯ ให้ความสำคัญเป็นอันดับแรกมาโดยตลอด และบริษัทฯ จะดำเนินนโยบายเชิงรุกในการดำเนินงานด้านความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัยการบิน และมาตรฐานการบินอย่างต่อเนื่อง

(ฉ) ตารางรายละเอียดมาตรฐานสากล

ใบรับรองมาตรฐานสากล	หน่วยงานที่รับรอง
TCO: Third Country Operator มาตรฐานด้านความปลอดภัยการบินได้รับอนุญาตให้ปฏิบัติการบินสู่ประเทศต่าง ๆ ในสหภาพยุโรปจาก EASA (European Union Aviation Safety Agency)	European Union Aviation Safety Agency: EASA
EASA Part-145 Maintenance Organisation Approval Certificate EASA.145.0147 หน่วยซ่อมที่ได้รับการรับรองจากองค์การความร่วมมือด้านการบินในกลุ่มสหภาพยุโรป	European Union Aviation Safety Agency: EASA
14 CFR Part 145 Air Agency Certificate Number RJHY603H FAA Approved Repair Station (Federal Aviation Administration of USA) หน่วยซ่อมที่ได้รับการรับรองจากองค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา	United States Of America Department Of Transportation Federal Aviation Administration
IOSA: IATA Operational Safety Audit มาตรฐานการตรวจประเมินความปลอดภัยด้านการปฏิบัติการ	International Air Transport Association: IATA สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ
ISAGO: IATA Safety Audit for Ground Operation มาตรฐานการตรวจสอบความปลอดภัยของการปฏิบัติการภาคพื้น	
CAAT AMO.0013 Domestic Approved Maintenance Organization Certificate (Department of Civil Aviation, Thailand) หน่วยซ่อมสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	The Civil Aviation Authority of Thailand: CAAT สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ใบรับรองมาตรฐานสากล	หน่วยงานที่รับรอง
Regulated Agent (RA) ใบรับรองตัวแทนควบคุม	
Regulated Agent from Third Country (RA3) ใบรับรองตัวแทนควบคุม จากประเทศที่สามเข้าสู่สหภาพยุโรป	Luftfahrt-Bundesamt, Germany
Air Cargo or Mail Carrier Operating into the Union From a Third Country Airport (ACC3) ใบรับรองการให้บริการขนส่งสินค้าเข้าไปยังประเทศในกลุ่มสหภาพยุโรป (EU) และประเทศอังกฤษ (UK)	
Good Distribution Practice (GDP) มาตรฐานขององค์การอนามัยโลก	บริษัท MS Certification Services Pvt.Ltd. (International Accredited)
ISO 9001:2015 (ระบบบริหารงานคุณภาพ) ISO 14001:2015 (ระบบจัดการสิ่งแวดล้อม)	Bureau Veritas Certification (Thailand) Ltd.
HACCP: Hazard Analysis and Critical Control Points ระบบการวิเคราะห์อันตรายและจุดวิกฤตที่ต้องควบคุมในการผลิตอาหาร GHP: Good Hygiene Practices มาตรฐานสุขลักษณะที่ดีในการผลิตอาหาร	
HALAL (มาตรฐานฮาลาล)	- สำนักงานคณะกรรมการอิสลาม ประจำกรุงเทพมหานคร - สำนักงานคณะกรรมการอิสลาม ประจำจังหวัดสมุทรปราการ
HAL-Q (มาตรฐานฮาลาล)	ศูนย์วิทยาศาสตร์ฮาลาล จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (The Halal Science Center Chulalongkorn University)
ISO/IEC 17025:2017 (ข้อกำหนดทั่วไปว่าด้วยความสามารถห้องปฏิบัติการทดสอบและสอบเทียบ)	Thai Industrial Standard Institute, Ministry of Industry สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

● นโยบายการตลาดของผลิตภัณฑ์หรือบริการที่สำคัญในปีที่ผ่านมา

บริษัทฯ ได้ดำเนินนโยบายปรับโครงสร้างธุรกิจการบินเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการฝูงบินและพัฒนาเครือข่ายเส้นทางบินให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้โดยสารทุกกลุ่ม โดยมุ่งเน้นการเชื่อมต่อเที่ยวบินที่ไร้รอยต่อ สนับสนุนยุทธศาสตร์ชาติในการส่งเสริมอุตสาหกรรมท่องเที่ยว และผลักดันประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค พร้อมทั้งเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของบริษัทฯ ในตลาดโลก

ในปี 2567 บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามแผนปรับโครงสร้างธุรกิจ ภายใต้นโยบาย "One THAI One Fly" โดยมุ่งเน้นการรวมเส้นทางบินและฝูงบินระหว่างสายการบินไทยสมายล์และการบินไทยอย่างต่อเนื่อง การปรับโอนเส้นทางบินในกลุ่มประเทศ CLMV (ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม) รวมถึงเส้นทางบินที่มีศักยภาพอื่น ๆ เข้าสู่เครือข่ายการบินของการบินไทย ช่วยเสริมสร้างการบริหารจัดการทรัพยากรให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ซึ่งได้ดำเนินการแล้วเสร็จเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ดังนั้นในปี 2568 บริษัทฯ ได้ต่อยอดสร้างความแข็งแกร่งในการดำเนินการทางธุรกิจด้วยนโยบาย Fly To The New Pride เพื่อเน้นย้ำถึงความพร้อมในการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังให้ความสำคัญกับการพัฒนาฝูงบินและเครือข่ายเส้นทางบินเพื่อรองรับความต้องการในอนาคต โดยมีการจัดการฝูงบินที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ พร้อมทั้งวางแผนกลยุทธ์เส้นทางบินเพื่อเสริมสร้างความแข็งแกร่งให้กับตำแหน่งทางการตลาดของบริษัทฯ อย่างมั่นคงและยั่งยืน

นโยบายและลักษณะตลาด

เป้าหมายหลักของบริษัทฯ คือการรักษาภาพลักษณ์สายการบินชั้นนำระดับโลกที่ให้บริการเต็มรูปแบบ (Full Service Airlines) มีคุณภาพและมาตรฐานการให้บริการที่ยอดเยี่ยม เพื่อสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าในทุกกลุ่มเป้าหมายได้อย่างครบถ้วน

แผนการสร้างรายได้ในปี 2567 และไตรมาส 1 ปี 2568

ด้วยสถานการณ์การเดินทางและธุรกิจการบินที่ฟื้นตัวอย่างเต็มที่จากผลกระทบในอดีต ความต้องการเดินทางของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจากปัจจัยด้านเศรษฐกิจ การค้า และการท่องเที่ยวที่เติบโตอย่างรวดเร็ว และความเชื่อมั่นในการเดินทางที่กลับมาเป็นปกติ บริษัทฯ ได้ปรับกลยุทธ์และแผนการสร้างรายได้เพื่อขยายขีดความสามารถในทุกช่องทาง พร้อมบริหารจัดการรายได้ผ่านระบบการจัดจำหน่ายที่หลากหลาย เพื่อรองรับการเติบโตและตอบสนองความต้องการของแต่ละกลุ่มตลาด ดังนี้:

- กำหนดจุดจุดหมายปลายทางและแผนการบินให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาด

วิเคราะห์ความต้องการเดินทางและความจำเป็นของผู้โดยสารในแต่ละเส้นทางบินอย่างละเอียด โดยใช้ข้อมูลเชิงลึกด้านตลาดและพฤติกรรมผู้โดยสาร เพื่อให้เที่ยวบินแต่ละเที่ยวสามารถทำกำไรและตอบโจทย์ความต้องการในตลาดเป้าหมายได้อย่างเหมาะสม

- การใช้เครื่องบินอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

ปรับปรุงการจัดการฝูงบินให้เหมาะสมกับเส้นทางบินและตลาดเป้าหมาย ลดต้นทุนการซ่อมบำรุงและบำรุงรักษา โดยมุ่งเน้นการใช้งานเครื่องบินที่มีประสิทธิภาพและตรงตามความต้องการในแต่ละเส้นทาง

- เสริมความแข็งแกร่งของเครือข่ายเส้นทางบิน (Network)

เพิ่มจุดเชื่อมต่อระหว่างเส้นทางบินในภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วโลก โดยใช้กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางในการเชื่อมต่อเที่ยวบิน (Hub) และใช้กลยุทธ์การจัดจำหน่ายที่ครอบคลุมและปรับเปลี่ยนให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทางของผู้โดยสารในแต่ละภูมิภาค

- การจัดการเที่ยวบินพิเศษและเที่ยวบินเช่าเหมาลำ

ขยายบริการเที่ยวบินพิเศษ (Special Flight) และเที่ยวบินเช่าเหมาลำ (Charter Flight) เพื่อตอบสนองความต้องการเฉพาะขององค์กรภาครัฐและเอกชน รวมถึงเพิ่มช่องทางการหารายได้ในสถานการณ์พิเศษ

- การผสมผสานรายได้จากขนส่งสินค้า

ประสานงานกับฝ่ายขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการสร้างรายได้ โดยการรวมรายได้จากการขนส่งสินค้ากับผลประโยชน์ของเที่ยวบินผู้โดยสาร เพื่อให้เกิดการบริหารรายได้แบบผสมผสานอย่างครบวงจร

- การพัฒนาความร่วมมือกับพันธมิตรหลากหลายรูปแบบ

เสริมสร้างความร่วมมือกับพันธมิตรในด้านการขนส่ง เช่น รถไฟ รถโดยสาร รถเช่า และเรือสำราญ เพื่อขยายโอกาสในการขายบัตรโดยสารที่ครอบคลุมต้นทางและปลายทาง พร้อมทั้งตอบสนองความต้องการเดินทางที่หลากหลายของผู้โดยสาร

ด้วยกลยุทธ์ดังกล่าว บริษัทฯ มุ่งหวังที่จะสร้างการเติบโตของรายได้ที่ยั่งยืน พร้อมตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารและพันธมิตรทางธุรกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพในปี 2567 ไตรมาส 1 ปี 2568 และต่อไปในอนาคต

แผนบริหารรายได้

- กำหนดราคาที่เหมาะสมได้และบริหารโครงข่ายการบินอย่างมีประสิทธิภาพ

บริษัทฯ มุ่งเน้นการสร้างรายได้สูงสุดผ่านการจัดทำราคาที่แข่งขันได้ในทุกเส้นทางบิน โดยเฉพาะเส้นทางเชื่อมต่อในโครงข่ายการบิน พร้อมนำระบบบริหารจัดการด้านราคาขายและที่นั่งที่ทันสมัยมาใช้ นอกจากนี้ ยังให้ความสำคัญกับการขายผ่านช่องทางของบริษัทฯ ได้แก่ เว็บไซต์และสำนักงานขายในจุดบินต่าง ๆ เพื่อลดการพึ่งพาตัวแทนจำหน่าย และลดค่าใช้จ่ายในการขาย

- ขยายฐานตลาดและกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการแสวงหาตลาดและกลุ่มลูกค้าใหม่ โดยเน้นการพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการให้ตรงตามความต้องการที่หลากหลายของลูกค้าในแต่ละกลุ่ม (Customer Segmentation) นอกจากนี้ ยังมีการให้บริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำ (Charter Flight) เพื่อตอบสนองความต้องการเฉพาะทางของลูกค้า

- การใช้กลยุทธ์ด้านราคา (Pricing Strategy)

บริษัทฯ ใช้กลยุทธ์ Fare Families ซึ่งรวมการกำหนดราคาสำหรับสายการบินให้บริการเต็มรูปแบบ (Full Service Airlines) เพื่อเพิ่มความหลากหลายในการเลือกใช้บริการ โดยระดับราคาและสิทธิพิเศษ (Privileges) จะถูกปรับตามประเภทการเดินทาง ระยะเวลาการเดินทาง และจำนวนวันซื้อล่วงหน้า ทั้งนี้ ระบบดังกล่าวครอบคลุมทุกจุดบินของการบินไทย และสายการบินพันธมิตร ซึ่งช่วยเพิ่มรายได้ให้แก่บริษัทฯ

การหารายได้เสริม

บริษัทฯ มุ่งเน้นการสร้างรายได้เสริมจากธุรกิจที่หลากหลาย นอกเหนือจากการขายบัตรโดยสาร โดยมีแหล่งรายได้เสริมดังนี้:

- Ancillary Revenue

รายได้จากการขายบริการเสริม เช่น การขายที่นั่งแถวหน้า (Preferred Seat) น้ำหนักสัมภาระส่วนเกิน (Excess Baggage) รวมถึงการพัฒนาช่องทางการขายแบบออนไลน์ เช่น การจองประกันภัยการเดินทาง บริการรถเช่า โรงแรม รถรับ-ส่ง และกิจกรรมท่องเที่ยว ผ่านเว็บไซต์ของบริษัทฯ

- THAI Shop

การจัดจำหน่ายผลิตภัณฑ์และบริการในนาม THAI Shop โดยเน้นสินค้าที่มีคุณภาพและความน่าสนใจจากแหล่งต่าง ๆ ทั้งในและต่างประเทศ เช่น ผลิตภัณฑ์ OTOP และสินค้าในสังกัดกระทรวงพาณิชย์ นอกจากส่งเสริมผลิตภัณฑ์ในประเทศแล้ว ยังสนับสนุนนโยบายรัฐบาลและประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)

บริษัทฯ ยังมีศักยภาพในการสร้างรายได้เสริมเพิ่มเติมผ่านการพัฒนาความร่วมมือทางธุรกิจที่สอดคล้องกับธุรกิจการบิน การกระจายความร่วมมือกับพันธมิตรใหม่ ๆ รวมถึงการปรับปรุงเว็บไซต์ของบริษัทฯ ให้มีความทันสมัยและตอบสนองความต้องการของลูกค้าในยุคปัจจุบัน โดยเน้นความสะดวกสบายและความรวดเร็ว พร้อมพัฒนาประสบการณ์ลูกค้า (Customer Experience Management) ให้เหนือความคาดหมาย เช่น การจองที่พัก กิจกรรมท่องเที่ยว และบริการจากทัวร์เอื้องหลวง (Royal Orchid Holidays) เพื่อเสริมสร้างความประทับใจและความจงรักภักดีในแบรนด์การบินไทยอย่างยั่งยืน

กลยุทธ์การขายและการจัดจำหน่าย

บริษัทฯ ได้วางกลยุทธ์การขายโดยมุ่งเน้นการขายฐานผู้โดยสารในกลุ่มที่มีการเดินทางเชื่อมต่อเส้นทางบินระหว่างภูมิภาค โดยใช้กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางในการเชื่อมต่อเที่ยวบิน (Hub) รวมถึงการเพิ่มส่วนแบ่งการตลาดในประเทศ โดยเฉพาะกลุ่มนักท่องเที่ยว และกลุ่มเดินทางของภาครัฐและเอกชน (Government and Corporate Travelers) เพื่อตอบสนองต่อความต้องการเฉพาะของแต่ละกลุ่มลูกค้า และสร้างความได้เปรียบทางการแข่งขันในตลาดทั้งในประเทศและระหว่างประเทศอย่างยั่งยืน บริษัทฯ ได้ดำเนินมาตรการด้านการขายและการจัดจำหน่ายประกอบด้วย การพัฒนาช่องทางการขายที่หลากหลาย การนำเสนอทางการตลาดให้เหมาะสมกับแต่ละกลุ่มเป้าหมาย การเสริมสร้างความร่วมมือกับพันธมิตรทั้งในและต่างประเทศ รวมถึงการพัฒนาการจัดจำหน่ายผ่านช่องทางดิจิทัล โดยมีการดำเนินการ ดังนี้

1. การสนับสนุนการขายในปี 2567 และไตรมาส 1 ปี 2568

- ดำเนินการจัดแคมเปญการตลาด ส่งเสริมและสนับสนุนการท่องเที่ยวในแต่ละท้องถิ่นตามเส้นทางการบิน วางกลยุทธ์การขายล่วงหน้าเพื่อกระตุ้นการสำรองที่นั่งในแต่ละเที่ยวบินที่มีอัตราการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) ต่ำโดยนำเสนอบัตรโดยสารราคาพิเศษ รวมถึงจัดทำบัตรโดยสารราคาพิเศษตามเทศกาล เพื่อสร้างการรับรู้และส่งเสริมการขาย และเพื่อกระตุ้นการเดินทางนอกฤดูกาลท่องเที่ยว อาทิ Mini group fare
- การจัดกิจกรรมส่งเสริมการตลาด Thai Networking ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ

2. ส่งเสริมและสนับสนุนการท่องเที่ยวกับพันธมิตร

- ประชาสัมพันธ์และเข้าร่วมกิจกรรมส่งเสริมการตลาดกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนในแต่ละพื้นที่ตามจุดหมายปลายทาง
- ประสานความร่วมมือกับกลุ่มพันธมิตรบัตรเครดิต พันธมิตรด้านการท่องเที่ยว และพันธมิตรกลุ่มธุรกิจค้าปลีกอี-คอมเมิร์ซ

3. การพัฒนาช่องทางการขายผ่านระบบดิจิทัล

ในปี 2567 และไตรมาส 1 ปี 2568 บริษัทฯ ได้ยกระดับการพัฒนาช่องทางการขายผ่านระบบดิจิทัลอย่างต่อเนื่อง เพื่อมอบประสบการณ์การใช้งานที่ครบวงจรและทันสมัยให้กับผู้โดยสาร โดยมุ่งเน้นการให้บริการผ่านช่องทางดิจิทัล ซึ่งได้แก่ เว็บไซต์หลักของบริษัทฯ www.thaiairways.com และ Mobile Application ที่สามารถตอบโจทยความต้องการของผู้ใช้ในยุคดิจิทัล ประกอบด้วย:

- ระบบค้นหาเที่ยวบินและราคา ที่ทันสมัยและใช้งานง่าย พร้อมการแสดงผลข้อมูลที่ชัดเจนและแม่นยำ
- ระบบสำรองที่นั่งและออกบัตรโดยสารออนไลน์ ที่รวดเร็ว ตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารได้ในทุกสถานการณ์
- ระบบชำระเงินออนไลน์ ที่เพิ่มความปลอดภัยขั้นสูง รองรับการชำระเงินผ่านช่องทางที่หลากหลาย ทั้งในประเทศและต่างประเทศ

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมุ่งเน้นการใช้เครื่องมือดิจิทัลใหม่ ๆ เพื่อสร้างความสะดวกสบาย เพิ่มประสิทธิภาพในการแข่งขัน และตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าได้ดียิ่งขึ้น เพื่อสร้างความพึงพอใจและความประทับใจสูงสุดให้กับผู้โดยสารที่เลือกเดินทางกับการบินไทย

4. การพัฒนาความร่วมมือกับสายการบินพันธมิตร

บริษัทฯ ใช้ประโยชน์จากข้อตกลงระหว่างสายการบินโดยมุ่งเน้นพันธมิตรทั้งในเครือข่าย Star Alliance และนอกเครือข่ายเพื่อสร้างการเชื่อมโยงที่มีประสิทธิภาพและเพิ่มรายได้ในเส้นทางที่บริษัทฯ ปฏิบัติการบินเอง และเส้นทางที่มีเที่ยวบินเชื่อมต่อกับสายการบินต่าง ๆ ที่เป็นพันธมิตรเพื่อเพิ่มทางเลือกให้กับผู้โดยสาร

การขยายเครือข่ายพันธมิตรกลุ่ม Star Alliance และสายการบินอื่น

สำหรับตลาดที่มีศักยภาพแต่ไม่สามารถจัดสรรตารางการบินได้ บริษัทฯ ใช้ประโยชน์จากข้อตกลงระหว่างสายการบินพันธมิตรเพื่อขยายเครือข่ายเส้นทางบิน ได้แก่

- Interline Agreement เพื่อเพิ่มการเชื่อมต่อระหว่างจุดหมายปลายทาง
- Special Prorate Agreement (SPA) สำหรับการแบ่งส่วนรายได้พิเศษ
- เที่ยวบินรหัสร่วม (Codeshare Flight) เพื่อเพิ่มโอกาสการขายบัตรโดยสารบนเที่ยวบินของสายการบินคู่ค้า

แผนการขยายเครือข่ายพันธมิตรครอบคลุมทั้งในกลุ่มพันธมิตร Star Alliance และสายการบินนอกกลุ่ม เพื่อสร้างการเชื่อมโยงที่มีประสิทธิภาพและเพิ่มรายได้ในเส้นทางที่บริษัทฯ ปฏิบัติการบินเอง รวมถึงเส้นทางที่มีเที่ยวบินเชื่อมต่อกับสายการบินต่าง ๆ ที่เป็นพันธมิตรเพื่อเพิ่มทางเลือกให้กับผู้โดยสาร และสนับสนุนการขาย network ของบริษัทฯ ให้แข็งแกร่งต่อไป ในปี 2567 และไตรมาส 1 ปี 2568 บริษัทฯ มีข้อตกลงเที่ยวบินรหัสร่วมกับสายการบินพันธมิตรจำนวน 22 สายการบิน แบ่งเป็น

- กลุ่ม Star Alliance จำนวน 11 สายการบิน ประกอบด้วย สายการบินลูฟท์ฮันซ่า สายการบินเอเซียน่าแอร์ไลน์ สายการบินแอร์แคนาดา สายการบินอีวีเอแอร์เวย์ สายการบินออสเตรเลียแอร์ไลน์ สายการบินอลนิปอนแอร์เวย์ สายการบินแอร์นิวซีแลนด์ สายการบินสวิสอินเตอร์เนชันแนลแอร์ไลน์ สายการบินดับเบิลยูที และสายการบินเซินเจิ้นแอร์ไลน์ และสายการบินเตอร์กิชแอร์ไลน์
- นอกกลุ่ม Star Alliance จำนวน 11 สายการบิน ประกอบด้วย สายการบินเอมิเรตส์ สายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ สายการบินรอยัลบรูไนแอร์ไลน์ สายการบินเอลอัลอิสราเอลแอร์ไลน์ สายการบินกัลฟ์แอร์ สายการบินลาวแอร์ไลน์ สายการบินปากีสถานอินเตอร์เนชันแนลแอร์ไลน์ สายการบินโอมานแอร์ สายการบินคูเวตแอร์เวย์ส สายการบินนกแอร์ และสายการบินบางกอกแอร์เวย์ส

การพัฒนาช่องทางการจัดจำหน่าย

พฤติกรรมผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็วและความก้าวหน้าของเทคโนโลยีได้ส่งผลให้ช่องทางการจัดจำหน่ายบัตรโดยสารมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ทั้งในรูปแบบออนไลน์และออฟไลน์ ในปี 2567 และไตรมาส 1 ปี 2568 บริษัทฯ ได้มุ่งเน้นการบริหารจัดการช่องทางการจัดจำหน่าย (Distribution Channels) อย่างสมดุล โดยมีการบริหารสัดส่วนการขายในแต่ละช่องทางเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการสร้างรายได้ ประกอบด้วย

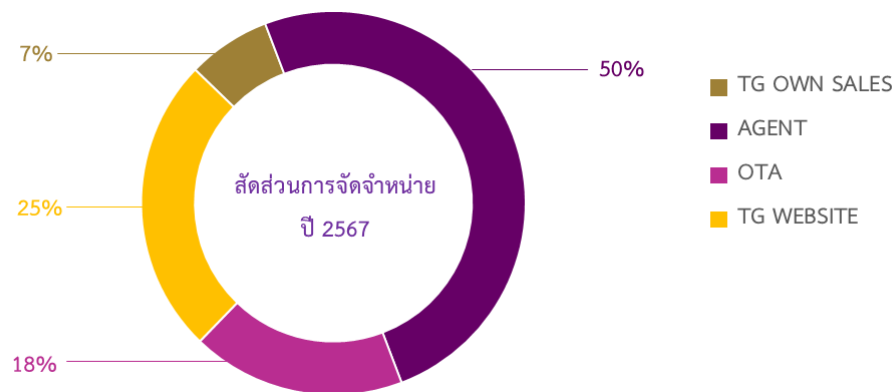
1. ช่องทางการขายโดยตรง (Direct Sales)

- เว็บไซต์: www.thaiairways.com และแอปพลิเคชันของบริษัทฯ ซึ่งมีการพัฒนา ปรับปรุง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและรองรับการใช้งานทั้งบนเดสก์ท็อปและมือถือ
- สำนักงานขายและ Thai Contact Center ทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ ซึ่งยังคงมีบทบาทสำคัญในการให้บริการลูกค้าในแต่ละตลาด

2. ช่องทางการขาย Indirect Sales ผ่านตัวแทนจำหน่ายทั้ง Offline Travel Agent และ Online Travel Agent (OTA) ทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ โดยมุ่งเน้นการสร้างความสัมพันธ์เชิงกลยุทธ์และสนับสนุนการขายผ่านตัวแทนจำหน่ายที่มีศักยภาพสูง

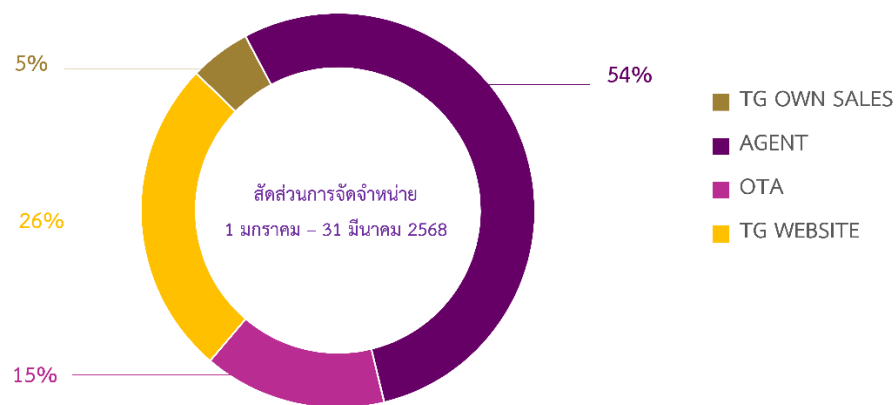
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 บริษัทฯ มีสัดส่วนการขายบัตรโดยสารผ่านช่องทางต่าง ๆ ดังนี้:

- ตัวแทนจำหน่ายออฟไลน์ (Offline Travel Agents) คิดเป็น 50%
- ตัวแทนจำหน่ายออนไลน์ (Online Travel Agent) คิดเป็น 18%
- เว็บไซต์ของบริษัทฯ (Website) คิดเป็น 25%
- ช่องทางตรง (Thai Contact Center and Ticketing Office) คิดเป็น 7%



ณ วันที่ 1 มกราคม - 31 มีนาคม 2568 บริษัทฯ มีสัดส่วนการขายบัตรโดยสารผ่านช่องทางต่าง ๆ ดังนี้:

- ตัวแทนจำหน่ายออฟไลน์ (Offline Travel Agents) คิดเป็น 54%
- ตัวแทนจำหน่ายออนไลน์ (Online Travel Agent) คิดเป็น 15%
- เว็บไซต์ของบริษัทฯ (Website) คิดเป็น 26%
- ช่องทางตรง (Thai Contact Center and Ticketing Office) คิดเป็น 5%



บริษัทฯ ยังคงมุ่งมั่นพัฒนาและปรับปรุงช่องทางการจัดจำหน่ายให้ทันสมัย สอดคล้องกับความต้องการของลูกค้า และการเปลี่ยนแปลงของตลาด เพื่อเพิ่มความสะดวกในการเข้าถึงบริการและมอบประสบการณ์ที่ยอดเยี่ยในทุกช่องทาง ซึ่งช่วยเสริมศักยภาพในการแข่งขันและสร้างความมั่นคงด้านรายได้ให้กับบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง

การพาณิชย์ผ่านช่องทางดิจิทัล (Digital Commerce)

การพัฒนาเทคโนโลยีและช่องทางดิจิทัลที่เติบโตอย่างรวดเร็วในปัจจุบัน มีผลให้การแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ผู้บริโภคมีบทบาทสำคัญมากขึ้นในการเลือกใช้บริการผ่านโทรศัพท์มือถือและแพลตฟอร์มดิจิทัล ส่งผลให้การบินไทยต้องปรับตัวเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้สอดคล้องกับพฤติกรรมของผู้บริโภคใหม่ ที่เน้นการใช้บริการด้วยตนเอง (Self-Service) ผ่านช่องทางออนไลน์

ในปี 2567 และไตรมาส 1 ปี 2568 บริษัทฯ ได้ยกระดับการพัฒนาช่องทางการขายผ่านระบบดิจิทัลอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างความสะดวกสบาย เพิ่มประสิทธิภาพในการแข่งขัน และตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าแบบครบวงจร (One-Stop Service) ได้ดียิ่งขึ้น โดยมุ่งเน้นการพัฒนาเว็บไซต์ของบริษัท www.thaiairways.com ให้มีความสะดวก รวดเร็ว และทันสมัย รวมถึง Mobile Application ที่รองรับการใช้งานผ่านทุกอุปกรณ์ เช่น โทรศัพท์มือถือ แท็บเล็ต และคอมพิวเตอร์ ให้สามารถรองรับทุกความต้องการของผู้ใช้งาน ประกอบด้วย:

- ระบบค้นหาเที่ยวบินและราคา ที่ทันสมัยและใช้งานง่าย พร้อมการแสดงผลข้อมูลที่ชัดเจนและแม่นยำ
- ระบบสำรองที่นั่งและออกบัตรโดยสารออนไลน์ ที่รวดเร็ว ตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารได้ในทุกสถานการณ์
- ระบบชำระเงินออนไลน์ ที่เพิ่มความปลอดภัยขั้นสูง รองรับการใช้เงินผ่านช่องทางที่หลากหลาย ทั้งในประเทศและต่างประเทศ

ในด้านการสื่อสารข้อมูล บริษัทฯ ได้พัฒนา Life Style Hub และ นิตยสาร Sawasdee ในรูปแบบดิจิทัล พร้อมเสริมสร้างความหลากหลายของเนื้อหาผ่าน Social Media โดยใช้สื่อที่สอดคล้องกับพฤติกรรมผู้บริโภค เช่น วิดีโอ แบนเนอร์ และอินโฟกราฟิก เพื่อเผยแพร่ข้อมูลและสร้างแรงบันดาลใจในการเดินทาง รวมถึงการเชื่อมโยงความสัมพันธ์กับกลุ่มลูกค้า และชุมชนออนไลน์

ด้วยความมุ่งมั่นในการสร้างความแตกต่างผ่านการพัฒนาบริการที่ตอบโจทย์ความต้องการในยุคดิจิทัล บริษัทฯ ตั้งเป้าสนับสนุนการเติบโตของรายได้ที่ยั่งยืน พร้อมขับเคลื่อนความสำเร็จในอนาคตอย่างต่อเนื่อง

แผนการสนับสนุนการตลาดและกิจกรรมทางการตลาด

บริษัทฯ ได้ดำเนินการด้านส่งเสริมการขายและการตลาดทั้งในและต่างประเทศอย่างต่อเนื่อง เพื่อรักษาส่วนแบ่งตลาด เสริมความสามารถในการแข่งขันและสร้างรายได้ให้มากที่สุด ในสภาวะตลาดที่ได้รับผลกระทบจากปัจจัยผันผวนภายนอก ทั้งด้านเศรษฐกิจ การเมือง และการแข่งขันในตลาด รวมถึงกิจกรรมส่งเสริมการขายและการตลาดผ่านโปรแกรมสะสมไมล์ รอยัล ออร์คிட พลัส (Royal Orchid Plus: ROP) โดยมุ่งเน้นการดำเนินงานด้านโปรแกรมเสริมสร้างความภักดี (Loyalty Program) ของลูกค้าต่อธุรกิจของบริษัทฯ เพื่อเป็นกลยุทธ์ทางการตลาดในการรักษาลูกค้าปัจจุบันและการขยายฐานลูกค้าใหม่ของบริษัทฯ ด้วยการสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้าจนเกิดเป็นความผูกพันและภักดีต่อแบรนด์ อันจะนำมาซึ่งลูกค้าประจำและใช้บริการซ้ำกับบริษัทฯ อย่างต่อเนื่องและยั่งยืน ตลอดจนบริษัทฯ ยังมุ่งเน้นในการใช้ประโยชน์จากระบบฐานข้อมูลของสมาชิกรอยัล ออร์คิด พลัส เพื่อนำมาวิเคราะห์และนำเสนอสินค้าและบริการให้สามารถตอบสนองความ

ต้องการของสมาชิกที่มีอยู่ทั่วโลก และแบบเฉพาะกลุ่ม ปัจจุบันโปรแกรมสะสมไมล์ รอยัล ออร์คิต พลัส มีสมาชิกจำนวนประมาณ 5 ล้านคนทั่วโลก แบ่งเป็น 4 สถานภาพ ได้แก่ สถานภาพบัตรเบสิค บัตรเงิน บัตรทอง และบัตรแพลทินัม โดยรอยัล ออร์คิต พลัส ได้ปรับเปลี่ยนจากโปรแกรมที่สะสมไมล์และแลกไมล์สะสมจากสายการบินเป็นหลัก (Frequent Flyer Program) พัฒนาเป็นโปรแกรมความร่วมมือจากหลากหลายธุรกิจ (Coalition Program) โดยสมาชิกสามารถสะสมไมล์เมื่อเดินทางกับการบินไทย และสายการบินพันธมิตร สตาร์ อัลไลแอนซ์ รวมถึงสะสมไมล์กับคู่สัญญาและพันธมิตรธุรกิจทั่วโลก เช่น โรงแรม รถเช่า บัตรเครดิตและสถาบันการเงิน ตลอดจนคู่สัญญาทางด้านไลฟ์สไตล์ต่าง ๆ

● สภาพการแข่งขัน

สภาวะอุตสาหกรรมการบินและการแข่งขัน

กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund: IMF) รายงานเศรษฐกิจโลกขยายตัวที่ร้อยละ 3.3 ในปี 2567 และคาดการณ์ชะลอตัวที่ร้อยละ 2.8 ในปี 2568 ซึ่งยังคงขยายตัวต่ำกว่าค่าเฉลี่ย 20 ปี (2543-2562) ที่ร้อยละ 3.7 โดยยังคงเผชิญความเสี่ยงหลายด้าน อาทิ อัตราเงินเฟ้อและอัตราดอกเบี้ยที่ยังอยู่ในระดับสูง ความไม่แน่นอนของนโยบายทางเศรษฐกิจการค้าและความตึงเครียดทางการค้าที่ทวีความรุนแรงขึ้นซึ่งจะส่งผลกระทบอย่างยิ่งต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจทั่วโลก ขณะที่การกำหนดนโยบายการค้าโลกมีความตึงตัวขึ้น อย่างไรก็ตาม IMF คาดการณ์แนวโน้มอัตราเงินเฟ้อลดลงต่อเนื่องจากร้อยละ 6.7 ในปี 2566 เป็นร้อยละ 5.7 และ 4.3 ในปี 2567 และ 2568 ตามลำดับ ขณะที่ การค้าโลกคาดการณ์เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 1.0 ในปี 2566 เป็นร้อยละ 3.8 ในปี 2567 และชะลอตัวลงอยู่ที่ร้อยละ 1.7 ในปี 2568 ทั้งนี้ อัตราเงินเฟ้อยังคงสูงกว่าค่าเฉลี่ยระดับก่อนเกิดการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ที่ร้อยละ 3.5 (ปี 2560-2562) และการค้าโลกยังคงขยายตัวต่ำกว่าค่าเฉลี่ย 20 ปี (ปี 2543-2562) ที่ร้อยละ 4.9 ส่วนหนึ่งจากการกีดกันทางการค้าที่เพิ่มขึ้นและมาตรการทางภาษีของสหรัฐฯ สำหรับเศรษฐกิจไทยคาดการณ์ขยายตัวที่ร้อยละ 2.5 ในปี 2567 จากการยกเลิกข้อจำกัดการเดินทางระหว่างประเทศ การฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก รวมถึงมาตรการส่งเสริมการท่องเที่ยว อาทิ ยกเว้นการตรวจลงตราหรือวีซ่าฟรี โดยมีแนวโน้มชะลอตัวอยู่ที่ร้อยละ 1.8 ในปี 2568 จากผลกระทบของนโยบายทางภาษีเนื่องจากการเชื่อมโยงทางการค้ากับประเทศจีนและสหรัฐฯ ซึ่งเป็นตลาดการค้าระหว่างประเทศที่สำคัญของไทย (คาดการณ์ ณ เดือนเมษายน 2568)

สำหรับอุตสาหกรรมการบิน สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) คาดการณ์อุตสาหกรรมการบินฟื้นตัวต่อเนื่อง โดยในปี 2567 มีผลกำไรสุทธิที่ 31.5 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ และคาดการณ์เพิ่มขึ้นเป็น 36.6 พันล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2568 จากความต้องการเดินทางที่แข็งแกร่งและความต้องการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะการขยายตัวของธุรกิจอีคอมเมิร์ซ และข้อจำกัดของการขนส่งสินค้าทางทะเล ประกอบกับ แนวโน้มราคาน้ำมันดิบและค่าการกลั่นน้ำมันอากาศยานทั่วโลกลดลง ส่งผลให้รายได้รวมของสายการบินสูงกว่าช่วงก่อนวิกฤตการแพร่ระบาดฯ ที่ร้อยละ 15.2 และ 20.2 ในปี 2567 และปี 2568 ตามลำดับ และเพิ่มขึ้นต่อเนื่องเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมาที่ร้อยละ 6.2 และ 4.4 ตามลำดับ ซึ่งสัดส่วนของรายได้รวมมาจากรายได้การขนส่งผู้โดยสารรวมรายได้เสริมเป็นหลักที่ประมาณร้อยละ 84.5 ภาพรวมผลประกอบการของสายการบินดีขึ้นในทุกภูมิภาค สายการบินในภูมิภาคอเมริกาเหนือ ยุโรป และตะวันออกกลางมีกำไรต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2565 สำหรับทางด้านผลการดำเนินงานปี 2567 จำนวนผู้โดยสารโดยรวมเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง ปริมาณขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometre: RPK) และปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Revenue Freight Tonne Kilometre: RFTK) ในภาพรวมสูงกว่าระดับก่อนวิกฤตในปี 2562 ที่ร้อยละ 3.8 และ 7.5 ตามลำดับ ซึ่ง

เพิ่มขึ้นจากปีก่อนที่ร้อยละ 10.4 และ 11.3 ตามลำดับ โดยในปี 2568 IATA คาดการณ์ RPK และ RFTK เพิ่มขึ้นต่อเนื่องที่ร้อยละ 8.0 และ 6.0 ตามลำดับ

สถานะการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ

ด้านการขนส่งผู้โดยสารขยายตัวต่อเนื่องในปี 2567 ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometre: ASK) และปริมาณขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometre: RPK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.7 และ 10.4 ตามลำดับ เมื่อเทียบกับปีก่อน และมีอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Passenger Load Factor: PLF) เฉลี่ยร้อยละ 83.5 (จาก 82.2 ในปี 2566) โดยเอเชียแปซิฟิกเป็นภูมิภาคหลักที่ขับเคลื่อนการขยายตัวของ RPK ทั่วโลก จากสัดส่วน RPK สูงที่สุดประมาณร้อยละ 33.5 ของ RPK ทั่วโลก โดยมี ASK และ RPK เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.3 และ 16.9 ตามลำดับ ซึ่งเป็นการขยายตัวมากกว่าค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรม ส่งผลให้มี PLF เฉลี่ยที่ร้อยละ 83.4 ใกล้เคียงกับอุตสาหกรรมโดยรวมจากการขยายตัวของการเดินทางในประเทศและระหว่างประเทศของจีนและอินเดียเป็นสำคัญ ส่งผลให้ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีการขยายตัวของ RPK มากกว่าภูมิภาคยุโรปที่มีขนาดตลาดใหญ่อันดับ 2 ถึง 2 เท่า และขยายตัวกว่าภูมิภาคอเมริกาเหนือถึง 3 เท่า โดยแนวโน้มภาพรวมการขนส่งผู้โดยสารในปี 2568 คาดการณ์ดีขึ้นต่อเนื่อง RPK และ ASK ขยายตัวที่ร้อยละ 8.0 และ 7.5 ตามลำดับ มี PLF เฉลี่ยที่ร้อยละ 83.4 สำหรับไตรมาสแรกปี 2568 (มกราคม-มีนาคม) RPK และ ASK ทั่วโลกขยายตัวที่ร้อยละ 5.3 และ 4.9 ตามลำดับ มี PLF เฉลี่ยที่ร้อยละ 81.2 เพิ่มขึ้น 0.3 จุดเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันปีก่อน โดยเอเชียแปซิฟิกยังคงเป็นภูมิภาคหลักที่มีสัดส่วนการเดินทางทางอากาศมากที่สุดและขยายตัวสูงที่สุด โดยมี RPK คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 36.7 ของทั่วโลก และเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.9 ขณะที่ ASK เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.8 มี PLF เพิ่มขึ้น 1.7 จุด เฉลี่ยที่ร้อยละ 84.4 สูงกว่าค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรม

ด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศในปี 2567 ขยายตัวต่อเนื่อง และขยายตัวในทุกภูมิภาค ปริมาณการขนส่งพัสดุกัมมันต์ (Revenue Freight Tonne Kilometre: RFTK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.3 ปริมาณการผลิตด้านพัสดุกัมมันต์ (Available Freight Tonne Kilometre: AFTK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.4 มีอัตราส่วนการขนส่งพัสดุกัมมันต์ (Freight Load Factor: FLF) อยู่ที่ร้อยละ 45.9 เพิ่มขึ้น 1.6 จุด เมื่อเทียบกับปีก่อน ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีสัดส่วน RFTK มากที่สุดคิดเป็น 34.2 ของการขนส่งทั่วโลก มีการขยายตัวสูงกว่าค่าเฉลี่ยและสูงที่สุดเมื่อเทียบกับปีก่อน อยู่ที่ร้อยละ 14.5 AFTK เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.3 และมี FLF อยู่ที่ 47.2 เพิ่มขึ้น 1.3 จุด โดยความต้องการขนส่งสินค้าทางอากาศมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามการขยายเส้นทางบินระหว่างประเทศอย่างต่อเนื่อง ซึ่งส่งผลให้ปริมาณการผลิตด้านสินค้าเพิ่มขึ้นตามความจุใต้ท้องเครื่องบิน ประกอบกับการขยายตัวของความต้องการขนส่งสินค้าอีคอมเมิร์ซและข้อจำกัดของการขนส่งสินค้าทางทะเล ส่งผลให้ในปี 2568 IATA คาดการณ์ RFTK ขยายตัวที่ร้อยละ 6.0 และมี FLF เฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 44.9 สำหรับไตรมาสแรกปี 2568 (มกราคม-มีนาคม) RFTK และ AFTK ทั่วโลกขยายตัวที่ร้อยละ 2.4 และ 3.2 ตามลำดับ มี FLF เฉลี่ยที่ร้อยละ 45.6 ลดลง 0.4 จุดเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันปีก่อน โดยเอเชียแปซิฟิกยังคงเป็นภูมิภาคหลักที่มีสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางอากาศมากที่สุด FTK คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 35.6 ของทั่วโลก มีการขยายตัวของ FTK และ AFTK ที่ร้อยละ 7.2 และ 7.3 ตามลำดับ และมี FTK เฉลี่ยที่ร้อยละ 45.3 ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรมเล็กน้อย (ที่มา: สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) คาดการณ์แนวโน้ม ณ เดือนธันวาคม 2567 และสถิติการขนส่งทางอากาศรายเดือน ณ เดือนมีนาคม 2568)

อุตสาหกรรมการบินทั่วโลกยังคงเผชิญความท้าทายจากปัญหาห่วงโซ่อุปทานที่ส่งผลต่อการผลิตเครื่องบินและแผนการรับมอบเครื่องบินที่ล่าช้ากว่าเดิมส่งผลให้การรับมอบเครื่องบินในปี 2567 ลดลงร้อยละ 30.0 จากคาดการณ์เดิมอยู่ที่จำนวน 1,254 ลำ และลดลงร้อยละ 8.9 จากปีก่อน โดยในปี 2568 IATA คาดการณ์ยอดส่งมอบเครื่องบินเพิ่มขึ้นอยู่ที่จำนวน 1,802 ลำ อย่างไรก็ตาม เป็นการปรับลดจากคาดการณ์เดิมที่ร้อยละ 21.4 ซึ่งการรับมอบเครื่องบินล่าช้าส่งผลให้อายุเครื่องบิน

เฉลี่ยทั่วโลกเพิ่มขึ้นและสูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 14.8 ปี สูงกว่าค่าเฉลี่ยในอดีตที่ 13.6 ปี (2533-2566) อีกทั้ง ยังส่งผลให้ต้นทุนการดำเนินงานของสายการบินเพิ่มขึ้นในด้านการบำรุงรักษาและการปรับปรุงเครื่องบินเก่า รวมถึง ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นจากการที่เครื่องบินรุ่นเก่ามีประสิทธิภาพการใช้น้ำมันที่ต่ำกว่า ซึ่งอาจกระทบต่อการบรรลุเป้าหมายในการปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สุทธิเป็นศูนย์ภายในปี 2593 โดย IATA ประเมินว่าต้องใช้เวลานานกว่า 14 ปีในการส่งมอบเครื่องบินคั่งค้างทั้งหมดได้ ซึ่งข้อมูลยอดเครื่องบินคั่งค้าง ณ เดือนมีนาคม 2568 ของบริษัทผู้ผลิตเครื่องบินแอร์บัสมีจำนวน 8,726 ลำ และโบอิงกว่า 5,600 ลำ

แนวโน้มสถานะของตลาดการเดินทางทางอากาศ (จำนวนผู้โดยสาร) ในระยะยาว 20 ปีข้างหน้า (ปี 2566-2586) ยังคงขยายตัวอย่างต่อเนื่องในอัตราเฉลี่ยประมาณร้อยละ 3.8 ต่อปี ส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารในปี 2586 เพิ่มขึ้นจากปี 2566 ถึง 4,000 ล้านคน โดยกว่าครึ่งจะเป็นการเพิ่มของผู้โดยสารในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกที่มีจำนวนผู้โดยสารขยายตัวสูงกว่าค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรมที่ประมาณร้อยละ 5.1 ต่อปี จากขนาดเศรษฐกิจของภูมิภาคที่ขยายตัวส่งผลให้รายได้เฉลี่ยและโครงสร้างประชากรชนชั้นกลางเพิ่มขึ้น รวมถึงภาคการบินที่ขยายตัวทั้งจำนวนสายการบิน ท่าอากาศยาน และโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ เป็นสำคัญ คาดการณ์จำนวนผู้โดยสารในปี 2586 ของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 46.0 ของจำนวนผู้โดยสารทั่วโลก (ที่มา: สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) คาดการณ์ ณ เดือนธันวาคม 2567)

สำหรับประเทศไทย ภาพรวมการท่องเที่ยวฟื้นตัวอย่างชัดเจนในปี 2567 โดยเฉพาะการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ ตามมาตรการผ่อนคลายเป็นเอกฉันท์ขององค์การการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยและทั่วโลก ประกอบกับนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวของรัฐบาลไทยที่มุ่งเน้นดึงดูดนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะมาตรการยกเว้นการตรวจลงตราหรือวีซ่าฟรี สำหรับนักท่องเที่ยว 93 ประเทศ/ดินแดนที่เดินทางเข้าประเทศไทยมีผลตั้งแต่วันที่ 15 กรกฎาคม 2567 ครอบคลุมนักท่องเที่ยวในภูมิภาคเอเชีย ยุโรป อเมริกา และตะวันออกกลาง อาทิ ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ สหรัฐอเมริกา และสหราชอาณาจักร มาตรการวีซ่าฟรีถาวรระหว่างประเทศไทยและจีนซึ่งอนุญาตให้นักท่องเที่ยวจากทั้งสองประเทศสามารถเดินทางระหว่างกันได้โดยไม่ต้องขอวีซ่าตั้งแต่เดือนมีนาคม 2567 รวมถึง การตรวจลงตราประเภทใหม่ อาทิ วีซ่าระยะยาว หรือ Destination Thailand Visa (DTV) สำหรับดึงดูดนักท่องเที่ยวและผู้ที่ต้องการทำงานระยะไกล (Digital Nomads) โดยการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) รายงานจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติเข้าไทยในปี 2567 ที่ 35.5 ล้านคน เฉลี่ย 97,386 คนต่อวัน คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 89.1 ของปี 2562 ก่อนวิกฤตการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) นักท่องเที่ยวร้อยละ 72.6 หรือประมาณ 25.8 ล้านคน เป็นนักท่องเที่ยวในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ในจำนวนนี้เป็นนักท่องเที่ยวในเอเชียตะวันออกเฉียงเหนือประมาณร้อยละ 32.9 และอาเซียนประมาณร้อยละ 30.0 โดยนักท่องเที่ยวจีนซึ่งเป็นตลาดหลักเริ่มฟื้นตัว มีสัดส่วนร้อยละ 61.2 ของช่วงเดียวกันในปี 2562 และกลับมามีจำนวนมากเป็นอันดับหนึ่งเช่นเดียวกับช่วงก่อนการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ในปี 2562 ที่ 6.7 ล้านคน รองลงมา ได้แก่ นักท่องเที่ยวมาเลเซีย 5.0 ล้านคน อินเดีย 2.1 ล้านคน เกาหลีใต้ 1.9 ล้านคน และรัสเซีย 1.7 ล้านคน ที่มีการฟื้นตัวสูงกว่าช่วงเดียวกันของปี 2562 แทบทุกประเทศยกเว้นเกาหลีใต้ ฟื้นตัวคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 99.0 ของปี 2562 สำหรับไตรมาสแรกปี 2568 (มกราคม-มีนาคม) ททท. รายงานจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติเข้าไทย 9.5 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.9 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันปีก่อน เฉลี่ย 106,100 คนต่อวัน นักท่องเที่ยวในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกยังคงมีสัดส่วนสูงที่สุดคิดเป็นร้อยละ 62.7 ของจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งหมด มีจำนวน 6.0 ล้านคน ลดลงร้อยละ 5.5 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันปีก่อนโดยเป็นการลดลงของนักท่องเที่ยวในเอเชียตะวันออกเฉียงเหนือที่ร้อยละ 14.7 นำโดยนักท่องเที่ยวจีน ลดลงร้อยละ 24.2 ส่วนหนึ่งจากความกังวลด้านความปลอดภัย อย่างไรก็ตาม นักท่องเที่ยวจีนยังคงเป็นตลาดหลักที่มีการเดินทางเข้าไทยมากที่สุด 1.3 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 13.9

ของจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งหมด รองลงมา ได้แก่ นักท่องเที่ยวมาเลเซีย 1.2 ล้านคน รัสเซีย 0.7 ล้านคนอินเดีย 0.5 ล้านคน และเกาหลีใต้ 0.5 ล้านคน (ที่มา: การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย)

อุตสาหกรรมการบินและปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารทางอากาศของประเทศไทยเป็นไปในทิศทางเดียวกับการท่องเที่ยว โดยรัฐบาลวางแผนพัฒนาประเทศให้เป็นศูนย์กลางการบินระดับภูมิภาค ได้แก่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการบิน เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของสายการบินไทย การพัฒนาทรัพยากรบุคคลด้านการบิน การส่งเสริมวัฒนธรรมและเทคโนโลยีการบิน การกระตุ้นเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวด้วยการเชื่อมโยงเส้นทางบินกับเมืองท่องเที่ยวในภูมิภาค รวมถึง การส่งเสริมประเทศในฐานะจุดหมายปลายทางสำคัญของเอเชีย สำหรับภาพรวมจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางเข้า-ออกประเทศไทยและภายในประเทศที่ทำอากาศยานหลักมีจำนวนเพิ่มขึ้น โดยการเดินทางระหว่างประเทศมีการฟื้นตัวต่อเนื่อง ในปี 2567 ผู้โดยสารเดินทางเข้า-ออกประเทศไทยสะสมประมาณ 124.0 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนรวมประมาณร้อยละ 86.7 ของช่วงเดียวกันปี 2562 ในจำนวนนี้เป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศร้อยละ 61.8 เฉลี่ย 209,940 คนต่อวัน ทั้งนี้ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ มีผู้โดยสารเดินทางเข้า-ออกมากที่สุดประมาณ 62.2 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 50.2 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด และมีจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศมากที่สุดคิดเป็นสัดส่วนกว่าร้อยละ 66.0 ของผู้โดยสารระหว่างประเทศทั้งหมด สำหรับไตรมาสแรกปี 2568 (เดือนมกราคม-มีนาคม) ผู้โดยสารเดินทางเข้า-ออกประเทศไทยสะสมประมาณ 34.8 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนรวมประมาณร้อยละ 89.8 ของช่วงเดียวกันปี 2562 ในจำนวนนี้เป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศร้อยละ 61.7 เฉลี่ย 238,672 คนต่อวัน ทั้งนี้ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิยังคงมีจำนวนผู้โดยสารเดินทางเข้า-ออกมากที่สุดประมาณ 17.0 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 48.7 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด และมีจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศมากที่สุดประมาณ 13.7 ล้านคน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 63.6 ของผู้โดยสารระหว่างประเทศทั้งหมด (ที่มา: บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)) สำหรับการให้บริการการบินปี 2567 มีสายการบินปฏิบัติการบินเส้นทางบินระหว่างประเทศรวม 144 สายการบิน มีปริมาณที่นั่งให้บริการรวมประมาณ 95.6 ล้านที่นั่ง การบินไทยมีสัดส่วนปริมาณที่นั่งมากที่สุดที่ร้อยละ 17.4 รองลงมาได้แก่ สายการบินไทยแอร์เอเชียที่ร้อยละ 9.4 และสายการบินไทยเวียตเจ็ทที่ร้อยละ 3.1 สำหรับไตรมาสแรกปี 2568 (เดือนมกราคม-มีนาคม) มีสายการบินปฏิบัติการบินเส้นทางบินระหว่างประเทศรวม 137 สายการบิน มีปริมาณที่นั่งให้บริการรวมประมาณ 26.4 ล้านที่นั่ง การบินไทยมีสัดส่วนปริมาณที่นั่งมากที่สุดที่ร้อยละ 16.7 รองลงมาได้แก่ สายการบินไทยแอร์เอเชียที่ร้อยละ 8.5 และสายการบินไทยโลอ้อนแอร์ที่ร้อยละ 2.7 โดยในช่วง 9 เดือนแรกปี 2568 (เดือนมกราคม-กันยายน) คาดการณ์สายการบินปฏิบัติการบินเส้นทางบินระหว่างประเทศประมาณ 139 สายการบิน ปริมาณที่นั่งให้บริการประมาณ 73.0 ล้านที่นั่ง (ที่มา: Center for Aviation ข้อมูล ณ วันที่ 12 พฤษภาคม 2568)

การแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินระหว่างประเทศ

สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) วิเคราะห์แนวโน้มการฟื้นตัวของเดินทางทางอากาศจำแนกตามภูมิภาคของสายการบิน ตั้งแต่ปี 2562 - 2567 พบว่า

- ปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารทั่วโลกฟื้นตัวแข็งแกร่งต่อเนื่องในปี 2567 หลังจากการยกเลิกข้อจำกัดการเดินทางทั่วโลก
- ปริมาณขนส่งผู้โดยสารทั่วโลก (RPK) ในปี 2567 เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.4 จากปีก่อน และเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.8 เมื่อเทียบกับปี 2562 ช่วงก่อนวิกฤตการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) แสดงให้เห็นการฟื้นตัวอย่างสมบูรณ์และการขยายตัวอย่างแข็งแกร่งของการเดินทางของผู้โดยสารทั่วโลก

ปริมาณการเดินทางทางอากาศทั่วโลกในปี 2567 ขยายตัวในทุกภูมิภาคเมื่อเทียบกับปีก่อน และสูงกว่าระดับก่อนวิกฤตแพร่ระบาดในทุกภูมิภาค โดยสายการบินในภูมิภาคเอเชียมีการขยายตัวที่แข็งแกร่งมากที่สุดและมีสัดส่วนของ RPK สูงที่สุดในโลก แม้จะมีการฟื้นตัวช้ากว่าภูมิภาคหลักอื่น ๆ ดังมีรายละเอียดดังนี้

- สายการบินในภูมิภาคเอเชีย RPK ขยายตัวร้อยละ 16.9 เมื่อเทียบกับปีก่อน มีส่วนแบ่งของ RPK ทัวโลกที่ร้อยละ 33.5 เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 31.6 ในปี 2566 และมีสัดส่วนใกล้เคียงกับ 34.6 ในปี 2562
- สายการบินในภูมิภาคยุโรป RPK ขยายตัวร้อยละ 8.7 เมื่อเทียบกับปีก่อน มีส่วนแบ่งของ RPK ทัวโลกใกล้เคียงกับปี 2562 ที่ร้อยละ 26.7 และเป็นภูมิภาคที่มีขนาดตลาดใหญ่เป็นอันดับ 2 เช่นเดียวกับปี 2562
- สายการบินในภูมิภาคอเมริกาเหนือ RPK ขยายตัวร้อยละ 7.8 เมื่อเทียบกับปีก่อน มีส่วนแบ่ง RPK เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 22.3 ในปี 2562 เป็นร้อยละ 22.9 ในปี 2567

ปริมาณการเดินทางทางอากาศทั่วโลกในไตรมาส 1 ปี 2568 RPK เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.3 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ขับเคลื่อนโดยสายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมี RPK คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 36.7 ของทั่วโลก และขยายตัวร้อยละ 8.9 รองลงมาได้แก่สายการบินในภูมิภาคยุโรปมีส่วนแบ่ง RPK ที่ร้อยละ 23.9 ขยายตัวร้อยละ 5.5 และสายการบินในภูมิภาคอเมริกาเหนือมีส่วนแบ่ง RPK ที่ร้อยละ 21.8 หดตัวร้อยละ 0.8 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน

ธุรกิจการบินระหว่างประเทศของไทยคาดการณ์ฟื้นตัวต่อเนื่อง (ที่มา: Center for Aviation ข้อมูล ณ วันที่ 12 พฤษภาคม 2568)

- ปี 2567 มี 144 สายการบินให้บริการเส้นทางบินระหว่างประเทศเข้า-ออกประเทศไทยด้วยปริมาณที่นั่ง 95.6 ล้านที่นั่ง เพิ่มขึ้นร้อยละ 27.8 เมื่อเทียบกับปี 2566 และคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 85.1 ของปี 2562
 - การบินไทยเป็นสายการบินที่มีปริมาณที่นั่งรายสัปดาห์มากที่สุดคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 17.4 รองลงมาคือ สายการบินไทยแอร์เอเชียร้อยละ 9.4 และสายการบินไทยเวียตเจ็ตร้อยละ 3.1
- มกราคม-กรกฎาคม ปี 2568 คาดการณ์ 137 สายการบิน ให้บริการที่นั่งเส้นทางบินระหว่างประเทศเข้า-ออกประเทศไทยประมาณ 57.2 ล้านที่นั่ง คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 88.7 ของปี 2562
 - การบินไทยยังคงเป็นสายการบินที่มีปริมาณที่นั่งต่อสัปดาห์มากที่สุดที่ร้อยละ 17.6 รองลงมา คือ สายการบินไทยแอร์เอเชียร้อยละ 8.7 และสายการบินไทยไลอ้อนแอร์ร้อยละ 2.8
- ไตรมาสแรกของปี 2568 มี 137 สายการบิน ให้บริการเส้นทางบินระหว่างประเทศเข้า-ออกประเทศไทยด้วยปริมาณที่นั่ง 26.4 ล้านที่นั่ง เพิ่มขึ้นร้อยละ 13.3 เมื่อเทียบกับปี 2566 และคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 96.3 ของปี 2562
 - การบินไทยเป็นสายการบินที่มีปริมาณที่นั่งรายสัปดาห์มากที่สุดคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 16.7 รองลงมาคือ สายการบินไทยแอร์เอเชียร้อยละ 8.5 และสายการบินไทยไลอ้อนแอร์ร้อยละ 2.7
- ในช่วง มกราคม – กันยายน ปี 2568 คาดการณ์ 139 สายการบิน ให้บริการที่นั่งเส้นทางบินระหว่างประเทศเข้า-ออกประเทศไทยประมาณ 73.0 ล้านที่นั่ง คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 87.4 ของปี 2562
 - การบินไทยยังคงเป็นสายการบินที่มีปริมาณที่นั่งต่อสัปดาห์มากที่สุดที่ร้อยละ 17.6 รองลงมา คือ สายการบินไทยแอร์เอเชียร้อยละ 8.5 และสายการบินไทยไลอ้อนแอร์ร้อยละ 3.2

● การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการ

(ก) แผนฝูงบิน

แผนฝูงบินประกอบด้วยเครื่องบินแบบแอร์บัส A320-200 แอร์บัส A330-300 แอร์บัส A350-900 และเครื่องบินแบบโบอิง 787-8 โบอิง 787-9 โบอิง 777-200ER โบอิง 777-300ER รวมถึงเครื่องบินแบบโบอิง 787 Dreamliner ซึ่งอยู่ภายใต้กรอบการจัดหาระยะยาวมาปฏิบัติการบินโดยมีแผนปฏิบัติการบินระหว่างปี 2567-2571 ด้วยจำนวนเครื่องบินที่บริษัทฯ ได้รับความเห็นชอบจากคณะผู้บริหารแผน ดังนี้

ประเภทเครื่องบิน/ปี	2567	2568	2569	2570	2571
เครื่องบินแบบลำตัวแคบ	20	22	37	47	52
เครื่องบินแบบลำตัวกว้าง	59	58	56	59	77
แผนฝูงบิน ณ 31 มีนาคม 2568	79	80	93	106	129

ทั้งนี้ สมมติฐานแผนการจัดหาฝูงบินในปี 2567-2571 มีดังนี้

- ประมาณการจำนวนเครื่องบินใช้งานปี 2567- 2571 จากการคาดการณ์ความต้องการในการเดินทางจากปัจจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยปัจจัยเหล่านั้นอาจมีการเปลี่ยนแปลงไปได้ตลอดเวลา ดังนั้น บริษัทฯ อาจดำเนินการทบทวนและปรับปรุง ตลอดจนบริหารจัดการฝูงบินให้สอดคล้องกับความเปลี่ยนแปลงและผลกระทบที่เกิดขึ้น เพื่อให้บริษัทฯ สามารถดำเนินธุรกิจด้วยศักยภาพในการทำกำไรและแข่งขันที่ดีที่สุดภายใต้ปัจจัยที่เกี่ยวข้องต่อไปได้อย่างยั่งยืน
- เครื่องบินลำตัวแคบ ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A320-200 และเครื่องบินแบบแอร์บัส A321NEO
- เครื่องบินลำตัวกว้าง ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 แอร์บัส A350-900 และเครื่องบินแบบโบอิง 787-8 โบอิง 787-9 โบอิง 777-200ER โบอิง 777-300ER รวมเครื่องบินลำตัวกว้างที่บริษัทฯ ได้เข้าทำข้อตกลงกับ Boeing จำนวน 45 ลำ ตามกรอบระยะเวลาการรับเครื่องระยะยาว 10 ปี โดยเครื่องบินแบบโบอิง 777-200ER นำมาใช้ในปี 2565-2568

(ข) กำลังการผลิตและปริมาณการผลิตที่เกี่ยวข้องกับการบิน

		งวด 3 เดือน วันที่ 1 ม.ค. - 31 มี.ค. 68	งวด 3 เดือน วันที่ 1 ม.ค. - 31 มี.ค. 67	ปี 2567	ปี 2566	ปี 2565
- จำนวนเครื่องบินที่ใช้บริการ (Number of Aircraft in Operation) ณ 31 ธ.ค.	(ลำ)	78	70	79	70	64
- จุดหมายปลายทาง (ไม่รวมกรุงเทพฯ) (Number of Destinations)	(จุดบิน)	64	60	64	60	56
- ระยะทางบิน (Kilometers Flown)	(พันกิโลเมตร)	60,293.5	49,944.4	222,996	185,426	132,098
- จำนวนการลงของเครื่องบิน (Number of Landings) (ครั้ง)		21,438	19,330	82,650	73,666	59,277
- จำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบิน (Flight Hours)	(ชั่วโมง/ปี)	87,211.6	73,163.7	323,289.4	270,618.0	192,993.9
- ชั่วโมงการใช้เครื่องบินโดยเฉลี่ย (Aircraft Utilization)	(ชั่วโมง/วัน)	13.7	12.8	13.2	12.2	10.4
การขนส่งผู้โดยสาร						
- ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seats Kilometer)	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	17,728.8	14,646.2	65,696.4	54,279.8	38,526.7
- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometer)	(ล้านคน-กิโลเมตร)	14,775.8	12,227.3	51,470.7	43,268.0	26,163.3
- อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor)	(ร้อยละ)	83.3	83.5	78.8	79.7	67.9
- จำนวนผู้โดยสาร (Number of Passengers)	(พันคน)	4,334.2	3,879.2	16,143.5	13,763.3	9,012.2

		งวด 3 เดือน วันที่ 1 ม.ค. - 31 มี.ค 68	งวด 3 เดือน วันที่ 1 ม.ค. - 31 มี.ค 67	ปี 2567	ปี 2566	ปี 2565
- รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (Passenger Yield)*	(บาท/คน- กิโลเมตร)	2.93	3.15	3.00	3.07	2.81
การขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์						
- ปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์ (Available Dead Load Ton- Kilometer)	(ล้านตัน- กิโลเมตร)	975.1	784.2	3,574.6	2,864.2	2,031.9
- ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton- Kilometer)	(ล้านตัน- กิโลเมตร)	481.9	416.7	1,859.2	1,480.8	1,282.7
- อัตราการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor)	(ร้อยละ)	49.4	53.1	52.0	51.7	63.1
- น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง (Cargo Carried)	(พันกิโลกรัม)	113,379.4	95,679.0	431,319.7	340,824.7	340,389.6
- รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (Freight Yield)**	(บาท/ตัน- กิโลเมตร)	8.66	9.03	9.29	10.44	18.54
การขนส่งรวมทั้งระบบ						
- ปริมาณการผลิต (Available Ton-Kilometer)	(ล้านตัน- กิโลเมตร)	2,750.2	2,252.3	10,158.4	8,294.2	5,884.6
- ปริมาณการขนส่ง (Revenue Ton-Kilometer)	(ล้านตัน- กิโลเมตร)	1,966.1	1,646.0	7,058.7	5,875.2	3,950.1
- อัตราส่วนการบรรทุก (Load Factor)	(ร้อยละ)	71.5	73.1	69.5	70.8	67.1
- รายได้รวมทั้งระบบเฉลี่ยต่อหน่วย (System-Wide Yield)***	(บาท/ตัน- กิโลเมตร)	24.11	25.69	24.40	25.22	24.61

หมายเหตุ: ผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) บริษัทฯ ต้องปรับเส้นทางบินตามสถานการณ์ จึงไม่สามารถระบุข้อมูลเป็นตารางการบินประจำฤดูหนาว/ฤดูร้อน เหมือนสภาวะการณ์ปกติ

* รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (Passenger Yield) = รายได้จากผู้โดยสาร รวมค่าน้ำหนักส่วนเกิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว

** รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (Freight Yield) = รายได้จากพัสดุภัณฑ์ รวมค่าไปรษณียภัณฑ์

*** รายได้รวมทั้งระบบเฉลี่ยต่อหน่วย (System-Wide Yield) = รายได้จากกิจการขนส่ง รวมค่าน้ำหนักส่วนเกิน ค่าไปรษณียภัณฑ์ ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว

(ค) โครงสร้างค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและปัจจัยการผลิตที่สำคัญ

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่สำคัญของบริษัทฯ ประกอบด้วย ค่าน้ำมันเครื่องบินซึ่งคิดเป็นร้อยละ 34.3 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวม นอกจากนี้ ยังมีค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับพนักงานซึ่งเป็นทรัพยากรที่สำคัญในธุรกิจ การให้บริการ ทั้งก่อนและหลังการขาย เพื่อรักษฐานลูกค้าเก่าให้มีความภักดีต่อแบรนด์ (Brand Loyalty) มีความภูมิใจ และประทับใจที่ใช้บริการ และเพิ่มฐานลูกค้ารายใหม่เพื่อการขยายตลาดอย่างต่อเนื่อง รวมไปถึงค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน ในด้านอื่น ๆ โดยสรุปได้ ดังนี้

งบการเงินเฉพาะบริษัทฯ	งวด 3 เดือน วันที่ 1 ม.ค. -31 มี.ค 68		งวด 3 เดือน วันที่ 1 ม.ค. -31 มี.ค 67		ปี 2567		ปี 2566		ปี 2565	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	12,703	33.5	12,926	37.1	50,474	34.3	44,263	38.8	34,593	40.4

งบการเงินเฉพาะบริษัทฯ	งวด 3 เดือน วันที่ 1 ม.ค. -31 มี.ค 68		งวด 3 เดือน วันที่ 1 ม.ค. -31 มี.ค 67		ปี 2567		ปี 2566		ปี 2565	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	2,825	7.3	2,486	7.1	12,033	8.2	10,379	9.1	7,058	8.2
- ค่าบริการการบิน	4,942	13.0	4,111	11.8	18,316	12.4	13,087	11.5	8,245	9.6
- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	1,389	3.7	1,117	3.2	4,981	3.4	3,658	3.2	2,245	2.6
- ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	5,370	14.1	5,263	15.1	20,428	13.8	10,172	8.9	8,928	10.4
- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	3,072	8.1	2,963	8.5	13,012	8.8	10,728	9.4	8,563	10.0
- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	66	0.2	232	0.7	1,065	0.7	2,908	2.6	5,141	6.0
- ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	2,358	6.2	1,881	5.4	7,699	5.2	5,615	4.9	2,647	3.1
- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	2,378	6.3	1,978	5.7	9,211	6.2	6,534	5.7	3,998	4.7
- ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	176	0.5	221	0.6	802	0.5	522	0.6	478	0.6
- ค่าใช้จ่ายอื่น	2,686	7.1	1,641	4.7	9,614	6.5	6,077	5.3	3,676	4.4
รวมค่าใช้จ่าย	37,965	100	34,819	100	147,635	100	113,943	100.0	85,572	100.0

(ง) การจัดหาน้ำมันเครื่องบิน

บริษัทฯ จัดซื้อน้ำมันเครื่องบินโดยใช้ราคาอ้างอิงเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐฯ ต้นทุนค่าน้ำมันเครื่องบินของบริษัทฯ ในปี 2565 คิดเป็นร้อยละ 40.4 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของบริษัทฯ ในปี 2566 คิดเป็นร้อยละ 38.8 และปี 2567 คิดเป็นร้อยละ 34.3 และ ไตรมาส 1 ปี 2568 คิดเป็นร้อยละ 33.5

ในกระบวนการจัดหาน้ำมันเครื่องบินของบริษัทฯ บริษัทฯ จัดทำประมาณการความต้องการใช้น้ำมันเครื่องบินล่วงหน้า 1 ปี สำหรับทุกสถานีที่ให้บริการการบิน หลังจากนั้นบริษัทฯ จะส่งหนังสือเชิญชวนไปยังผู้จำหน่ายน้ำมันทุกรายในแต่ละสถานี เมื่อได้รับข้อเสนอราคาค่าประกอบการจากผู้จำหน่าย บริษัทฯ จะดำเนินการเจรจาต่อรองจนเป็นที่สิ้นสุด บริษัทฯ จึงจะตกลงจัดทำสัญญา โดยทั่วไปสัญญามีอายุ 1 ปี หรือตามที่ตกลงกัน นอกจากนี้ บริษัทฯ อาจร่วมกับสายการบินพันธมิตรในกลุ่มสตาร์อัลไลแอนซ์เพื่อจัดซื้อน้ำมันเครื่องบินในบางสถานีเป็นครั้งคราว หากพิจารณาแล้วว่าจะได้ราคาที่ดีลงและ/หรือเกิดประโยชน์ต่อบริษัทฯ

ในปี 2567 ที่ผ่านมาถึงไตรมาส 1 ปี 2568 บริษัทฯ จัดซื้อน้ำมันเครื่องบินจากผู้จำหน่ายมากกว่า 30 รายทั่วโลก สำหรับในประเทศไทย บริษัทฯ มีนโยบายกระจายการจัดซื้อน้ำมันเครื่องบินจากผู้จำหน่ายหลายราย เพื่อลดความเสี่ยงในการพึ่งพาผู้จำหน่ายรายใดรายหนึ่งและเพื่อบริหารความเสี่ยงด้านอุปทานน้ำมันเครื่องบิน โดยผู้จำหน่ายน้ำมันในประเทศที่บริษัทฯ จัดซื้อน้ำมัน ได้แก่ บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) บริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน) บริษัท สตาร์ ฟuelส์ มาร์เก็ตติ้ง จำกัด บริษัท บางจาก ศรีราชา จำกัด (มหาชน) บริษัท สิงคโปร์ปิโตรเลียม (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท เชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด และบริษัท โซโนเปค ซัสโก้ จำกัด โดยบริษัทฯ เชื่อว่าหากผู้จำหน่ายรายใดไม่สามารถจัดส่งน้ำมันได้ผู้จำหน่ายรายอื่นจะสามารถจัดหาน้ำมันทดแทนได้เพียงพอต่อความต้องการของบริษัทฯ

บริษัทฯ ใช้บริการจัดส่งและเติมน้ำมัน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จากบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยมีบริษัทฯ และบริษัทผู้จำหน่ายน้ำมันอีก 8 ราย เป็นผู้ถือหุ้นบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นผู้ประกอบการเพียงรายเดียวที่ได้รับสิทธิในการเป็นผู้ดำเนินธุรกิจบริการคลังเก็บรักษาน้ำมันที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และเป็นผู้ประกอบการที่ให้บริการเติมน้ำมันเครื่องบินแก่เครื่องบินที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในฐานะที่บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นที่เป็นสายการบินในบริษัท บริการ

เชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ทำให้บริษัทฯ สามารถรับการจัดส่งน้ำมันที่ซื้อจากผู้จำหน่ายน้ำมันรายอื่น ๆ ที่มีได้เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และใช้บริการเติมน้ำมันเครื่องบินของบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้โดยตรง

เนื่องจากน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นต้นทุนที่สำคัญในการดำเนินธุรกิจขนส่งทางอากาศ บริษัทฯ ได้กำหนดกรอบนโยบายการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน และบริษัทฯ จัดให้มีการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันตามกรอบนโยบายอย่างเคร่งครัด โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดความผันผวนของต้นทุนด้านน้ำมันอากาศยาน และเพื่อให้ผลประโยชน์ของบริษัทฯ เป็นไปตามเป้าหมายและเป็นการปกป้องมูลค่าของบริษัทฯ ให้แก่ผู้ถือหุ้นและผู้ที่เกี่ยวข้อง มิใช่เป็นการแสวงหารายได้หรือหวังผลกำไรเพิ่มเติมจากการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน

ตามพิธีการการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้แสดงเจตนารมณ์ที่จะมุ่งสู่เป้าหมาย Net Zero ในอุตสาหกรรมการบินพลเรือนภายในปี ค.ศ. 2050 (พ.ศ. 2593) ส่งผลให้ประเทศต่างๆ ได้ออกข้อกำหนดและมาตรการเพื่อรองรับเป้าหมายดังกล่าว เช่น สหภาพยุโรปได้ประกาศข้อกำหนด ReFuelEU Aviation Initiative ซึ่งกำหนดให้ผู้ให้บริการน้ำมัน (Fuel Supplier) ต้องจัดหาและส่งมอบเชื้อเพลิงอากาศยานแบบยั่งยืน (Sustainable Aviation Fuel: SAF) และมีผลบังคับใช้อย่างเป็นทางการในปี 2568

ทั้งนี้บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามข้อกำหนดด้าน SAF ตั้งแต่ปี 2565 ซึ่งได้เริ่มบังคับใช้มาตรการดังกล่าวในเที่ยวบินของบริษัทฯ ที่ออกจากสนามบิน Paris Charles de Gaulle Airport (CDG) สาธารณรัฐฝรั่งเศส สนามบิน Stockholm Arlanda (ARN) ราชอาณาจักรสวีเดน และสนามบิน Oslo (OSL) ราชอาณาจักรนอร์เวย์ โดยบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดอย่างเคร่งครัด ด้วยการใช้ SAF ในทุกเที่ยวบินที่ออกเดินทางจากสนามบินดังกล่าว ตามสัดส่วนที่แต่ละประเทศกำหนด ซึ่งถือเป็นก้าวสำคัญในการร่วมขับเคลื่อนอุตสาหกรรมการบินสู่ความยั่งยืนตามเป้าหมายของ ICAO

(จ) การจัดหาประกันภัย

เพื่อลดผลกระทบในกรณีหากเกิดความเสียหายต่อบริษัทฯ และผู้มีส่วนได้เสียจากอุบัติเหตุและภัยอื่น ๆ รอบด้านที่อาจเกิดขึ้นได้ บริษัทฯ จึงได้มีการประกันภัยเครื่องบิน อะไหล่ และการรับผิดชอบใช้ตามกฎหมาย การประกันภัยทรัพย์สินและอุปกรณ์คอมพิวเตอร์พร้อมส่วนควบ การประกันภัยบุคลากร และการประกันภัยเบ็ดเตล็ดประเภทอื่น เพื่อให้บริษัทฯ และผู้มีส่วนได้เสียได้รับความคุ้มครองครอบคลุมกว้างขวาง และเป็นไปตามมาตรฐานสากล โดยบริษัทฯ ทำประกันภัยตรงกับบริษัทประกันภัยในประเทศภายใต้กฎหมายไทย และบริษัทประกันภัยดังกล่าวได้จัดทำประกันภัยต่อเพื่อกระจายความเสี่ยงกับบริษัทรับประกันภัยในต่างประเทศ

บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัยในปี 2567 ประมาณ 883 ล้านบาท โดยการประกันภัยส่วนใหญ่ประมาณ 85.11% เป็นค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัยเครื่องบิน อะไหล่และการรับผิดชอบใช้ตามกฎหมาย (ความคุ้มครองวันที่ 1 ธันวาคม 2566 – 30 พฤศจิกายน 2567) อ้างอิงจากมูลค่าฝูงบินโดยเฉลี่ย (Average Fleet Value) ของบริษัทฯ ณ วันที่ 1 ธันวาคม 2566 ประมาณ 6,408 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ส่วนค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัยที่เหลืออีกประมาณ 14.89% เป็นค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัยประเภทอื่นที่ไม่เกี่ยวกับการประกันภัยเครื่องบิน

จากการประเมินสถานการณ์ต่าง ๆ ที่ผ่านมามาตราดับประกันภัยเครื่องบินได้รับผลกระทบจากการสูญเสียสะสมจากอุบัติเหตุครั้งใหญ่ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ซึ่งเป็นความเสียหายที่เป็นตัวลดทอนกำไรของผู้รับประกันภัยอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ตลาดประกันภัยประเภทอื่น ๆ ในภาพรวมไม่เพียงเฉพาะตลาดรับประกันภัยเครื่องบินยังได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงทั้งจากสถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ผลกระทบจากสถานการณ์ความขัดแย้งที่เกิดขึ้นในหลายภูมิภาค โดยเฉพาะสถานการณ์รัสเซียและยูเครนที่มีแนวโน้มการสู้รบที่ยังคงยืดเยื้อ ส่งผลให้ตลาดประกันภัยโดยเฉพาะภัยสงครามและการก่อการร้ายรวมถึงภัยที่เกี่ยวข้องมีการปรับตัวที่สูงขึ้น

นอกจากนี้ตลาดประกันภัยประเภทอื่น ๆ ในภาพรวมยังได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงจากความเสี่ยงสะสมที่เกิดจากภัยพิบัติอื่นๆ เช่น พายุเฮอริเคน แผ่นดินไหว เป็นต้น ความเสี่ยงดังกล่าว ทำให้ผู้รับประกันภัยจำนวนมากต้องประสบภาวะขาดทุน มีการควบรวมกิจการของผู้รับประกันภัยต่อเพราะไม่สามารถแบกรับภาระการขาดทุนจากการที่ตลาดประกันภัยได้รับความเสียหายอย่างหนักจากเหตุการณ์และภัยพิบัติต่าง ๆ ในช่วงเวลาหลายปีที่ผ่านมา รวมถึงการถอนตัวไปทำธุรกิจอื่นที่ให้ผลตอบแทนจากการลงทุนมากกว่าทำให้ศักยภาพในการรับประกันภัยในตลาดมีอยู่อย่างจำกัด

จากสถานการณ์ของตลาดประกันภัยตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ผู้รับประกันภัยจึงต้องการที่จะปรับเพิ่มค่าเบี้ยประกันภัยในตลาดประกันภัยทุกประเภทรวมทั้งประกันภัยเครื่องบิน ซึ่งจะมีผลกระทบถึงเบี้ยประกันภัยสำหรับสายการบิน รวมถึงเบี้ยประกันภัยของบริษัทฯ ด้วยเช่นกัน

1.2 กิจการขนส่งสินค้า พستภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์

(ก) ลักษณะผลิตภัณฑ์และบริการ

ข้อมูลการบริการพาณิชย์สินค้า พستภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์

การบริการขนส่งสินค้า พستภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์	งวด 3 เดือน วันที่ 1 ม.ค. -31 มี.ค 68	งวด 3 เดือน วันที่ 1 ม.ค. -31 มี.ค 67	ปี 2567	ปี 2566	ปี 2565
ปริมาณการผลิตด้านพستภัณฑ์ (ADTK) (ล้านตัน-กิโลเมตร) ⁽¹⁾	975.1	784.2	3,574.6	2,864.2	2,031.9
ปริมาณการขนส่งพستภัณฑ์ (RFTK) (ล้านตัน-กิโลเมตร) ⁽¹⁾	481.9	416.7	1,859.2	1,480.8	1,282.7
รายได้ค่าระวางขนส่ง (ล้านบาท) ⁽²⁾	4,175.9	3,761.7	17,267.9	15,464.2	23,784.4
รายได้ค่าระวางขนส่งเฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/ตัน-กิโลเมตร) ⁽³⁾	8.66	9.03	9.29	10.44	18.54
อัตราส่วนการขนส่งพستภัณฑ์ (%) ⁽¹⁾	49.4	53.1	52.0	51.7	63.1

หมายเหตุ:

- (1) รวมความจุจากเที่ยวบินแบบประจำ เที่ยวบินแบบไม่ประจำ และการเช่าพื้นที่ระวางบนเครื่องบินขนส่งสินค้า(2) รวมรายได้ค่าระวางขนส่งพستภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์จากเที่ยวบินแบบประจำ เที่ยวบินแบบไม่ประจำ และการเช่าพื้นที่ระวางบนเครื่องบินขนส่งสินค้า
- (3) รายได้ค่าระวางขนส่งพستภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์จากเที่ยวบินแบบประจำ และเที่ยวบินแบบไม่ประจำ/ปริมาณการขนส่งพستภัณฑ์ (RFTK)

ธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศกลับสู่ภาวะปกตินับจากปี 2565 มีความต้องการขนส่งสินค้าหลากหลายประเภทไปยังตลาดที่มีความต้องการสินค้าประเภทต่าง ๆ ทั้งสินค้าด้านอุปโภค บริโภค สินค้าภาคอุตสาหกรรม รวมถึงสินค้า e-Commerce ที่มีแนวโน้มความต้องการขนส่งเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง ในรูปแบบการให้บริการขนส่งทั้งในเที่ยวบินผู้โดยสาร และเที่ยวบินเช่าเหมาลำ (Cargo Charter Flight) ซึ่งบริษัทสามารถเปิดให้บริการได้ในช่วงที่มีเครื่องบินเพียงพอนอกเหนือจากตารางบินปกติ

(ข) การตลาดและการแข่งขัน

บริษัทฯ ให้บริการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศด้วยเครื่องบินขนส่งผู้โดยสารเป็นหลัก ครอบคลุมเส้นทางบินในทวีปเอเชีย ยุโรป และออสเตรเลีย โดยมีเที่ยวบินไปยังเส้นทางต่าง ๆ ตามจำนวนผู้โดยสาร และปริมาณความต้องการการขนส่งสินค้าที่มีอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการขนส่งสินค้าในเส้นทางภายในประเทศ ในแต่ละภูมิภาคซึ่งบริษัทสามารถสนับสนุนการขนส่งสินค้าท้องถิ่นในประเทศไทยเชื่อมต่อการขนส่งไปยังต่างประเทศ สำหรับเส้นทางบินสำคัญต่างๆ ที่บริษัทไม่ได้ทำการบินตรง บริษัทฯ มีพันธมิตรธุรกิจที่สามารถให้บริการครอบคลุมภายใต้ข้อตกลงพิเศษระหว่างสายการบิน รวมถึงบริการการขนส่งด้วยรถบรรทุกระหว่างประเทศในทวีปยุโรป ออสเตรเลียและในประเทศญี่ปุ่นเป็นหลัก

ในปี 2567 และไตรมาส 1 ปี 2568 หลายสายการบินมีการเพิ่มเที่ยวบินอย่างต่อเนื่อง ทั้งเที่ยวบินขนส่งผู้โดยสารปกติและเที่ยวบินขนส่งสินค้าโดยเฉพาะ ส่งผลให้สภาวะการแข่งขันสูงมากขึ้น ประกอบกับปัจจัยภายนอกที่ยังมีกระทบต่อการขนส่งสินค้าทางอากาศ อาทิเช่น ราคาน้ำมันโลก ผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยน และสถานการณ์ทางการตลาดในแต่ละภูมิภาค บริษัทฯ จึงได้เน้นการปรับราคาให้สอดคล้องกับการแข่งขัน เน้นคุณภาพการให้บริการขนส่งสินค้า ให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า โดยการนำเสนอผลิตภัณฑ์ (Product) ประเภทต่างๆ และคัดเลือกเส้นทางบินที่มีศักยภาพเพื่อสร้างรายได้เพิ่มขึ้นตาม Seasonal และเขตพื้นที่ที่มีความต้องการขนส่งสินค้า รวมถึงการแสวงหาลูกค้ารายใหม่ในเส้นทางบินที่กลับมาปฏิบัติการบิน และเส้นทางบินที่เปิดให้บริการเพิ่ม

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้เจรจากับผู้ให้บริการขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ (Post office) ในประเทศต่าง ๆ เพื่อความร่วมมือในการขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศ (Air Mail) ในเส้นทางการบินของบริษัทอีกด้วย

ในส่วนของการนำเทคโนโลยีมาสนับสนุนและช่วยในการปฏิบัติการเพื่อเพิ่มความสะดวก รวดเร็ว ถูกต้องในการขายและจัดการการขนส่งสินค้า บริษัทฯ ได้ทำงานร่วมกับพันธมิตรทางธุรกิจผู้ให้บริการด้านระบบสารสนเทศ และการสำรองพื้นที่ผ่านช่องทางใหม่ Market place ซึ่งลูกค้าสามารถทำ Online booking ในพื้นที่ระวางบนเที่ยวบินที่กำหนดเส้นทางไว้ เพื่อความสะดวก รวดเร็ว ได้มากขึ้น ซึ่งความร่วมมือในด้านนี้ สามารถเปิดให้บริการแก่ลูกค้ารายใหม่ของการบินไทยได้ จึงนับว่าเป็นโอกาสในการขยายกลุ่มลูกค้ารายใหม่แก่บริษัทฯ อีกทั้งยังเป็นการก้าวเข้าสู่ Digitalization ด้วย

บริษัทฯ มีผลิตภัณฑ์และบริการการขนส่งในรูปแบบต่าง ๆ เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า ทั้งในเรื่องเวลาและสถานะของสินค้าเพื่อรักษาสภาพสินค้าให้คงสภาพที่ดีตลอดเส้นทางของการขนส่ง (Temperature Controlled Products: TGC) และให้บริการตู้คอนเทนเนอร์ควบคุมอุณหภูมิ (TG Temp) รวมถึงกำลังพัฒนาผลิตภัณฑ์ TG Pharma Pro (TGP) ร่วมกับฝ่ายบริการคลังสินค้า เพื่อที่จะรองรับบริการการขนส่งผลิตภัณฑ์ยา และเวชภัณฑ์ที่ต้องการการดูแลและควบคุมอุณหภูมิตลอดการขนส่งอย่างเข้มงวด ให้เป็นไปตามข้อกำหนด อีกทั้งยังรักษาคุณสมบัติของยาให้คงคุณภาพในการนำไปใช้รักษาโรคตามวัตถุประสงค์อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อสร้างความมั่นใจในทุกจุดของการให้บริการตามมาตรฐานการกระจายยา (Good Distribution Practice: GDP) โดยบริษัทฯ ได้รับการรับรองมาตรฐาน GDP ในส่วนของพื้นที่อาคารสินค้าระหว่างประเทศ และได้มีการจัดตั้งทีมพนักงานมืออาชีพที่ผ่านการฝึกอบรม ในระดับบุคคลตามมาตรฐาน GDP โดยได้รับประกาศนียบัตรรับรองจากบริษัท เอ็มเอส เซิร์ท (ประเทศไทย) จำกัด (MS Certification Services Pvt. Ltd. (Thailand)) ซึ่งเป็นบริษัทระดับโลกที่ทำการตรวจสอบให้การรับรองมาตรฐานต่าง ๆ เป็นที่เรียบร้อยแล้ว

บริการพิเศษสำหรับผลิตภัณฑ์ที่ให้บริการขนส่งสินค้าแบบเร่งด่วน รวมถึงบริการพิเศษที่มีลำดับความสำคัญในการขนส่งเพิ่มขึ้นสำหรับสินค้าประเภทต่างๆ ที่ได้รับการออกแบบมาเพื่อตอบสนองตามความต้องการของลูกค้า

ผลิตภัณฑ์ที่ให้บริการขนส่งด่วนสำหรับสินค้าทั่วไป (TG Force: TGX) สำหรับสินค้าเร่งด่วนที่ต้องการการรับประกันในการขนส่งไปยังจุดหมายปลายทางตามกำหนดเวลาที่ได้สำรองพื้นที่ระวางไว้ ในเงื่อนไขที่ดีที่สุด สำหรับสินค้าที่มีสถานะการยืนยันพื้นที่ระวางบนเที่ยวบินที่สำรองไว้

ผลิตภัณฑ์ที่ให้บริการขนส่งด่วนสำหรับสินค้าของสดทุกประเภท (TG Fresh: TGF) เพื่อให้ความมั่นใจมากขึ้นว่าสินค้าของสดทุกประเภทจะมีสถานะการยืนยันพื้นที่บนเที่ยวบินที่ได้สำรองพื้นที่ระวางไว้ มากกว่าสินค้าของสดปกติทั่วไป

ผลิตภัณฑ์ที่ให้บริการขนส่งสินค้าเกษตร (TG Kool: T GK) โดยการปรับอุณหภูมิให้แก่ตัวสินค้าตามความต้องการและใช้ Thermal Blanket เป็นอุปกรณ์เพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าที่สามารถป้องกันความร้อนจากภายนอก พร้อมทั้งรักษาอุณหภูมิภายในเพื่อไม่ให้เกิดการเปลี่ยนแปลง หรือมีการเปลี่ยนแปลงน้อยที่สุด โดยควบคุมอุณหภูมิให้สินค้าคงความเย็นอย่างต่อเนื่องตามกำหนด และเตรียมพร้อมก่อนการขนส่งในตู้คอนเทนเนอร์ที่จัดเตรียมสำหรับสินค้าประเภทนี้

โดยเฉพาะ ด้วยกระบวนการและเครื่องมืออุปกรณ์พิเศษที่ทันสมัย และได้มาตรฐานในการรักษาคุณภาพของสินค้าให้สดใหม่ จนถึงผู้บริโภค ได้แก่ สินค้าประเภทผลไม้ที่ต้องการการควบคุมอุณหภูมิแบบเย็นจัด เช่น มะพร้าว น้ำหอม ข้าวเหนียวมะม่วง เป็นต้น

ผลิตภัณฑ์ให้บริการขนส่งแบบสินค้าที่มีลำดับความสำคัญสูงในการขนส่ง (Priority Service: PRI) เพื่อเพิ่มสถานะการยืนยันพื้นที่ในลำดับความสำคัญที่สูงกว่าสถานะทั่วไป เป็นทางเลือกแก่ลูกค้าในเงื่อนไขการสำรองพื้นที่ของสินค้าที่ดีขึ้นกว่าปกติ ส่วนการให้บริการและสินค้าพิเศษอื่น ๆ บริษัทฯ มีบริการที่ครอบคลุมตามความต้องการขนส่ง เช่น สัตว์ หรือสิ่งมีชีวิตประเภทต่าง ๆ สินค้าอันตราย สินค้ามีค่า สินค้าที่มีขนาดใหญ่ มีน้ำหนักมาก เช่น เครื่องจักร เครื่องกำเนิดไฟฟ้า หรือรถยนต์ เป็นต้น รวมถึงการขนส่งร่างของผู้เสียชีวิตด้วย

2. หน่วยธุรกิจ

หน่วยธุรกิจของบริษัทฯ เป็นหน่วยงานสนับสนุนให้การดำเนินธุรกิจสายการบินเป็นไปอย่างราบรื่น โดยแต่ละหน่วยธุรกิจมีความเกี่ยวเนื่องโดยตรงกับกิจการขนส่ง มีการดำเนินงานที่สอดคล้องกันอย่างเป็นระบบ เพื่อให้เครื่องบินสามารถเดินทางจากสถานีต้นทางถึงสถานีปลายทางตรงตามกำหนดเวลาที่ระบุในตารางบิน ด้วยความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัย ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยสร้างความน่าเชื่อถือให้แก่บริษัทฯ พร้อมทั้งสร้างความมั่นใจและความพึงพอใจให้แก่ผู้ใช้บริการ ทั้งนี้ บริษัทฯ ดำเนินกิจการที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขนส่ง โดยจัดตั้งเป็นหน่วยธุรกิจ ประกอบด้วย

1. การบริการคลังสินค้าและไปรษณียภัณฑ์
2. การบริการภาคพื้น (การบริการลูกค้า และการบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น)
3. ครีวการบิน

2.1 ธุรกิจการบริการคลังสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ (THAI Cargo Terminal Service)

ให้บริการจัดการคลังสินค้าและไปรษณียภัณฑ์สำหรับการขนส่งสินค้าทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และบริการจัดการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ โดยการดำเนินงานบริการคลังสินค้าแบบครบวงจร ทั้งสินค้าขาเข้า สินค้าขาออก และสินค้าถ่ายลำ โดยมีสินค้าที่ขนส่งทางอากาศหลายประเภท เช่น สินค้าควบคุมอุณหภูมิ สัตว์มีชีวิต สินค้าที่มีมูลค่า สินค้าอันตราย สินค้าเร่งด่วน และสินค้าทั่วไป เป็นต้น

2.1.1 ลักษณะการประกอบธุรกิจในปีที่ผ่านมา

ในปี 2567 และไตรมาส 1 ปี 2568 บริษัทฯ ยังคงให้บริการจัดการคลังสินค้าและไปรษณียภัณฑ์สำหรับสายการบินคู่ค้ากว่า 50 สายการบิน โดยพบว่ามีปริมาณสินค้าที่ผ่านคลังสินค้าการบินไทย ณ สิ้นปี 2567 เพิ่มขึ้นเฉลี่ยประมาณร้อยละ 23 เมื่อเทียบกับปี 2566 ซึ่งการเติบโตดังกล่าวเป็นผลจากการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินและการขนส่งสินค้าทางอากาศหลังสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) รวมถึงการขยายตัวของอีคอมเมิร์ซ และการขนส่งสินค้าประเภทพิเศษ อาทิเช่น สินค้าควบคุมอุณหภูมิ และสินค้ามูลค่าสูง เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อรองรับปริมาณสินค้าที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปี บริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับปรุงกระบวนการทำงานภายในให้มีความกระชับมากขึ้น เช่น การลดขั้นตอนการทำงานที่ซ้ำซ้อน การเพิ่มประสิทธิภาพและการจัดสรรทรัพยากรในแต่ละช่วงเวลา และแต่ละพื้นที่ของคลังสินค้า ทั้งนี้แผนบริหารจัดการคลังสินค้านี้จะช่วยทำให้คลังสินค้าสามารถ รองรับปริมาณสินค้า และจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้พัฒนาการจัดการด้านทรัพยากรและเทคโนโลยี เช่น การนำระบบดิจิทัล มาใช้ในกระบวนการทำงาน และการเพิ่มพื้นที่จัดเก็บสินค้าเชิงสูงเพื่อรองรับปริมาณสินค้า เป็นต้น เพื่อเป็นการรักษาความพึงพอใจในการให้บริการ และเพื่อสร้างความได้เปรียบทางการแข่งขันในอุตสาหกรรม การขนส่งสินค้าทางอากาศที่มีการเติบโตอย่าง

ต่อเนื่อง รวมถึงการดำเนินงานในการพัฒนาธุรกิจให้เติบโตอย่างยั่งยืน และแสดงความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้เสีย (Environmental Social and Government: ESG)

2.1.2 แผนกลยุทธ์ที่ดำเนินการและที่สำเร็จแล้ว ในปี 2567 และไตรมาส 1 ปี 2568

บริษัทฯ ในนามผู้ให้บริการคลังสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ มีนโยบายในการเพิ่มคุณภาพและพัฒนาการให้บริการให้มีมาตรฐานสากลในทุกจุดบริการอย่างต่อเนื่อง โดยได้มีการวางแผนและเตรียมความพร้อมด้าน เทคโนโลยี อุปกรณ์การให้บริการ และบุคลากร ในการให้บริการแก่สายการบินคู่ค้าและผู้ใช้บริการคลังสินค้าฯ ตลอด 24 ชม. เพื่อตอบสนองความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้า

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้จัดทำโครงการต่างๆ (Initiative Project) จำนวน 37 โครงการ และได้ดำเนินการแล้วทุกโครงการ อาทิ โครงการปรับปรุงคลังสินค้าของสดและผลไม้ (Perishable Center) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ และสร้างรายได้เพิ่ม ซึ่งในปี 2567 นี้ บริษัทฯ ดำเนินการปรับปรุงพื้นที่ ภายในคลังสินค้าบริเวณพื้นที่บริการสินค้าที่ต้องการควบคุมอุณหภูมิเป็นพิเศษระหว่างขนส่ง (Perishable Center) ครอบคลุมไปถึงบริเวณ Truck Dock ตามระบบมาตรฐาน Good Distribution Practice (GDP) ที่บริษัทฯ ได้รับการรับรองในเรื่องการจัดเก็บสินค้าประเภทยาและเวชภัณฑ์ให้เป็นไปตามคุณภาพมาตรฐานขององค์การอนามัยโลก (WHO) ทั้งนี้ ได้ดำเนินการแล้วเสร็จพร้อมให้บริการแล้ว เพื่อเป็นการสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ ผู้ใช้บริการว่าสินค้าประเภทดังกล่าว จะได้รับการดูแลเป็นพิเศษตลอดทั้งกระบวนการเมื่อใช้บริการผ่านคลังสินค้าของบริษัทฯ

2.1.3 การจัดการ หรือการประกอบธุรกิจ หรือเหตุการณ์สำคัญอื่นๆ ในปี 2567 และไตรมาส 1 ปี 2568

2.1.3.1 ด้านการสื่อสารและประชาสัมพันธ์ทางการตลาด

บริษัทฯ ดำเนินการออกบูทนำเสนอการให้บริการของ Ground Handling Agents: GHA โดยนำเสนอบริการคลังสินค้าที่มีมาตรฐานระดับสากลและมีความทันสมัยเพื่อหารายได้จากลูกค้าสายการบินรายใหม่ รวมถึงลูกค้าสายการบินเช่าเหมาลำ อีกทั้ง บริษัทฯ ยังได้ดำเนินการหารายได้เสริมจากการดำเนินธุรกิจหลักที่ได้ ดำเนินการอย่างต่อเนื่องจากปีที่ผ่านมา อาทิ โครงการ THAI Cargo Academy: TCA เพื่อเป็นแหล่งการเรียนรู้ เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางอากาศทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ

บริษัทฯ ได้ดำเนินการประชาสัมพันธ์กิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นในปีที่ผ่านมา ผ่านช่องทางสื่อสารของบริษัทฯ อีกทั้งยังได้ดำเนินการจัดทำ Line official ของฝ่ายฯ ชื่อไลน์ THAI Cargo Terminal เพื่อเป็นช่องทางในการติดต่อสื่อสารกับลูกค้า สามารถให้บริการเกี่ยวกับการชำระค่าบริการคลังสินค้า การติดตามข้อมูลสถานะของสินค้า และการตอบข้อซักถามต่างๆ ผ่าน Chatbot อีกด้วย ซึ่งจะสามารถ ให้บริการได้ในเดือนกุมภาพันธ์ ปี 2568

2.1.3.2 ด้านมาตรฐานต่างๆในการให้บริการ

การจัดการคลังสินค้าในรูปแบบระบบปิดเพื่อให้เป็นพื้นที่หวงห้ามบุคคลภายนอก และให้เป็นไปตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยของ AOT, CAAT, IATA, LBA และ ICAO ที่บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญและได้ดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง โดยได้รับการรับรองมาตรฐานด้านความปลอดภัย การปฏิบัติงานภาคพื้น (IATA Safety Audit Ground Operational: ISAGO) การตรวจรับรอง การบริหารความปลอดภัยของสายการบิน (IATA Operational Safety Audit: IOSA) และ การรับรองมาตรฐานการให้บริการสินค้าแบบควบคุมอุณหภูมิ (Goods Distribution Practice: GDP)

บริษัทฯ ได้รับการรับรองให้เป็นตัวแทนควบคุม (Regulated Agent Certificate: RA) ภายใต้หลักเกณฑ์ตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 33 ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยสินค้าและ

ไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศ อาศัยอำนาจตามมาตรา 50/31 แห่งพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ 14) พ.ศ. 2562

บริษัทฯ ได้รับการรับรองด้านการรักษาความปลอดภัยในกระบวนการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ ทางอากาศ ผ่านคลังสินค้าประเทศที่สามไปยังประเทศในสหภาพยุโรป (Air Cargo and Mail Carrier Operating into the Union from a Third Country Airport: ACC3) และ Regulated Agent in Third Country: RA3) ของ German Civil Aviation Authority (LBA)

2.1.3.3 ด้านโครงสร้างรายได้

บริษัทฯ ให้บริการจัดการคลังสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์สำหรับการขนส่งสินค้าทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และบริการจัดการคลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ซึ่งมีพื้นที่คลังสินค้ารวมทั้งสิ้นกว่า 110,000 ตารางเมตร และสามารถรองรับสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ได้กว่า 1.47 ล้านตัน โดยมีส่วนแบ่งการตลาดอยู่ที่ร้อยละ 61 ในปีที่ผ่านมาทั้งนี้ ในส่วนของรายได้ แบ่งออกเป็น 3 หมวด คือ

- 1) รายได้จากการให้บริการสายการบินลูกค้า (Cargo Service)
- 2) รายได้จากการให้บริการกับ Freight Forwarder สำหรับ สินค้าขาเข้า สินค้าขาออก และสินค้าถ่ายลำ รวมถึงการให้บริการสินค้าควบคุมอุณหภูมิ สัตว์มีชีวิต สินค้าที่มีมูลค่า สินค้าอันตราย สินค้าเร่งด่วน และสินค้าทั่วไป ตามอัตราค่าธรรมเนียมบริการคลังสินค้า (Terminal Charge)
- 3) รายได้เสริมอื่น ๆ (Ancillary Revenue) เช่น THAI Cargo Academy (TCA) และรายได้จากการบริการเครื่องบินขนส่งสินค้าเช่าเหมาลำ (Freighter flight)

การดำเนินการเหล่านี้ช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการจัดการคลังสินค้าและขนส่งสินค้าให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น รองรับความต้องการของลูกค้าและรักษาความได้เปรียบในการแข่งขันในตลาดโลจิสติกส์ระดับสากล

2.1.4 ด้านการกำจัดขยะและของเสีย

บริษัทฯ มุ่งมั่นลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและส่งเสริมการใช้ทรัพยากรอย่างยั่งยืน โดยได้ดำเนิน โครงการรีไซเคิลและนำพลาสติกกลับมาใช้ใหม่ในกระบวนการขนส่งสินค้า เพื่อลดปริมาณขยะพลาสติก ที่เกิดจากการดำเนินงานหนึ่งในตัวอย่างที่สำคัญ คือการนำพื้นพลาสติกที่ใช้คลุมสินค้าขาเข้าจากเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มาตรวจสอบ คัดแยก และพับเก็บอย่างเหมาะสม เพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ ในการคลุมสินค้าขาออกสำหรับการขนส่งระหว่างประเทศ

- ลดการใช้พลาสติกใหม่ได้ถึง 77,091 ผืน ซึ่งคิดเป็นน้ำหนักขยะพลาสติกลดลง 108 ตัน
- ลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ได้ถึง 103,609 ตันคาร์บอนไดออกไซด์
- ช่วยบริษัทฯ ประหยัดค่าใช้จ่ายกว่า 5.23 ล้านบาท จากการลดการจัดซื้อพื้นพลาสติกใหม่

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีเป้าหมายขยายโครงการนี้ให้ครอบคลุมกระบวนการอื่นๆ การดำเนินการจัดจ้าง รถไฟฟ้าให้บริการลากจูงสินค้า (Tractor) และรถยก (Forklift) เพื่อสนับสนุนนโยบายของบริษัทฯ ในการลดภาวะก๊าซเรือนกระจก โครงการร่วมใส่ใจรักษาและลดมลพิษที่มีต่อสิ่งแวดล้อมรวมถึงการรณรงค์ให้พนักงานและพันธมิตรทางธุรกิจมีส่วนร่วมในการลดการใช้ทรัพยากรและสร้างวัฒนธรรมองค์กรที่ใส่ใจสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

2.2 ธุรกิจบริการภาคพื้น

ธุรกิจบริการภาคพื้นให้บริการผู้โดยสาร และให้บริการอุปกรณ์ในลาดจอด ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานภูมิภาคอีก 9 แห่ง ประกอบด้วย ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานกระบี่ ท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานอุตะเถา และท่าอากาศยานขอนแก่น อย่างไรก็ตาม หากท่าอากาศยานนอกเหนือไปจากที่ให้บริการข้างต้นมีความจำเป็นที่ต้องใช้การบริการผู้โดยสาร และ/หรือ อุปกรณ์ภาคพื้น อาทิ การบริการเที่ยวบินภารกิจพิเศษโดยเครื่องบินกองทัพอากาศ หรือ การบริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำ (Charter Flight) เช่น การบริการเที่ยวบินฮัจญ์ ณ ท่าอากาศยานนราธิวาส เป็นต้น ฝ่ายบริการภาคพื้นสามารถสนับสนุนภารกิจโดยการนำอุปกรณ์ภาคพื้นจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หรือท่าอากาศยานข้างเคียงมาให้บริการได้ อย่างเต็มขีดความสามารถ พร้อมทั้งบุคลากรที่มีความสามารถ

ธุรกิจบริการภาคพื้น ประกอบด้วย 2 กิจกรรมหลัก คือ การบริการลูกค้าภาคพื้น (Ground Customer Services) และการบริการอุปกรณ์ภาคพื้น (Ground Equipment Services)

2.2.1 การบริการลูกค้าภาคพื้น (Ground Customer Services)

การบริการลูกค้าภาคพื้นคือการบริการอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร ตั้งแต่เดินทางเข้ามาสู่ท่าอากาศยาน ผ่านขั้นตอน และพิธีการต่าง ๆ จนเข้าสู่อากาศยาน และจากอากาศยานสู่ภาคพื้นในเที่ยวบินทั้งขาเข้าและขาออก ครอบคลุมการบริการ ตั้งแต่ก่อนเที่ยวบิน (Pre-Flight Services) ไปจนถึงการบริการหลังเที่ยวบิน (Post-Flight Services) โดยให้บริการทั้งผู้โดยสารของบริษัทฯ และผู้โดยสารของสายการบินลูกค้า ประเภทของการให้บริการประกอบด้วย

1. บริการผู้โดยสาร ประกอบด้วยบริการตรวจรับบัตรโดยสาร ณ จุดบริการปกติ และจุดบริการพิเศษ สำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่ง ชั้นธุรกิจ สมาชิกบัตรแพลทินัม และบัตรทอง จุดให้บริการโดยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (Kiosk) พร้อมจัดเคาน์เตอร์เฉพาะสำหรับรับสัมภาระ การตรวจเช็คเอกสารการเดินทาง หมายเลขที่นั่ง อาหารพิเศษ และ/หรือ บริการพิเศษในแต่ละรูปแบบการเดินทางหรือตามที่ได้สำรองไว้ล่วงหน้าตรวจสอบและบันทึกน้ำหนักสัมภาระของ ผู้โดยสาร รวมถึงบริการผู้โดยสารขาออกบริเวณห้องพักผู้โดยสารก่อนเข้าอากาศยานให้บริการตรวจทานเอกสาร การเดินทางจัดลำดับและระเบียบการเข้าสู่อากาศยาน และอำนวยความสะดวกผู้โดยสารที่ออกจากอากาศยาน สำหรับเที่ยวบินขาเข้า พร้อมทั้งสนับสนุนส่งเสริมการลงทะเบียนและใช้งานระบบ Biometric เพื่อลดเวลาในกระบวนการขาออก

2. บริการห้องรับรองพิเศษ สำหรับให้บริการแก่ผู้โดยสารชั้นหนึ่ง ชั้นธุรกิจ ผู้โดยสารสมาชิก บัตรแพลทินัม สมาชิกบัตรทอง และสมาชิกพันธมิตรทางการบิน ห้องรับรองพิเศษมีให้บริการทั้งการเดินทาง ภายในประเทศ และการเดินทางระหว่างประเทศ ในประเทศไทยมีให้บริการห้องรับรองพิเศษ ณ สนามบินสุวรรณภูมิ สนามบินเชียงใหม่ และสนามบินภูเก็ต นอกจากนี้ยังมีห้องรับรองสำหรับการเดินทางเป็นหมู่คณะไว้บริการ

3. บริการด้านสัมภาระ ให้บริการรับแจ้งและติดตามสัมภาระลงทะเบียนผู้โดยสารขาเข้าที่เกิดความล่าช้า สูญหาย ชำรุด สิ่งของสูญหาย ให้บริการนำส่งสัมภาระตกค้างล่าช้าให้กับผู้โดยสารถึงที่พัก รวมถึงติดตามและจัดเก็บ สิ่งของที่ผู้โดยสารลืมบนเครื่องบิน ทั้งเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ

4. บริการควบคุมการบรรทุก ให้บริการในทุกเที่ยวบินของการบินไทย เที่ยวบินของสายการบินลูกค้า รวมทั้งเที่ยวบินเช่าเหมาลำ บริการวางแผนการบรรทุก คำนวณน้ำหนักของเครื่องบินเพื่อให้เกิดความสมดุล ควบคุม การบรรทุกผู้โดยสาร สัมภาระสินค้าและไปรษณียภัณฑ์สำหรับเที่ยวบินขาออก (Loading) ให้เป็นไปตามแผน การบรรทุกภายในรอบเวลาที่กำหนด และส่งข้อมูลสำคัญของเที่ยวบินไปยังสถานีปลายทาง ทั้งนี้ การปฏิบัติงาน ต้องคำนึงถึงความปลอดภัยสูงสุด ทั้งในเรื่องความปลอดภัย (Safety) และความมั่นคง (Security) ให้สอดคล้อง กับกฎข้อบังคับการบิน นอกจากนี้ ยังให้การ

ให้บริการเที่ยวบินขาเข้า ควบคุมการนำสัมภาระลงจากเครื่องบิน (Unloading) และนำส่งถึงผู้โดยสาร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปตามเวลาที่กำหนด

5. บริการสนับสนุนการให้บริการ เช่น ดูแลช่วยเหลือผู้โดยสารที่ประสบปัญหาต่างๆ ทั้งเที่ยวบินขาเข้า และขาออก และผู้โดยสารต่อเครื่องหรือผู้โดยสารพลาดการต่อเที่ยวบิน (กรณีเที่ยวบินขาเข้าของการบินไทยล่าช้า) ให้สามารถเดินทางต่อไปยังจุดหมายปลายทางได้อย่างราบรื่น ได้รับความสะดวกและปลอดภัยมากที่สุด นอกจากนี้ ยังมีบริการให้บริการพิเศษต่างๆ (Special Services) อาทิ การบริการเฉพาะบุคคลสำคัญ การบริการจัดโซนพิเศษ สำหรับรับรอง และตรวจรับบัตรโดยสารสำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่ง การบริการเช็คอินล่วงหน้าทางโทรศัพท์สำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่ง รวมทั้งการให้บริการผู้โดยสารสูงอายุ ผู้พิการ ผู้ป่วยที่แพทย์รับรองการเดินทาง และผู้โดยสารเดินทางล่าช้าที่มีอายุต่ำกว่า 16 ปี เป็นต้น

6. บริการพิเศษเฉพาะลูกค้าของหน่วยงานเอกชน (Non-Airline Customer Services) อาทิ ธนาคารและบริษัทเอกชนต่างๆ ที่ต้องการให้บริการ อำนาจความสะดวกให้ลูกค้าของตนเป็นพิเศษ ซึ่งเป็นไปตามขั้นตอนของการเดินทาง เช่น บริการด้านการอำนวยความสะดวกในการเดินทาง ห้องรับรองพิเศษ และการบริการพิเศษต่างๆ ตามที่ระบุในสัญญาการให้บริการ

7. บริการสายการบินลูกค้า (Airline Customer Services) ให้บริการด้านผู้โดยสาร สัมภาระ การบริการรถอุปกรณ์ในลานจอด การบริการควบคุมระวางบรรทุก ห้องรับรองพิเศษ และการบริการพิเศษต่าง ๆ ตามที่มีระบุไว้ในสัญญาการให้บริการ ตลอดจนการบริการหลังการขาย สร้างความสัมพันธ์และเสริมสร้าง ความพึงพอใจให้กับสายการบินลูกค้า

2.2.2 การบริการอุปกรณ์ภาคพื้น (Ground Equipment Services)

การบริการอุปกรณ์ภาคพื้นคือการอำนวยความสะดวกบริเวณลานจอดอากาศยานให้กับบริษัทฯ และสายการบินลูกค้าด้วยการให้บริการ ที่มีความปลอดภัยสูงสุดเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติการบินของอากาศยานให้สามารถ เข้า-ออก ได้ตรงเวลา การให้บริการอุปกรณ์ภาคพื้น ประกอบด้วย

1. การให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ อาทิ การให้บริการขนถ่ายสัมภาระ (Loader), การให้บริการระวางบรรทุก, รถยกและเคลื่อนย้ายสัมภาระไปรษณีย์ภัณฑ์, การให้บริการขนส่งผู้โดยสาร ระหว่างอาคารผู้โดยสารไปยังอากาศยาน, การให้บริการรถรับผู้โดยสารป่วยหรือทุพพลภาพ, รถอุปกรณ์จ่ายกระแสไฟฟ้าแก่อากาศยาน, รถอุปกรณ์ช่วยติดเครื่องยนต์ของอากาศยาน, รถอุปกรณ์ส่งลมเย็น เพื่อช่วยปรับอุณหภูมิภายในห้องโดยสารของอากาศยาน, รถให้บริการขนถ่ายสิ่งปฏิกูลจากอากาศยาน, รถให้บริการเคลื่อนย้ายอากาศยานภาคพื้นดิน และการบริการเติมน้ำดื่มแก่อากาศยานด้วยมาตรฐานของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA Drinking-Water Quality Pool: IDQP) ให้เป็นไปตาม ข้อกำหนดขององค์การอนามัยโลก (World Health Organization: WHO)

2. การให้บริการทำความสะอาดภายในอากาศยาน ทั้งประเภทอากาศยานจอดแวะ (Transit) และทำความสะอาดชั้นโรงเก็บ (Deep Clean) ทั้งนี้การให้บริการทั้งสองประเภทร่นั้น เป็นการทำความสะอาดควบคู่ไปกับ การตรวจเช็คด้านความมั่นคงการบินไปในเวลาเดียวกัน (Secure Clean) รวมถึงการทำความสะอาดในรูปแบบการฆ่าเชื้อโรค (Disinfection) โดยทำความสะอาด 36 จุด (36 Touch Point) ซึ่งเป็นจุดเสี่ยงที่เป็นจุดสัมผัสต่างๆ ภายในห้องโดยสาร ซึ่งจากความทุ่มเทและการพัฒนาด้านบุคลากรอย่างต่อเนื่อง ทำให้การทำความสะอาดภายในอากาศยานได้รับรางวัลจาก SKYTRAX และได้รับการชมเชยจากสายการบินลูกค้ามาตลอด

3. การให้บริการอากาศยานในสถานะฉุกเฉิน ทั้งกรณีฉุกเฉินทางการแพทย์ที่เกิดจากการติดต่อกับโรคระบาด การเตรียมพร้อมรับสถานะฉุกเฉินเมื่ออากาศยานเกิดเพลิงไหม้ รวมถึงการย้ายฐานในกรณีที่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ไม่สามารถให้บริการได้ โดยการจัดทำแผนป้องกันและฝึกเตรียมความพร้อมสำหรับรองรับ เหตุฉุกเฉินร่วมกับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง

4. การให้บริการซ่อมบำรุง อุปกรณ์บริการภาคพื้น และตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสัมภาระของผู้โดยสาร (Unit Load Device: ULD) โดยได้รับการรับรองให้เป็นแหล่งซ่อม ULD จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)

การบริการของฝ่ายบริการภาคพื้นได้รับการรับรองคุณภาพสากลด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติการบินของ สายการบิน (IATA Operation Safety Audit: IOSA) และการรับรองคุณภาพสากลด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติการของผู้ให้บริการภาคพื้น (IATA Safety Audit for Ground Operation: ISAGO) และมาตรฐานด้านความมั่นคงการบินจากการตรวจประเมินจากหน่วยงานด้านความปลอดภัยในการเดินทางของสหรัฐอเมริกา (Transportation Security Administration, Department of Homeland Security: TSA) หน่วยงานด้านความปลอดภัยในการเดินทางของประเทศ ออสเตรเลีย (Office of Transport Security: OTS) ทำให้สายการบินลูกค้ามั่นใจได้ว่าการใช้บริการจากฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นจะได้รับความปลอดภัยตามมาตรฐาน คุณภาพการให้บริการในระดับสากลและมีความมั่นคงทางการบินสูงสุด

การตลาดและการแข่งขัน

บริษัทฯ เน้นการเพิ่มส่วนแบ่งทางการตลาดการให้บริการลูกค้าภาคพื้น ภูมิภาค โดยฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น ภูมิภาค โดยมีสายการบินลูกค้าจำนวน 27 สายการบิน ให้บริการเที่ยวบินของการบินไทย จำนวน 10,742 เที่ยวบิน และสายการบินลูกค้า จำนวน 7,625 เที่ยวบิน รวมเป็นจำนวน 18,367 เที่ยวบิน คิดเป็นสัดส่วนการตลาดที่ร้อยละ 39.7 ในอุตสาหกรรมบริการแบบเดียวกันยังมิให้ผู้ให้บริการรายอื่นอีกจำนวน 4 ราย ได้แก่ บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพ เวิลด์ไวด์โฟลท์เซอร์วิส จำกัด (Worldwide Flight Services Bangkok Air Ground Handling Company Limited : BFS Ground), บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน), AOT Ground Aviation Service (AOTGA) และ บริษัท ลูฟท์ฮันซ่า เซอร์วิส (ประเทศไทย) จำกัด (Lufthansa Services Thailand) โดยมีสัดส่วนทางตลาดอยู่ร้อยละ 26.8, 10.4, 1.5 และ 2.2 ตามลำดับ ส่วนสายการบินที่มีการบริการภาคพื้นด้วยตนเองมีสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ 17.6 และเที่ยวบินพิเศษอื่น ๆ ร้อยละ 1.8 ทั้งนี้ ฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้นมีเป้าหมายเพิ่มสายการบินลูกค้ารายใหม่ และดึงลูกค้ารายเดิมให้กลับมาใช้บริการจากบริษัทฯ

ในส่วนของการให้บริการ ณ สถานีภูมิภาคต่างๆ ได้แก่ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ หาดใหญ่ ภูเก็ต กระบี่ เชียงราย และอุตะยานัน ปัจจุบันมีคู่แข่งมากกว่า 1 ราย ในแต่ละสถานี รวมทั้งสายการบินที่ให้บริการด้วยตนเอง โดยสัดส่วนทางการตลาดของบริษัทฯ อยู่ร้อยละ 12.1 ทั้งนี้ ท่าอากาศยานภูเก็ต (บริการตนเอง) เชียงใหม่ และกระบี่ เป็นตลาดที่มีอุปสงค์ (Demand) มาก ทั้งสายการบินแบบฤดูกาล (Seasonal) และแบบเช่าเหมาลำ (Charter) รวมทั้งสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carrier) ซึ่งมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นตามลำดับ

การให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ (Charter Flight) ณ ท่าอากาศยานภายในประเทศจะพิจารณาดำเนินการตามสายการบินลูกค้าขอใช้บริการ ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับสิ่งอำนวยความสะดวก ณ ท่าอากาศยานนั้น พร้อมทั้งหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการอำนวยความสะดวก โดยรวมถึงเที่ยวบินที่มีการกิจพิเศษต่างๆ

สำหรับการหาลูกค้ารายใหม่ ฝ่ายบริการภาคพื้นปรับกลยุทธ์การใช้จุดแข็งของบริษัทฯ คือ การมีอุปกรณ์ที่ทันสมัยและครบครัน โดยให้บริการจากพนักงานที่เชี่ยวชาญและมีประสบการณ์โดยผ่าน การฝึกอบรมตามมาตรฐานสากล การบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพรวมถึงการมีหน่วยงานควบคุม การบริการภาคพื้นที่มีขีดความสามารถในการตัดสินใจทั้งในสถานการณ์ปกติและสถานการณ์ฉุกเฉิน เพื่อให้ลูกค้าเกิดความมั่นใจและตัดสินใจเลือกใช้บริการ

2.3 ธุรกิจครัวการบิน

ฝ่ายครัวการบินเป็นหน่วยธุรกิจที่มีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนธุรกิจหลักของบริษัทฯ โดยมีการพัฒนาก้าวหน้าและสร้างรายได้พร้อมผลกำไรอย่างต่อเนื่อง ในปี 2567 รายได้รวมประมาณ 6,638 ล้านบาท และมีรายได้รวมในไตรมาสที่ 1 ปี 2568 ประมาณ 2,052 ล้านบาท ด้วยวิสัยทัศน์ที่ว่า “เป็นผู้นำด้านการบริการอาหารชั้นเยี่ยมและมีการจัดการธุรกิจอาหารอย่างครบวงจรในระดับสากล” พันธกิจของเราจะสร้างสรรค์ผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพเป็นเลิศในระดับมาตรฐานสากลเพื่อตอบสนองความต้องการและความพึงพอใจสูงสุดของลูกค้า เพิ่มศักยภาพในการผลิตด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัย ควบคู่กับการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ มีการขยายธุรกิจและฐานลูกค้าทั้งภายในและภายนอกประเทศ เพื่อเพิ่มช่องทางการตลาดให้เติบโตอย่างต่อเนื่อง มีการบริหารจัดการต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อสร้างผลกำไรอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน ในขณะเดียวกัน มีการพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และทักษะในการปฏิบัติงานให้สามารถตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลง และแข่งขันในธุรกิจอาหารได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเรายังให้ความสำคัญในการรับผิดชอบต่อสังคมด้วยการรักษาทรัพยากร สร้างสิ่งแวดล้อมที่ดี และลดมลภาวะจากการผลิตและปฏิบัติงาน

โดยมีการแบ่งประเภทของธุรกิจออกเป็น 2 ประเภท คือ ธุรกิจสายการบิน (In-Flight Catering) และธุรกิจภาคพื้น (On Ground Catering)

ครัวการบิน มีฐานการปฏิบัติการ 3 แห่ง ดังนี้

1) ครัวการบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตั้งอยู่ในเขตปลอดอากรบนพื้นที่ประมาณ 90,000 ตารางเมตร ดำเนินการผลิตอาหารเพื่อบริการแก่ผู้โดยสารบนเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศของบริษัทฯ และสายการบินชั้นนำอื่น ๆ เช่น EVA Air, Qatar Airways, All Nippon Airways เป็นต้น ทำให้ปัจจุบันมี สายการบินลูกค้าทั้งหมด 38 สายการบิน คิดเป็นสายการบินไทยร้อยละ 70 และสายการบินลูกค้าร้อยละ 30 จำนวนอาหารในปี 2567 สูงถึง 24 ล้าน Meal ต่อปี กับจำนวนเที่ยวบินกว่า 60,000 เที่ยวบินต่อปี และจำนวนอาหารในไตรมาสที่ 1 ปี 2568 เป็นจำนวนรวม 6.2 ล้าน Meal สามารถผลิต อาหารได้หลากหลายทั้งแบบตะวันตก จีน ญี่ปุ่น อาราเบีย อินเดีย และไทย รวมถึงอาหารฮาลาล (HALAL) โดยการบินไทยมีครัวฮาลาล (HALAL) โดยเฉพาะที่ได้รับการรับรองการผลิตอาหารตามมาตรฐานฮาลาล

2) ครัวการบิน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง มีพื้นที่ประมาณ 34,000 ตารางเมตร ดำเนินการผลิตอาหารให้กับธุรกิจภาคพื้นเป็นหลักเพื่อเป็นการตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลง จึงได้พัฒนาปรับปรุงผลิตภัณฑ์และบรรจุภัณฑ์รูปแบบใหม่ ๆ รวมถึงการขยายช่องทางการจัดจำหน่ายผลิตภัณฑ์ ธุรกิจในความดูแลของครัวดอนเมือง ได้แก่ ร้านเบเกอรี่พัฟแอนด์พาย (Puff & Pie) ปัจจุบันมี 45 สาขา แบ่งเป็น COCO (Company Own Company Operate) จำนวน 21 สาขา และ DODO (Dealer Own Dealer Operate) จำนวน 24 สาขา นอกจากนี้ยังมีภัตตาคารอ้อยล้นฟ้า (แคนทีน) ที่สำนักงานใหญ่และภัตตาคาร Yellow Orchid ที่ศูนย์ปฏิบัติการ (OPC) ภัตตาคารเชียงใหม่ และร้านอาหารสวัสดิการพนักงาน (Canteen) ใหม่ที่ศูนย์ลูกเรือ (OPC) การให้บริการจัดเลี้ยงทั้งในและนอกสถานที่ (Outside Catering) การรับจ้างผลิตอาหาร (OEM & Retail) ผลิตน้ำซอสเพื่อการส่งออกขายทั้งในญี่ปุ่นและเกาหลี มี 4 ซอสด้วยกันคือ ซอสแกงมัสมั่น ซอสแกงเขียวหวาน ซอสแกงเผ็ด และซอสพะแนง และมีบริการรถ Food Truck ขายอาหารตามงานอีเวนต์ต่างๆ การบริการอาหาร สำหรับห้องรับรองพิเศษสายการบิน (Airlines Lounge) เช่น ห้องรับรองพิเศษสายการบินการ์ตาแอร์เวย์ (Qatar Airways Premium Lounge) ห้องรับรองพิเศษสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ (Silver Kris Lounge) ห้องรับรองพิเศษสายการบินไชน่าแอร์ไลน์ (China Airlines Lounge) และผลิตอาหารส่งให้ Royal Orchid Lounge การบินไทย รวมถึงร่วมเป็นพันธมิตรกับองค์กรต่าง ๆ ในการจำหน่ายอาหารว่างกล่อง (Snack Box) ให้บริการอาหารและเครื่องดื่ม เช่น ร้านอินทนิล เป็นต้น นอกจากนี้ธุรกิจให้บริการด้านอาหารแล้ว ฝ่ายครัวการบินยังเปิดให้บริการซักรีดชุดลูกเรือและชุดพนักงานบริการภาคพื้นอีกด้วย

3) ครัวการบิน ณ ท่าอากาศยานกระบี่ มีพื้นที่ 1,200 ตารางเมตร ได้รับสิทธิในการดำเนินการผลิตอาหารจากกรมท่าอากาศยาน ปัจจุบันดำเนินการผลิตอาหารให้กับสายการบินลูกค้า เช่น สายการบิน Fly Dubai สายการบิน Batik Airlines สายการบิน Scoot Airline สายการบิน Asia Flight สายการบิน Lot Polish และสายการบิน TUIfly Nordic และสายการบินเช่าเหมาลำจากยุโรปและรัสเซีย

กระบวนการผลิตอาหาร และการให้บริการของครัวการบิน ได้รับการรับรองตามมาตรฐานสากล ซึ่งเป็นที่ยอมรับจากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศและองค์การอนามัยโลก ประกอบด้วย ระบบการจัดการคุณภาพ (ISO 9001:2015) ระบบการประกันความปลอดภัยของอาหาร (Hazard Analysis and Critical Control Points: HACCP) ระบบการจัดการสุขลักษณะที่ดีในการผลิตอาหาร (Good Hygiene Practices: GHP) โดยได้บูรณาการทั้งสามระบบข้างต้น เป็นระบบ QHS (Quality-Hygiene-Safety) นอกจากนี้ ครัวการบิน ยังได้รับการรับรองระบบการผลิตอาหารตามมาตรฐานฮาลาล

(HALAL) จากสำนักงานคณะกรรมการอิสลามประจำจังหวัดสมุทรปราการ และกรุงเทพมหานคร รวมทั้งมาตรฐานฮาลาล (HAL-Q) จากศูนย์วิทยาศาสตร์ฮาลาล จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (The Halal Science Center Chulalongkorn University) ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (ISO 14001) และมีการเตรียมความพร้อมเพื่อขอการรับรองระบบการจัดการอาหารฮาลาล และความปลอดภัย (ระบบ ISO 45001)

จากประสบการณ์กว่า 60 ปี ฝ่ายครีวการบินดำเนินกิจการโดยคำนึงถึงคุณภาพ การให้บริการที่เป็นเลิศ ส่งผลให้ ครีวการบินได้รับความไว้วางใจจากลูกค้า ได้รับรางวัลทรงเกียรติต่าง ๆ อย่างต่อเนื่องมาโดยตลอด อีกทั้งฝ่ายครีวการบินยังได้ เป็นองค์กรรับรองคุณวุฒิวิชาชีพ สาขาผู้ประกอบการอาหารไทย ขนมอบ เบเกอรี่ และการโรงแรม จากสถาบันรับรองคุณวุฒิ วิชาชีพ สำนักนายกรัฐมนตรี ตั้งแต่ปี 2561-2567 รางวัลระดับ นานาชาติเหล่านี้ เป็นเครื่องยืนยันคุณภาพและการบริการ ของครีวการบิน ซึ่งนับเป็นความภาคภูมิใจของฝ่ายครีวการบินเป็นอย่างยิ่ง

3. กิจกรรมอื่น ๆ

ในส่วนของกิจกรรมอื่น ๆ ที่สนับสนุนการขนส่ง ได้แก่ การซ่อมบำรุงอากาศยานของสายต่าง การบริการอำนวยความสะดวก การบิน และการจำหน่ายสินค้าที่ระลึก เป็นต้น มีรายละเอียด ดังนี้

3.1 ธุรกิจบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน

สายการบินไทย เป็นหน่วยงานที่มีภารกิจรับผิดชอบในการซ่อมบำรุงอากาศยานของบริษัทฯ ตั้งแต่เริ่มเข้า ประจำฝูงบิน จนกระทั่งปลดประจำการ และจำหน่ายออกจากฝูงบิน ให้คงสภาพความสมควรเดินอากาศ โดยให้มีคุณสมบัติ ครบถ้วนตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) อีกทั้ง สายการบินยังให้บริการซ่อมอากาศยาน ของลูกค้า จึงจำเป็นต้องดำเนินการตามมาตรฐานของหน่วยงานที่กำกับดูแลด้านการบินพลเรือนของประเทศต่าง ๆ (Civil Aviation Authority) ที่เป็นลูกค้าของบริษัทฯ เช่น สำนักงานบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration: FAA) และสำนักงานความปลอดภัยการบินแห่งสหภาพยุโรป (European Union Aviation Safety Agency: EASA) เป็นต้น นอกจากนี้ ยังให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานของหน่วยงานราชการ รวมไปถึงภารกิจเร่งด่วนใน การดำเนินการตามภาระผูกพันสัญญาที่บริษัทฯ มีต่อคู่สัญญา เช่น ผู้ให้เช่าอากาศยาน ผู้ให้เช่าเครื่องยนต์ เป็นต้น ทั้งนี้ ใน การดำเนินการต้องสอดคล้องกับกฎหมายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง และเป็นไปตามมาตรฐานสากล ซึ่งนอกจากจะมุ่งเน้นถึง ความปลอดภัยสูงสุดแล้ว ยังให้ความสำคัญต่อคุณภาพการให้บริการบนอากาศยานของบริษัทฯ โดยสายการบินได้ดำเนินการซ่อม บำรุง และปรับปรุงอุปกรณ์ต่าง ๆ ในห้องโดยสารบนเครื่องบินให้สมบูรณ์พร้อมใช้งาน เพื่อยกระดับความพึงพอใจของ ผู้โดยสาร

การซ่อมบำรุงอากาศยานของสายการบินประกอบด้วยงานหลัก ดังนี้

1) งานซ่อมบำรุงอากาศยานชั้นลานจอด (Line Maintenance) เป็นการให้บริการตรวจทางเทคนิค และการซ่อม บำรุงอากาศยานทุกครั้งที่มีการจอดแวะ (Transit) ตลอดจนการจอดค้างคืน (Night Stop) ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานอื่น ๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ รวมถึงการซ่อมบำรุงอากาศยาน ตามระยะเวลาบินหรือชั่วโมงบิน ที่ศูนย์ซ่อมอากาศยานฐานปฏิบัติการสุวรรณภูมิ และดอนเมือง

2) งานซ่อมบำรุงขั้นโรงงาน (Base Maintenance) เป็นการให้บริการตรวจทางเทคนิค และการซ่อมบำรุงอากาศยานทั้ง ลำตัวอากาศยาน (Airframe) การซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ (Engine) อุปกรณ์/ชิ้นส่วนอากาศยาน (Component/Equipment) ตาม ระยะเวลาบินหรือชั่วโมงบิน และในกรณีฉุกเฉิน โดยกระบวนการซ่อมบำรุงขั้นโรงงาน จะดำเนินการภายในโรงซ่อมและ ห้องปฏิบัติการ (Workshop) ที่ศูนย์ซ่อมอากาศยานฐานปฏิบัติการดอนเมือง และสุวรรณภูมิ

นอกจากการให้บริการงาน ซ่อมบำรุงอากาศยาน เครื่องยนต์ และอุปกรณ์อากาศยานแล้ว สายการบินไทย ยังให้บริการทำสีลำตัวอากาศยาน (Exterior Aircraft Painting) รวมถึงการล้างทำความสะอาดลำตัวอากาศยาน (Aircraft Washing) ให้กับการบินไทย และสายการบินต่าง ๆ ซึ่งสามารถสร้างรายได้ให้กับการบินไทยด้วย

ที่ผ่านมา สายการบินไทย ได้พัฒนาศักยภาพและขยายขีดความสามารถในการซ่อมบำรุงอากาศยาน อย่างต่อเนื่อง ทั้งทางด้านบุคลากร โรงซ่อม อุปกรณ์และเครื่องมือให้มีประสิทธิภาพ ทันสมัย ได้มาตรฐาน ทันต่อเทคโนโลยีอากาศยาน ที่พัฒนาอย่างรวดเร็ว โดยมุ่งเน้นความปลอดภัยและคุณภาพภายใต้ค่าบริการที่เหมาะสม และสามารถแข่งขันได้ในอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยาน ทั้งนี้ สายการบินไทยต้องผ่านกระบวนการตรวจสอบให้ตรงตามหลักเกณฑ์และดำเนินการตามข้อกำหนดเพื่อให้ได้รับการรับรองขีดความสามารถจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) และจากองค์กรที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration: FAA) และสำนักงานความปลอดภัยการบินแห่งสหภาพยุโรป (European Union Aviation Safety Agency: EASA) เป็นต้น นอกจากนี้ ยังได้ประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายใน ประจำปี 2567 ตาม พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 กำหนด

จากการฟื้นตัวอย่างรวดเร็วของอุตสาหกรรมการบินของโลก รวมถึงของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ บริษัทฯ ในฐานะกลไกสำคัญที่ช่วยขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์ชาติในการส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็น Aviation Hub ได้กำหนดแผนยุทธศาสตร์ และปรับแผนธุรกิจให้สอดคล้องกับสถานการณ์ เพื่รองรับการเจริญเติบโตของธุรกิจการบิน และสร้างรายได้ให้บริษัทฯ อย่างยั่งยืน โดยพิจารณาปรับเพิ่มจำนวนฝูงบิน เที่ยวบิน และเส้นทางบิน เพื่รองรับปริมาณผู้โดยสาร และการขนส่งอากาศยานที่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดหาอากาศยาน เครื่องยนต์สำรอง และชิ้นส่วนอุปกรณ์อากาศยานให้เพียงพอ เหมาะสม รวมถึงการบริหารจัดการด้านต่าง ๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผล สายการบินไทย ได้กำหนดแผนยุทธศาสตร์ และแผนธุรกิจระยะสั้น และระยะยาว ในการพัฒนาธุรกิจศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน การพัฒนาบุคลากร การปรับปรุงเทคโนโลยีและนวัตกรรม การปรับปรุงกระบวนการให้บริการ ทั้งในส่วนของการขยายขีดความสามารถและศักยภาพด้านการซ่อมบำรุง การปรับปรุงรูปแบบในการดำเนินธุรกิจ การร่วมมือกับพันธมิตรเพื่อแสวงหาโอกาสในการดำเนินธุรกิจ รวมถึงการรักษาทรัพยากรบุคคลที่มีคุณค่าของบริษัทฯ ให้มั่นใจว่าธุรกิจการซ่อมบำรุงอากาศยานจะเติบโตอย่างต่อเนื่องและสร้างรายได้อย่างยั่งยืน

3.2 ธุรกิจสนับสนุนการขนส่ง

กิจการสนับสนุนการขนส่ง ประกอบด้วย การให้บริการอำนวยความสะดวก การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษี และการจำหน่ายสินค้าที่ระลึก การให้บริการอำนวยความสะดวก (Flight Dispatch Services) เป็นการให้บริการวางแผนการบินและจัดเตรียมข้อมูลรายละเอียดของเส้นทางบิน พยากรณ์อากาศ ข้อมูลข่าวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการบิน (Notice to Airmen: NOTAM) รวมทั้งเอกสารการบินที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ แก่เที่ยวบินของบริษัทฯ ให้เป็นไปตามกฎระเบียบการบินสากล และข้อกำหนดตามที่ระบุในสัญญา เพื่อให้เที่ยวบินสามารถปฏิบัติการบินไปถึงที่หมายอย่างปลอดภัย อีกทั้งมีการขายบริการดังกล่าวให้กับสายการบินอื่น ๆ ที่บินมายังสนามบินสุวรรณภูมิซึ่งเป็นการเพิ่มรายได้ให้กับบริษัทฯ อีกทางหนึ่งด้วย

บริษัทฯ ได้ เพิ่มการจำหน่ายสินค้าปลอดภาษี (In-flight Duty free) ให้บริการในเที่ยวบิน เพื่อผู้โดยสารสามารถเลือกซื้อสินค้าหลากหลายชนิดอย่างสะดวกสบายระหว่างการเดินทางบนเที่ยวบิน

การจำหน่ายสินค้าที่ระลึก (THAI Shop) บริษัทฯ ได้ดำเนินการเปิดร้านจำหน่ายสินค้าที่ระลึก ณ สำนักงานใหญ่ของบริษัทฯ และจำหน่ายสินค้าออนไลน์ผ่านทางเว็บไซต์ thai.shop.thaiairways.com เพื่อเพิ่มช่องทางการขายรองรับลูกค้าทั้งในประเทศและต่างประเทศ สอดคล้องกับแนวโน้มการซื้อของที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

- ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

1. สินทรัพย์หลักของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์

หน่วย: ล้านบาท

ประเภท	มูลค่าตามบัญชี ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568	มูลค่าตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567
เครื่องบิน	15,089	15,208
ค่าตกแต่งเครื่องบิน	1,184	1,308
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	13,351	13,262
เครื่องมือ โรงซ่อมและอุปกรณ์	1,057	1,076
ที่ดิน อาคารและค่าปรับปรุง	13,863	13,818
สินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง	233	403
ค่าเผื่อการด้อยค่า	(8,319)	(8,050)
รวม	36,458	37,025

สินทรัพย์สิทธิการใช้

หน่วย: ล้านบาท

ประเภท	มูลค่าตามบัญชี ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568	มูลค่าตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567
ที่ดินและอาคาร	4,310	4,454
เครื่องบิน	67,310	70,882
อุปกรณ์	33	31
ค่าเผื่อด้อยค่า	0	0
รวม	71,653	75,367

ลักษณะสำคัญของสินทรัพย์หลัก

เครื่องบิน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 บริษัทฯ มีเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงานจำนวน 78 ลำ และมีเครื่องบินที่ปลดระวางและ/หรืออยู่ระหว่างดำเนินการขายจำนวน 16 ลำ รวมเป็นเครื่องบินทั้งหมดจำนวน 94 ลำ แบ่งเป็นเครื่องบินที่เป็นสินทรัพย์ของบริษัทฯ จำนวน 23 ลำ เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Financial Lease) จำนวน 15 ลำ และเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) จำนวน 56 ลำ (เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงินและภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน บริษัทฯ แสดงเป็นสินทรัพย์สิทธิการใช้) โดยมีรายละเอียดดังนี้

เครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	เครื่องบิน ที่เป็นกรรมสิทธิ์ ของบริษัทฯ	เครื่องบินภายใต้ สัญญาเช่าทางการเงิน (Financial Lease)	เครื่องบินภายใต้ สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease)
โบอิง 777-300	6	6		
โบอิง 777-200ER	6	6		
โบอิง 777-200	2	2		
โบอิง 777-300ER	17		6	11
โบอิง 787-8	6			6
โบอิง 787-9	3			3
แอร์บัส A380-800	6	6		
แอร์บัส A350-900	23		4	19
แอร์บัส A330-300	5	3		2
แอร์บัส A320-200	20		5	15
รวม	94	23	15	56

หมายเหตุ: ข้อมูล ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568

สินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนที่สำคัญประเภทเครื่องหมายการค้าที่ยังใช้งานอยู่ในปัจจุบัน



ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568

เครื่องหมายการค้า/บริการ		สินค้า/บริการ
	รูปแบบตราสัญลักษณ์บริษัทฯ	<ul style="list-style-type: none"> กระดาดหัวจดหมาย นิตยสาร
	รูปแบบตราสัญลักษณ์บริษัทฯ	<ul style="list-style-type: none"> บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของ บริการดำเนินกิจการโรงแรม จัดหาที่พักอาศัยจองโรงแรม การจัดหาอาหารและบริการ บริการบำรุงรักษา ซ่อมแซมเครื่องบิน
	รูปลักษณ์ตัวอักษร ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์บริษัทฯ ภาษาอังกฤษ (ปัจจุบัน)	<ul style="list-style-type: none"> บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของ บริการโรงแรม จัดหาที่พักชั่วคราว จองโรงแรม จัดการอาหารและเครื่องดื่ม บริการบำรุงรักษา ซ่อมแซมเครื่องบิน

เครื่องหมายการค้า/บริการ		สินค้า/บริการ
	รูปลักษณะตัวอักษร ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์บริษัท ภาษาไทย (ปัจจุบัน)	<ul style="list-style-type: none"> • บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของ • บริการโรงแรม จัดหาที่พักชั่วคราว จองโรงแรม จัดการอาหารและเครื่องดื่ม • บริการบำรุงรักษา ซ่อมแซมเครื่องบิน
	รูปลักษณะตัวอักษร ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์บริษัท ภาษาอังกฤษ (เดิม)	<ul style="list-style-type: none"> • บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของ • บริการโรงแรม จัดหาที่พักชั่วคราว จองโรงแรม จัดการอาหารและเครื่องดื่ม • บริการบำรุงรักษา ซ่อมแซมเครื่องบิน
	รูปลักษณะตัวอักษร ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์ บริษัท ภาษาไทย (เดิม)	<ul style="list-style-type: none"> • บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของ • บริการโรงแรม จัดหาที่พักชั่วคราว จองโรงแรม จัดการอาหารและเครื่องดื่ม • บริการบำรุงรักษา ซ่อมแซมเครื่องบิน
	สโลแกนภาษาอังกฤษ ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์บริษัท	<ul style="list-style-type: none"> • บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของ • บริการดำเนินกิจการโรงแรม จัดหาที่พักอาศัยจองโรงแรม การจัดหาอาหารและบริการ • บริการบำรุงรักษา ซ่อมแซมเครื่องบิน
	สโลแกนภาษาไทย ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์บริษัท	<ul style="list-style-type: none"> • บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของ • บริการดำเนินกิจการโรงแรม จัดหาที่พักอาศัย จองโรงแรม การจัดหาอาหารและบริการ
	ตราสัญลักษณ์ เอื้องหลวง	<ul style="list-style-type: none"> • บริการอาหารและเครื่องดื่ม
	ตราสัญลักษณ์ โครงการไมล์สร้างบุญ	<ul style="list-style-type: none"> • บริการโปรแกรมพิเศษส่งเสริมการเดินทางโบนัสไมล์สะสม
	ตราสัญลักษณ์ร้าน Thai Shop	<ul style="list-style-type: none"> • บริการจัดการขายสินค้า

เครื่องหมายการค้า/บริการ		สินค้า/บริการ
 ทัวร์เอื้องหลวง 	ตราสัญลักษณ์ทัวร์เอื้องหลวง	<ul style="list-style-type: none"> • บริการจัดหาที่พักอาศัย จองโรงแรม • บริการจัดทัวร์ บริการจัดทัวร์และบริการอื่น ๆ เกี่ยวกับการเดินทาง
	ตราสัญลักษณ์ ROYAL ORCHID PLUS	<ul style="list-style-type: none"> • บริการสมาชิกของบริษัทฯ ทั้งก่อนและหลังการเดินทางขนส่งทางอากาศ
	ตราสัญลักษณ์ THAI TGGs	<ul style="list-style-type: none"> • บริการผู้โดยสารก่อนและหลังบิน
	ตราสัญลักษณ์ THAI CATERING	<ul style="list-style-type: none"> • ร้านอาหารและเครื่องดื่ม
	<p>รูปลักษณ์ตัวอักษร ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์บริษัทฯ ภาษาอังกฤษ Star Alliance</p>	<ul style="list-style-type: none"> • คอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์ที่ใช้วิเคราะห์ จัดการ ดึงกลับมาใช้ และเก็บรายละเอียดซึ่งข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ • บัตรพิมพ์ทำด้วยพลาสติก ใบปลิวใช้กับการบริการสายการบิน โบร์ซัวร์ใช้กับการบริการสายการบิน ตัวใช้กับการบริการสายการบิน คู่มือใช้กับการบริการสายการบิน จดหมายข่าวที่เกี่ยวกับการเดินทาง • บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ บริการขนส่งทรัพย์สินทางอากาศ • บริการขนส่งไปรษณีย์ทางอากาศ บริการสำรองและจองที่เพื่อการเดินทางท่องเที่ยว บริการจัดการเพื่อการเดินทางท่องเที่ยว บริการสำรองและจองที่เพื่อการเดินทางทางเรือ บริการจัดการเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวทางเรือ บริการจอดรถ บริการดึงมาใช้และเก็บรายละเอียดข้อมูลทางคอมพิวเตอร์ที่เกี่ยวกับการขนส่ง • บริการจองโรงแรม
	<p>ตราสัญลักษณ์ Star Alliance</p>	<ul style="list-style-type: none"> • คอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์ที่ใช้วิเคราะห์ จัดการ ดึงกลับมาใช้ และเก็บรายละเอียดซึ่งข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ • บัตรพิมพ์ทำด้วยพลาสติก ใบปลิวใช้กับการบริการสายการบิน โบร์ซัวร์ ใช้กับการบริการสายการบิน ตัวใช้กับการบริการสายการบิน คู่มือใช้กับการบริการสายการบิน จดหมายข่าวที่เกี่ยวกับการเดินทาง • บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ บริการขนส่งทรัพย์สินทางอากาศบริการขนส่งไปรษณีย์ทางอากาศ บริการสำรองและจองที่เพื่อการเดินทางท่องเที่ยว บริการจัดการเพื่อการเดินทางท่องเที่ยว บริการสำรองและจองที่เพื่อการเดินทางทางเรือ และการจัดการเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวทางเรือ บริการจอดรถ บริการดึงมาใช้และเก็บรายละเอียดข้อมูลทางคอมพิวเตอร์ที่เกี่ยวกับการขนส่ง

เครื่องหมายการค้า/บริการ	สินค้า/บริการ
	<ul style="list-style-type: none"> • บริการจองโรงแรม
	ตราสัญลักษณ์ Puff & Pie <ul style="list-style-type: none"> • บริการร้านอาหารและเครื่องดื่ม สแน็คบาร์
	ตราสัญลักษณ์ ร้าน Puff & Pie Supreme Bakery <ul style="list-style-type: none"> • บริการจัดการอาหารและเครื่องดื่ม
	ตราสัญลักษณ์ ร้าน Puff & Pie <ul style="list-style-type: none"> • บริการร้านอาหารและเครื่องดื่ม สแน็คบาร์
	ตราสัญลักษณ์ Puff & Pie <ul style="list-style-type: none"> • ร้านอาหารและเครื่องดื่ม • อาหารสำเร็จรูปทำจากเนื้อสัตว์ เนื้อปลาและผักรวม อาหารสำเร็จรูปทำจากเนื้อสัตว์เป็นส่วนประกอบหลัก อาหารสำเร็จรูปทำจากผักเป็นส่วนประกอบหลัก อาหารสำเร็จรูปที่มีอาหารทะเลเป็นส่วนประกอบหลัก • ขนมปังทำจากแป้ง เครื่องดื่มทำจากผลไม้ • เครื่องดื่มชารสผลไม้
	ตราสัญลักษณ์ Puff & Pie <ul style="list-style-type: none"> • ร้านอาหารและเครื่องดื่ม • อาหารสำเร็จรูปทำจากเนื้อสัตว์ เนื้อปลาและผักรวม อาหารสำเร็จรูปทำจากเนื้อสัตว์เป็นส่วนประกอบหลัก อาหารสำเร็จรูปทำจากผักเป็นส่วนประกอบหลัก อาหารสำเร็จรูปที่มีอาหารทะเลเป็นส่วนประกอบหลัก • ขนมปังทำจากแป้ง เครื่องดื่มทำจากผลไม้ • เครื่องดื่มชารสผลไม้
	ตราสัญลักษณ์ Puff & Pie <ul style="list-style-type: none"> • ร้านอาหารและเครื่องดื่ม • อาหารสำเร็จรูปทำจากเนื้อสัตว์ เนื้อปลาและผักรวม อาหารสำเร็จรูปทำจากเนื้อสัตว์เป็นส่วนประกอบหลัก อาหารสำเร็จรูปทำจากผักเป็นส่วนประกอบหลัก อาหารสำเร็จรูปที่มีอาหารทะเลเป็นส่วนประกอบหลัก • ขนมปังทำจากแป้ง เครื่องดื่มทำจากผลไม้ • เครื่องดื่มชารสผลไม้
	ตราสัญลักษณ์ Yellow Orchid <ul style="list-style-type: none"> • อาหารและเครื่องดื่ม

เครื่องหมายการค้า/บริการ		สินค้า/บริการ
	เครื่องหมาย Zero Waste Living (ZWL)	<ul style="list-style-type: none"> • ประเภทรายการสินค้าจำพวก 18 เช่น กระเป๋ากีฬา กระเป๋ากีฬาอเนกประสงค์ หรือกระเป๋าเก็บเอกสารที่แบ่งเป็นช่อง ๆ • ประเภทรายการสินค้าจำพวก 21 เช่น กระดาษที่ใช้ในครัวเรือน กระดาษสำหรับใช้ในครัวเรือน หรือกระดาษที่ใช้ในครัวเรือน • ประเภทรายการสินค้าจำพวก 25 เช่น กระบะบังแดดที่เป็นเครื่องสวมศีรษะ กระบะบังหมวกที่เป็นเครื่องสวมศีรษะ หรือกระเป๋าทางแวงด้านหลัง • ประเภทรายการสินค้าจำพวก 35 เช่น การโฆษณาโดยตรงผ่านเมลส่วนตัว การจัดและดำเนินโครงการอาสาสมัครสำหรับองค์กรการกุศล หรือการเจรจาเกี่ยวกับสัญญาทางธุรกิจสำหรับบุคคลอื่น
	เครื่องหมาย Royal Orchid by Thai Catering	<ul style="list-style-type: none"> • เครื่องดื่มชาเครื่องแกงสำเร็จรูป • เครื่องดื่มน้ำแร่เครื่องดื่มผลไม้ • ร้านอาหารและเครื่องดื่ม

2. นโยบายการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

บริษัทฯ มีนโยบายลงทุนและร่วมทุนในนิติบุคคลในรูปแบบต่าง ๆ เพื่อประโยชน์ของบริษัทฯ ซึ่งรวมถึงประโยชน์ด้านการสร้างผลตอบแทนจากการลงทุน การขยายโอกาสในการดำเนินธุรกิจ การสนับสนุนการดำเนินธุรกิจในด้านต่าง ๆ ของบริษัทฯ ในเชิงกลยุทธ์ ทั้งนี้ บริษัทฯ จำแนกลักษณะการลงทุนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้องตามหลักการและเหตุผลของการลงทุนออกเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

- กลุ่มที่ 1 คือ กิจการที่บริษัทฯ จัดตั้งขึ้นหรือเข้าร่วมลงทุนเพื่อรองรับกลยุทธ์หรือเพื่อสนับสนุนกิจการของบริษัทฯ โดยตรง และบริษัทฯ มีอำนาจควบคุม กำกับดูแล ให้แนวทางและทิศทางการดำเนินงานของบริษัทในกลุ่มนี้เพื่อสนองเจตนารมณ์ของบริษัทฯ ให้สอดคล้องและสนับสนุนซึ่งกันและกัน โดยบริษัทฯ จะพิจารณาการลงทุนตามแผนกลยุทธ์และนโยบายของบริษัทฯ เพื่อให้สามารถกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อยนั้น ให้สอดคล้องกับกลยุทธ์และนโยบายของบริษัทฯ ได้ตามเป้าหมาย
- กลุ่มที่ 2 คือ กิจการที่ดำเนินธุรกิจเกี่ยวพันกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ โดยตรงหรือมีรายการระหว่างกัน กับบริษัทฯ เช่น มีการซื้อขายสินค้าหรือบริการระหว่างกัน หรือประเภทธุรกิจที่อาจส่งเสริมกิจกรรมทางธุรกิจหรือหุ้นส่วนทางธุรกิจ โดยบริษัทฯ จะพิจารณาการลงทุนตามความจำเป็นและเหมาะสมเพื่อเสริมการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
- กลุ่มที่ 3 คือ กิจการที่บริษัทฯ เข้าถือหุ้นในรูปแบบการลงทุน (Investment) เพื่อผลตอบแทนทางการเงิน แต่บริษัทฯ ไม่มีอำนาจเข้าควบคุมการบริหารจัดการ โดยบริษัทฯ จะพิจารณาการลงทุนในกิจการกลุ่มนี้ตามผลการดำเนินงานและความสามารถในการสร้างผลตอบแทนให้แก่บริษัทฯ

โดยบริษัทฯ ได้จัดให้มีการวิเคราะห์ ติดตาม และรายงานผลการดำเนินงานของบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง เป็นประจำทุกไตรมาส และรายปี เพื่อเป็นข้อมูลสนับสนุนให้ฝ่ายบริหารใช้ในการตัดสินใจ กำหนดทิศทางและแนวทางในการกำกับดูแลการลงทุนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง

การกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้องนั้น บริษัทฯ ในฐานะผู้ถือหุ้นได้ส่งกรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และ/หรือบุคคลที่บริษัทฯ แต่งตั้งหรือมอบหมายเป็นผู้แทนบริษัทฯ ซึ่งมีคุณสมบัติตามข้อกำหนดการแต่งตั้งผู้แทนบริษัทฯ ไปดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการหรือผู้บริหารตามสัดส่วนการถือหุ้นและสิทธิการออกเสียงตามจำนวนกรรมการที่บริษัทฯ ได้รับ และการแต่งตั้งพนักงานปฏิบัติหน้าที่ที่ 2 ในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ ตามตารางทักษะการทำงาน (Skill Matrix) ของคณะกรรมการบริษัทย่อย บริษัทร่วม นอกจากนั้น กรรมการผู้แทนได้ผ่านการอบรมหลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) จากสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors: IOD) เพื่อเข้าไปมีส่วนร่วมในการทำหน้าที่ดูแลผลประโยชน์ ตลอดจนประสานงานในการร่วมมือทำธุรกิจระหว่างบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง ซึ่งกรรมการที่ได้รับแต่งตั้งเป็นผู้แทนนั้น ประกอบด้วย บุคคลจากคณะกรรมการบริษัท ฝ่ายบริหาร หรือบุคคลภายนอกที่มีความรู้ความเข้าใจในธุรกิจ สามารถให้แนวทางบริหารที่จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัทฯ ได้ โดยเป็นผู้ที่ได้รับความเห็นชอบจาก ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ และผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการบริหารหรือคณะกรรมการบริษัทเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ระดับของการควบคุมและการกำกับดูแลบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้องนั้น ขึ้นกับลักษณะ ประเภท และวัตถุประสงค์การลงทุนของบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้จัดทำคู่มือในการปฏิบัติหน้าที่ของผู้แทนบริษัทฯ เพื่อให้ผู้แทนบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และแนวทางที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน สอดคล้องกับนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยในเรื่องนโยบายที่สำคัญให้ผู้แทนบริษัทฯ ขอรับนโยบายจากบริษัทฯ ก่อนเสนอความเห็นในที่ประชุมบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง และผู้แทนบริษัทฯ ต้องรายงานข้อมูลต่าง ๆ ตามกรอบระยะเวลาที่กำหนด ต่อฝ่ายบริหารและคณะกรรมการบริษัท ซึ่งรวมถึงข้อมูลฐานะการเงิน และผลการดำเนินงาน การทำรายการระหว่างกัน การได้มาจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ และการทำรายการสำคัญอื่นใด เพื่อเป็นข้อมูลสนับสนุนให้ฝ่ายบริหารใช้ในการตัดสินใจ กำหนดทิศทางและแนวทางในการกำกับดูแลการลงทุนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง รวมถึงบริษัทฯ มีกระบวนการพิจารณาถ่วงดุลและอนุมัติการลงทุนของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม จากการวิเคราะห์และถ่วงดุลรายละเอียดของโครงการลงทุน โดยจัดทำรายงานการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ การตรวจสอบวิเคราะห์ความคุ้มค่าของโครงการลงทุน และการกำหนดตัวชี้วัดความสำเร็จเพื่อประเมินผลของโครงการลงทุน

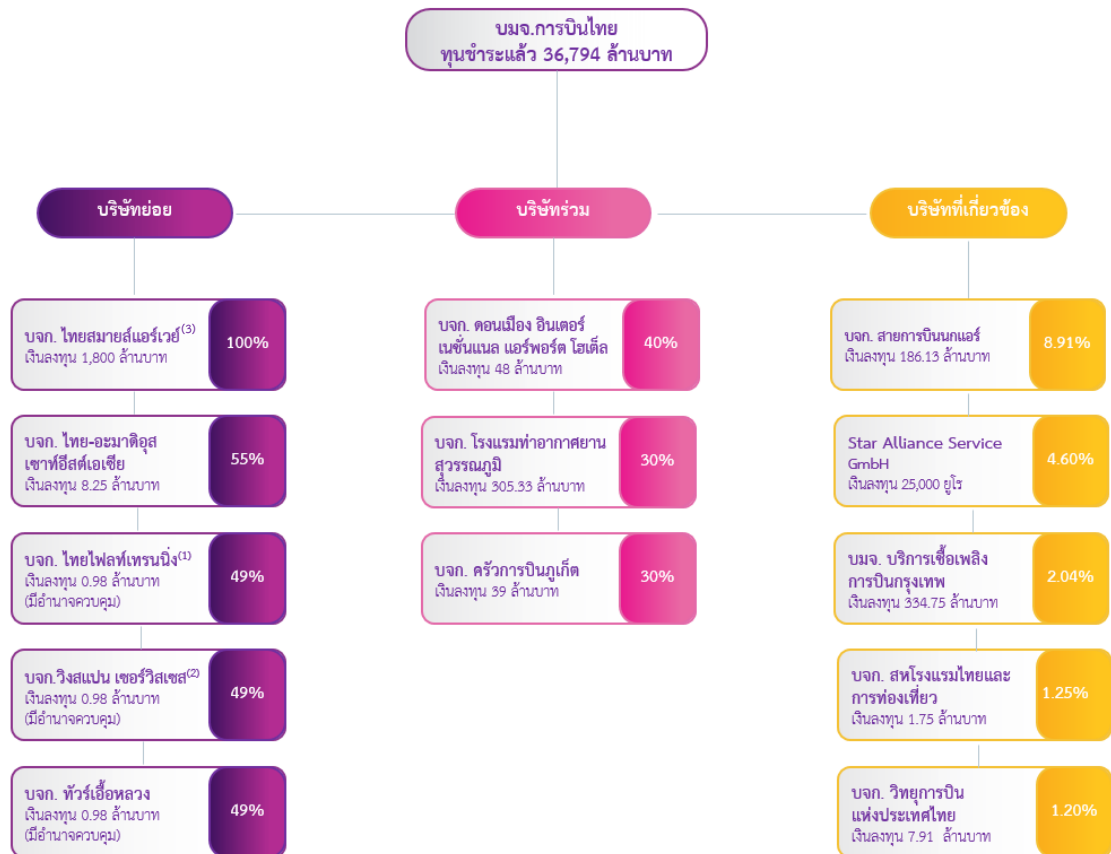
บริษัทฯ ให้ความสำคัญการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ รวมถึงนโยบายระดับองค์กรที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลกิจการที่ดีแก่บริษัทย่อย เพื่อให้บริษัทย่อยใช้เป็นแนวทางในการดำเนินธุรกิจให้สอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับบริษัทฯ ตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยนโยบายดังกล่าวครอบคลุมหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีหลายประการ เช่น การต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน จรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจ และความขัดแย้งทางผลประโยชน์ เป็นต้น (โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในเอกสารแนบ 5 นโยบายและแนวปฏิบัติการกำกับดูแลกิจการ ฉบับเต็ม และจรรยาบรรณทางธุรกิจ ฉบับเต็ม)

3. งานที่ยังไม่ส่งมอบ

- ไม่มี

1.3 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท

1.3.1 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568



หมายเหตุ

⁽¹⁾ บจก. ริงสแปน เซอร์วิสเชส ถือหุ้นบุริมสิทธิ 51%⁽²⁾ บจก. ครีวการบินภูเก็ต ถือหุ้นบุริมสิทธิ 51%⁽³⁾ บจก. ไทยสมายล์แอร์เวย์ จัดทะเบียนเลิกบริษัทกับกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์แล้ว เมื่อวันที่ 5 มิถุนายน 2568 โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างกระบวนการทางกฎหมายและชำระบัญชี

ข้อมูลนิติบุคคลที่บริษัทฯ ถือหุ้นมากกว่าร้อยละ 10

บริษัทฯ มีการลงทุนในนิติบุคคลโดยถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไปของจำนวนหุ้นที่ออกจำหน่ายได้ทั้งหมด ดังนี้

ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ	ชนิดของหุ้น	ทุนจดทะเบียน ชำระแล้ว (ล้านบาท)	สัดส่วน การถือหุ้น (ร้อยละ)
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ¹ 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทรศัพท์ 0-2545-2092	บริการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้า	หุ้นสามัญ	1,800.00	100.00
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทรศัพท์ 0-2207-9090 โทรสาร 0-2207-9180	บริการด้านคอมพิวเตอร์ สำหรับการสำรองที่นั่ง โดยสารและบริการ เดินทางอื่น ๆ ให้กับ ตัวแทนจำหน่าย	หุ้นสามัญ	15.00	55.00
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทรศัพท์ 0-2545-1267 โทรสาร 0-2545-1535	บริหารจัดการเรื่อง บุคลากรให้กับบริษัทฯ	หุ้นสามัญ หุ้นบุริมสิทธิ	0.98 1.02	49.00 (มีอำนาจควบคุม)
บริษัท ไทยโฟลท์เทรนนิง จำกัด 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทรศัพท์ 0-2545-4603 โทรสาร 0-2545-4602	บริการฝึกอบรม ด้านการบิน	หุ้นสามัญ หุ้นบุริมสิทธิ	0.98 1.02	49.00 (มีอำนาจควบคุม)
บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทรศัพท์ 0-2356-2888 โทรสาร 0-2288-7158	บริการท่องเที่ยว และกิจกรรมท่องเที่ยว	หุ้นสามัญ หุ้นบุริมสิทธิ	0.49 0.51	บริษัทฯ ถือหุ้น ผ่านบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด 49.00 (มีอำนาจควบคุม)
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนลแอร์ พอร์ต โฮเต็ล จำกัด 333 หมู่ 10 ถนนเชิดวุฒากาศ แขวงสีกัน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร 10210 โทรศัพท์ 0-2566-1020-1 โทรสาร 0-2566-1941	โรงแรมและร้านอาหาร	หุ้นสามัญ	120.00	40.00
บริษัท ครวการบินภูเก็ต จำกัด 10/3 หมู่ 6 ถนนสนามบิน ตำบลไม้ขาว อำเภอถลาง จังหวัดภูเก็ต 83110 โทรศัพท์ (076) 327-497-502 โทรสาร (076) 327-123-4	ครวการบิน	หุ้นสามัญ	130.00	30.00
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด 999 อาคารโรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หมู่ 1 ตำบลหนองปรือ อำเภอบางพลี	โรงแรมและร้านอาหาร	หุ้นสามัญ	1,017.78	30.00

¹ จดทะเบียนเลิกบริษัทกับกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์แล้ว เมื่อวันที่ 5 มิถุนายน 2568 โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างกระบวนการทางกฎหมายและชำระบัญชี

จังหวัดสมุทรปราการ 10540 โทรศัพท์ 0-2131-1035-46 โทรสาร 0-2131-1189				
---	--	--	--	--

1.3.2 บุคคลที่อาจมีความขัดแย้งถือหุ้นในบริษัทย่อย หรือบริษัทร่วมกันเกินกว่าร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงของบริษัทดังกล่าว

- ไม่มี

1.3.3 ความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจผู้ถือหุ้นใหญ่

บริษัทฯ มีผู้ถือหุ้นใหญ่คือ กระทรวงการคลัง ซึ่งการดำเนินธุรกิจหลักของบริษัทฯ มิได้มีความสัมพันธ์หรือเกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจอื่นของผู้ถือหุ้นรายใหญ่อ่างมีนัยสำคัญ

1.3.4 ผู้ถือหุ้น

รายชื่อผู้ถือหุ้นรายใหญ่ 10 รายแรก พร้อมทั้งจำนวนหุ้นที่ถือและสัดส่วนการถือหุ้น ตามทะเบียนผู้ถือหุ้นหลักทรัพย์สิน ณ วันที่ 14 มีนาคม 2568

ลำดับที่	ชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้นสามัญ	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1	กระทรวงการคลัง	11,010,143,112	38.901
2	ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	2,407,879,062	8.507
3	สหกรณ์ออมทรัพย์การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย จำกัด	1,538,121,854	5.434
4	ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	1,327,322,126	4.690
5	ธนาคารทหารไทยธนชาต จำกัด (มหาชน)	579,955,895	2.049
6	สหกรณ์ออมทรัพย์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ จำกัด	475,572,922	1.680
7	ธนาคารออมสิน	447,995,117	1.583
8	สหกรณ์ออมทรัพย์พนักงานการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค จำกัด	414,359,908	1.464
9	ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย	397,330,248	1.404
10	สหกรณ์ออมทรัพย์ ปตท. จำกัด	380,408,815	1.344
	ผู้ถือหุ้นอื่น	9,324,202,508	32.944
	ยอดรวมทุนชำระแล้ว	28,303,291,567	100.000
	ผู้ถือหุ้นสัญชาติไทย	27,458,148,996	97.01
	ผู้ถือหุ้นสัญชาติต่างดาว	845,142,571	2.99

1.4 จำนวนทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้ว

1.4.1 ทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้ว

ทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้ว ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568

ทุนจดทะเบียน (ล้านบาท) : 36,794,279,037.10

เรียกชำระแล้ว (ล้านบาท) : 36,794,279,037.10

หุ้นสามัญ (จำนวนหุ้น) : 28,303,291,567

มูลค่าหุ้นสามัญ (หุ้นละ) (บาท) : 1.30

1.4.2 หุ้นประเภทอื่นที่มีสิทธิหรือเงื่อนไขแตกต่างจากหุ้นสามัญ

- ไม่มี

1.4.3 ในกรณีที่มีหุ้นหรือหลักทรัพย์แปลงสภาพของบริษัทเป็นหลักทรัพย์อ้างอิงในการออกหน่วยลงทุนของกองทุนเพื่อผู้ลงทุนซึ่งเป็นต่างด้าว (Thai Trust Fund) และใบแสดงสิทธิในผลประโยชน์อันเกิดจากหลักทรัพย์อ้างอิงไทย (NVDR) ให้ระบุจำนวนหุ้นและจำนวนหุ้นรับรองหลักทรัพย์แปลงสภาพที่เป็นหลักทรัพย์อ้างอิงดังกล่าว พร้อมทั้งอธิบายถึงผลกระทบต่อสิทธิในการออกเสียงของผู้ถือหุ้น อันเนื่องมาจากกองทุนรวมหรือผู้ออก NVDR ไม่ใช่สิทธิออกเสียงในการประชุมผู้ถือหุ้น

การออกและเสนอขายหุ้นหรือหลักทรัพย์แปลงสภาพให้กองทุนรวมเพื่อผู้ลงทุนซึ่งเป็นคนต่างด้าว (Thai Trust Fund)

- ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 บริษัทฯ ไม่มีการออก Thai Trust Fund

การออกตราสารแสดงสิทธิในผลประโยชน์ที่เกิดจากหลักทรัพย์อ้างอิงไทย (Non-Voting Depository Receipt: NVDR)

- NVDR คือ ใบแสดงสิทธิในผลประโยชน์ที่เกิดจากหลักทรัพย์อ้างอิงไทย ออกโดย “บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด (Thai NVDR Company Limited)” ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่จัดตั้งขึ้นโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ผู้ถือ NVDR สามารถรับสิทธิประโยชน์ทางการเงิน (Financial Benefit) ได้เสมือนลงทุนในหุ้นสามัญของบริษัทจดทะเบียนทุกประการ ไม่ว่าจะเป็นเงินปันผล สิทธิในการจองซื้อหุ้นเพิ่มทุน หรือใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหุ้นสามัญ (Warrant) แต่จะไม่สามารถใช้สิทธิออกเสียงในการประชุมผู้ถือหุ้น ยกเว้นกรณีการใช้สิทธิออกเสียงเพื่อลงมติเกี่ยวกับการเพิกถอนหุ้นออกจากการเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ (Delisting) ดังนั้น หากมีการนำหุ้นของบริษัทฯ ไปออก NVDR เป็นจำนวนมาก จะทำให้จำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงของบริษัทฯ ลดลง และสิทธิในการออกเสียงของผู้ถือหุ้นรายอื่นเพิ่มขึ้น

- ณ วันที่ 14 มีนาคม 2568 วันกำหนดรายชื่อผู้ถือหุ้นครั้งสุดท้าย บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด มีหุ้นของบริษัทฯ เป็นหลักทรัพย์อ้างอิงสำหรับการออกใบแสดงสิทธิในผลประโยชน์ที่เกิดจากหลักทรัพย์อ้างอิงไทย (Non-Voting Depository Receipt: NVDR) จำนวน 67,345,316 หุ้น หรือคิดเป็นร้อยละ 0.24 ของหุ้นสามัญที่ออกและชำระแล้วของบริษัทฯ อนึ่ง จำนวนหุ้นของบริษัทฯ ที่นำไปออก NVDR ไม่อยู่ในการควบคุมของบริษัทฯ ผู้ลงทุนสามารถตรวจสอบข้อมูลจำนวนหุ้นที่เป็น NVDR ได้จากเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยที่ www.set.or.th/nvdr

1.5 การออกหลักทรัพย์อื่น

1.5.1 กรณีมีหลักทรัพย์แปลงสภาพ

- ไม่มี

1.5.2 กรณีมีตราสารหนี้

- ไม่มี

1.5.3 หุ้นกู้

- ไม่มี

1.5.4 ตัวแลกเงิน

- ไม่มี

1.6 นโยบายการจ่ายเงินปันผล

บริษัทฯ มีนโยบายจ่ายเงินปันผลประจำปีในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25 ของกำไรสุทธิก่อนผลกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากงบการเงินรวม ทั้งนี้ การจ่ายเงินปันผลดังกล่าวขึ้นอยู่กับแผนการลงทุน ความจำเป็นและความเหมาะสมอื่น ๆ ในอนาคต อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ อาจพิจารณาการจ่ายเงินปันผลในอัตราที่แตกต่างไปจากนโยบายที่กำหนดไว้หรืองดจ่ายเงินปันผลตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ เห็นสมควร และเมื่อคณะกรรมการบริษัทฯ มีมติเห็นชอบการจ่ายหรืองดจ่ายเงินปันผลประจำปีแล้วจะต้องนำเสนอขออนุมัติต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นต่อไป

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

ทั้งนี้ แม้ศาลล้มละลายมีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการของการบินไทยแล้ว แต่การบินไทยยังต้องผูกพันตามข้อกำหนดและเงื่อนไขของแผนฟื้นฟูกิจการ ตามพ.ร.บ. ล้มละลายฯ มาตรา 90/60 และมาตรา 90/75 รวมถึงแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.4 เรื่องการจัดสรรกระแสเงินสดส่วนเกินด้วย เมื่อบริษัทฯ ยังคงมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดดังกล่าวภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการ ข้อกำหนดดังกล่าวจึงเป็นปัจจัยที่บริษัทฯ ต้องนำมาพิจารณาความสามารถในการจ่ายเงินปันผลในอนาคต (โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.4 ลำดับการจัดสรรกระแสเงินสด)

2. การบริหารจัดการความเสี่ยง

2.1 นโยบายและแผนการบริหารความเสี่ยง

นโยบายและแผนการบริหารความเสี่ยง

บริษัทฯ มุ่งเสริมสร้างการบริหารความเสี่ยงให้เป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมองค์กรผ่านการกำหนดนโยบายการบริหารความเสี่ยงและขอบเขตความเสี่ยงที่ยอมรับได้ (Risk Appetite) เพื่อให้ธุรกิจเติบโตและสร้างผลตอบแทนอย่างยั่งยืนในระยะยาวให้แก่ผู้มีส่วนได้เสีย โดยได้กำหนดยุทธศาสตร์การบริหารความเสี่ยงด้านต่าง ๆ ที่สอดคล้องกับแนวทางและหลักปฏิบัติสากล COSO (The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission) เน้นการบูรณาการร่วมกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2560 (Thai Corporate Governance Code for Listed Companies 2017) มีการเชื่อมโยงนโยบาย กฎ ระเบียบ และมาตรฐานในการปฏิบัติงานของบริษัทฯ ครอบคลุมด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Governance) การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน (Risk Management and Internal Control) และการกำกับดูแลการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ (Compliance) ภายใต้โครงสร้างการบริหารความเสี่ยงซึ่งกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบไว้อย่างชัดเจน รวมทั้งมีหน่วยงานบริหารความเสี่ยงที่ทำหน้าที่ควบคุมดูแลความเสี่ยง โดยบริษัทฯ ได้จัดทำมีนโยบาย กระบวนการ รวมถึงระบบการควบคุมติดตามและรายงานระดับความเสี่ยง ตลอดจนการแบ่งแยกหน้าที่ความรับผิดชอบและสายการรายงานอย่างชัดเจน ซึ่งบริษัทฯ ได้คำนึงถึงปัจจัยเสี่ยงที่มีผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ

โครงสร้างการบริหารความเสี่ยง

บริษัทฯ มีระบบการบริหารจัดการความเสี่ยงผ่านคณะกรรมการต่าง ๆ ในบริษัทฯ และเพื่อให้องค์กรบรรลุเป้าหมายที่วางไว้ โดยหน้าที่การบริหารความเสี่ยงในการปฏิบัติงานถือเป็นความรับผิดชอบของทุกหน่วยงาน ภายใต้การกำกับดูแลของผู้บริหารและจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้

เครื่องมือที่ใช้ในการบริหารความเสี่ยง

บริษัทฯ ได้ศึกษาและนำเครื่องมือต่าง ๆ มาประยุกต์ใช้ อาทิ การกำหนดระดับความเสี่ยงที่องค์กรยอมรับได้ (Risk Appetite) การประเมิน และการติดตามการบริหารความเสี่ยงผ่านแผนบริหารความเสี่ยง (Mitigation Plan) และดัชนีชี้วัดความเสี่ยงที่สำคัญ (Key Risk Indicator: KRI)

วัฒนธรรมในการบริหารความเสี่ยง

บริษัทฯ มุ่งเน้นเสริมสร้างการจัดสรรทรัพยากรและให้การสนับสนุนการบริหารความเสี่ยงให้เป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมองค์กรในด้านต่าง ๆ อย่างเหมาะสม โดยได้มีการจัดอบรมหลักสูตรการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน เพื่อส่งเสริมการบริหารจัดการความเสี่ยงให้มีประสิทธิภาพ มีการสื่อสารและเผยแพร่คู่มือบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กรทางเว็บไซต์ สำนวนความรู้ ความเข้าใจของบุคลากร เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพของการบริหารความเสี่ยงองค์กรอย่างต่อเนื่อง

2.2 ปัจจัยความเสี่ยงต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัท

2.2.1 ความเสี่ยงต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทหรือกลุ่มบริษัทในปัจจุบัน

ปัจจัยความเสี่ยงบริษัทฯ ได้ประเมินสถานการณ์ทั้งปัจจัยภายในและภายนอกที่ส่งผลกระทบต่อเป้าหมายและผลการดำเนินงาน ทำให้เกิดความไม่แน่นอนในการดำเนินธุรกิจ บริษัทฯ จึงต้องมีกระบวนการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและเสริมสร้างความแข็งแกร่งให้สามารถแข่งขันในสถานการณ์ต่าง ๆ โดยบริษัทฯ ได้แบ่งความเสี่ยงต่อการดำเนินธุรกิจ ดังนี้

- ความเสี่ยงด้านความยั่งยืน

- ความเสี่ยงที่บริษัทฯ ไม่สามารถดำเนินการได้ตามกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนายั่งยืน

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาสิ่งแวดล้อมเป็นหนึ่งในความท้าทายที่สำคัญที่สุดของโลกในปัจจุบัน ซึ่งไม่เพียงแต่ส่งผลกระทบต่อธรรมชาติและสิ่งมีชีวิตต่างๆ แต่ยังมีผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมในระดับโลกด้วย ปัญหาสิ่งแวดล้อมเหล่านี้จำเป็นต้องได้รับการแก้ไขในระดับสากลผ่านการร่วมมือกันของประเทศต่าง ๆ ภาครัฐกิจ และองค์กรระหว่างประเทศ เพื่อรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสร้างความยั่งยืนให้กับโลกในระยะยาว รวมถึงอุตสาหกรรมการบินมีบทบาทสำคัญในเศรษฐกิจโลกและการเชื่อมต่อระหว่างประเทศ แต่ก็เป็นหนึ่งในภาคส่วนที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและการใช้พลังงานที่สูง ดังนั้น การแก้ไขปัญหาความยั่งยืนในอุตสาหกรรมการบินจึงเป็นสิ่งสำคัญที่จะช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสนับสนุนการพัฒนายั่งยืนได้

บริษัทฯ จึงได้จัดทำกรอบยุทธศาสตร์เพื่อการพัฒนายั่งยืน โดยมีการประกาศนโยบายการพัฒนายั่งยืน นโยบายการจัดการของเสีย นโยบายการจัดซื้อจัดจ้างอย่างยั่งยืน และจัดตั้งคณะทำงานด้านการพัฒนาสิ่งแวดล้อม การกำกับดูแล ESG Initiative เพื่อลดผลกระทบต่อการทำงานทั้งทางด้านสิ่งแวดล้อม ด้านสังคม และด้านการกำกับดูแล โดยมีแผนงาน เช่น การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Greenhouse Gas Emissions Reduction) การจัดการขยะและของเสีย การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและความหลากหลายทางชีวภาพ การสร้างความเท่าเทียมในสิทธิมนุษยชน และบริหารจัดการทุนมนุษย์ โครงการแจกเสื้อสีม่วงให้พนักงาน โครงการ LOVE PRIDE PARADE 2024 โครงการการบินไทยร่วมบริจาคโลหิต 9.2 ล้านซีซีกับภาคีเครือข่าย 92 องค์กร ถวายเป็นพระราชกุศล โครงการ "Plus One Blood Donation, More Blood More Lives" ครั้งที่ 3/2567 เป็นต้น โดยในไตรมาส 1 ปี 2568 บริษัทฯ ยังคงดำเนินโครงการแจกเสื้อโปโลสีม่วงให้กับพนักงานอย่างต่อเนื่อง พร้อมทั้งดำเนินโครงการ “คุณเหลือเราขอ” ซึ่งเปิดโอกาสให้พนักงานนำของใช้ที่ไม่ได้ใช้แล้วมาเปลี่ยนเป็นทุนการศึกษาแก่เด็กที่ขาดแคลน นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังเข้าร่วมการอบรม “ESG DNA” ซึ่งจัดขึ้นโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เพื่อเสริมสร้างความรู้และจิตสำนึกด้านความยั่งยืนในระดับองค์กร

- ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์

- ความเสี่ยงด้านภาพลักษณ์

การสื่อสารออนไลน์ (Online Communication) ในยุคปัจจุบันมีความสำคัญมาก เนื่องจากการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลและการเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ตทำให้โลกกลายเป็นสถานที่ที่เชื่อมโยงกันอย่างรวดเร็วและไร้พรมแดน การสื่อสารออนไลน์ช่วยให้การติดต่อสื่อสารสะดวกและมีประสิทธิภาพมากขึ้นทั้งในด้านธุรกิจ การศึกษา และการติดต่อระหว่างบุคคล สื่อสารออนไลน์จึงมีบทบาทสำคัญในการพัฒนาและเสริมสร้างการทำงานร่วมกันในหลาย ๆ ด้าน

บริษัทฯ มีมาตรการการสื่อสารเชิงรุก และการบริหารจัดการประเด็นข่าว (Issue Management) ในประเด็นข่าวเชิงลบด้วยความรวดเร็ว สื่อสาร ประชาสัมพันธ์ในทุกช่องทาง Online และ Social Media ฝึกอบรมพนักงาน และพัฒนาทางด้านเทคโนโลยี เพื่อปรับปรุงข้อบกพร่องในด้านการปฏิบัติการในการฟื้นฟูความไว้วางใจจากลูกค้า สาธารณชน รวมถึงการประเมินผลการพัฒนาอย่างมีประสิทธิภาพและต่อเนื่อง

- ความเสี่ยงที่บริษัทฯ ไม่สามารถดำเนินงานได้ตามแผนปฏิรูปธุรกิจ

บริษัทฯ ได้ดำเนินตามแผนปฏิรูปธุรกิจ (Business Transformation Plan) ซึ่งเป็นกระบวนการที่องค์กรดำเนินการเพื่อเปลี่ยนแปลง และปรับปรุงวิธีการทำงานหรือกลยุทธ์ในด้านต่าง ๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการแข่งขันและสามารถลดต้นทุน ปรับตัวให้เข้ากับการเปลี่ยนแปลงของตลาด พัฒนาเทคโนโลยี หรือการเปลี่ยนแปลงในพฤติกรรมของลูกค้า

โดยบริษัทฯ ได้มีมาตรการ รวมทั้งการกำหนดเป้าหมาย แผนงานและติดตามผลการดำเนินงานอย่างใกล้ชิดและต่อเนื่อง โดยมีโครงการริเริ่มธุรกิจแบบองค์รวมในทุกมิติเพื่อแสวงหาแนวทางการลดต้นทุน มุ่งเน้นการหารายได้ และการเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน พร้อมทั้งรายงานความคืบหน้าให้ที่ประชุมผู้บริหารได้รับทราบอย่างต่อเนื่องและใกล้ชิด

- การที่บริษัทฯ ไม่สามารถเปลี่ยนผ่านเชิงโครงสร้างวัฒนธรรมและกระบวนการทำงานจากความเป็นองค์กรรัฐวิสาหกิจไปสู่องค์กรเอกชน

ภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการ บริษัทฯ มีการเปลี่ยนแปลงจากสภาพรัฐวิสาหกิจไปสู่องค์กรเอกชน ซึ่งเป็นกระบวนการที่มีความซับซ้อนและท้าทาย เนื่องจากบริษัทฯ ดำเนินธุรกิจในการให้บริการขนส่งทางอากาศทั้งในประเทศและต่างประเทศ เป็นการผสมผสานระหว่างการทำงานเชิงพาณิชย์กับการดำเนินการที่มีการกำกับดูแลจากภาครัฐ การเปลี่ยนแปลงส่งผลให้มีการปรับโครงสร้างหลายด้าน เช่น การปรับโครงสร้างการบริหารองค์กรเพื่อลดความซับซ้อนและเพิ่มความคล่องตัวในการตัดสินใจและเพิ่มความเร็วในการดำเนินงาน เป็นต้น

บริษัทฯ ได้มีมาตรการหรือแผนงาน ในการสร้างวัฒนธรรมใหม่เพื่อให้สอดคล้องกับการเป็นองค์กรเอกชน มุ่งผลกำไร และความคล่องตัว โดยเฉพาะในด้านการบริการลูกค้า การนำเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้ในการทำงาน การประสานงานกับหน่วยงานภายนอกเพื่อสนับสนุนให้การดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมาย จัดทำแผนพัฒนาความร่วมมือกับภาคเอกชน รวมทั้งการทำความร่วมมือกับคู่ค้าหรือแสวงหาพันธมิตรในส่วนต่าง ๆ ที่ต่างช่วยกันสนับสนุนและสร้างความสัมพันธ์ระยะยาวระหว่างคู่ค้าหรือพันธมิตร ซึ่งอาจนำไปสู่การขยายความร่วมมือในอนาคต เพื่อให้สอดคล้องกับการทำงานในตลาดการแข่งขันที่เป็นเอกชนมากขึ้น

บริษัทฯ อาจสูญเสียธุรกิจที่มีอยู่หรือความสามารถในการแข่งขันทางธุรกิจ การพ้นจากสถานะรัฐวิสาหกิจของบริษัทฯ ส่งผลกระทบต่อสิทธิในการประกอบกิจการร่วมกับหน่วยงานภาครัฐในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานภูเก็ต โดยหน่วยงานภาครัฐมีสิทธิที่จะดำเนินการยกเลิกสัญญาที่มีอยู่ในปัจจุบันได้ ซึ่งสถานการณ์ดังกล่าวอาจผลักดันให้บริษัทฯ ต้องเข้าสู่กระบวนการแข่งขันเช่นเดียวกับเอกชนรายอื่นๆ

บริษัทฯ ได้ดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้ในความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน โดยมีเป้าหมายในการแบ่งปันทรัพยากรและผลประโยชน์ร่วมกันอย่างสมดุล อีกทั้งยังได้วางแผนพัฒนาความร่วมมือกับภาคเอกชน เพื่อเสริมสร้างศักยภาพในการดำเนินธุรกิจและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันอย่างยั่งยืน นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีหน่วยงานกำกับดูแลโครงการสำคัญต่างๆ เพื่อผลักดันให้การดำเนินงานเป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ พร้อมทั้งรายงานความคืบหน้าให้ที่ประชุมผู้บริหารได้รับทราบอย่างต่อเนื่องและใกล้ชิด

- ความเสี่ยงที่ผลการดำเนินงานของกลุ่มโครงสร้างบริษัทฯ อาจไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

บริษัทฯ ได้มีการลงทุนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง เพื่อรองรับกลยุทธ์และสนับสนุนกิจการของบริษัทฯ มุ่งเน้นการสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืน โดยบริษัทฯ ได้มีการกำกับดูแล ให้นโยบาย และแนวทาง ในการดำเนินงาน เพื่อให้สอดคล้องและสนับสนุนตามกลยุทธ์ที่บริษัทฯ กำหนด

บริษัทฯ ได้กำหนดหลักเกณฑ์การแต่งตั้งผู้แทน คู่มือการปฏิบัติหน้าที่และสิทธิประโยชน์ของกรรมการผู้แทน และผู้ปฏิบัติหน้าที่ที่ 2 เพื่อเป็นแนวทางในการบริหารบริษัทย่อย ติดตาม กำกับดูแลและวิเคราะห์กลยุทธ์และแผนธุรกิจ เพื่อให้การลงทุนเป็นไปตามกรอบกลยุทธ์ของบริษัทแม่ และให้มั่นใจว่าเงินลงทุนของบริษัทฯ เกิดประโยชน์และมีประสิทธิภาพสูงสุด รวมทั้งมีการปรับปรุงผลการดำเนินงานและทบทวนแผนกลยุทธ์เป็นประจำทุกปี ในปีที่ผ่านมาบริษัทฯ ได้นำผลการดำเนินงานของกลุ่มโครงสร้างบริษัทฯ เป็นหนึ่งในตัวชี้วัดของสายงานด้านกลยุทธ์องค์กร

• ความเสี่ยงด้านปฏิบัติการ

- การเปลี่ยนแปลงอย่างฉับพลันและความไม่เป็นปกติที่ส่งผลกระทบต่อ การดำเนินธุรกิจ (Business Disruption and Irregularity)

การฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกภายใต้มาตรการจำกัดการเดินทาง รวมถึงการสนับสนุนจากภาครัฐเพื่อกระตุ้นการท่องเที่ยวของประเทศไทย จึงทำให้มีความต้องการเดินทางเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว บริษัทฯ จึงต้องมีการดำเนินการและวางแผนด้านความพร้อมของอากาศยานให้เพียงพอต่อการกลับมาของความต้องการในการเดินทาง และยังสามารถรักษามาตรฐานความปลอดภัยด้านการบินในระดับสูง แม้ว่าบริษัทฯ จะต้องเผชิญกับข้อจำกัดและอุปสรรคหลากหลายประการ อาทิ ชิ้นส่วนอะไหล่เครื่องบินที่เกิดการขาดแคลนในระดับอุตสาหกรรมการบิน จำนวนพนักงานบริการภาคพื้นไม่เพียงพอต่อการเพิ่มขึ้นของเที่ยวบิน เพื่อเป็นการลดผลกระทบดังกล่าว บริษัทฯ จึงปรับปรุงระเบียบว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุ เพื่อลดขั้นตอนกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างให้มีความคล่องตัวและลดระยะเวลาในการดำเนินการ นำแผนบริหารการจัดการเครื่องบินและแผนการบินเข้ามาบูรณาการ การปรับค่าตอบแทนในการจ้างแรงงาน การจัดหาและซ่อมแซมอุปกรณ์ การนำเทคโนโลยีใหม่เข้ามาสนับสนุนการปฏิบัติงาน รวมถึงการเช่าระยะสั้น โดยบริษัทฯ มุ่งเน้นการบริการได้ตามมาตรฐานระดับสากล และสามารถมอบประสบการณ์ที่ดีให้กับลูกค้าเป็นสำคัญ

- ความมั่นคงด้านไซเบอร์และดิจิทัล (Cyber and Digital Security)

บทบาทของเทคโนโลยีและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมีความสำคัญมากขึ้น ในการขับเคลื่อนธุรกิจต่าง ๆ และยังเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญที่ช่วยเสริมสร้างประสิทธิภาพในกระบวนการทำงานให้รองรับกลยุทธ์ของธุรกิจ ช่วยลดต้นทุนและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน เพิ่มความคล่องตัวในการดำเนินธุรกิจ และขยายการพัฒนาาระบบนิเวศด้านเทคโนโลยี (Tech Ecosystem) ดังนั้น จากการทำธุรกิจที่มีการพึ่งพาเทคโนโลยีที่มากขึ้นและวิวัฒนาการด้านภัยคุกคามทางไซเบอร์ที่เพิ่มขึ้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ อาจส่งผลกระทบต่อความมั่นคงทางด้านการดำเนินงาน การสูญหายหรือการรั่วไหลของข้อมูลที่สำคัญของบริษัทฯ รวมถึงข้อมูลส่วนบุคคลของลูกค้า คู่ค้า และพนักงาน โดยความเสียหายเหล่านี้อาจส่งผลกระทบต่อชื่อเสียงและความน่าเชื่อถือของบริษัทฯ และอาจยังมีผลกระทบที่เป็นตัวเงินที่มาจาก การถูกเรียกค่าไถ่ ค่าปรับจากการถูกฟ้องร้อง หรือการสูญเสียรายได้หรือกำไร

บริษัทฯ ตระหนักถึงความร้ายแรงต่อผลกระทบจากภัยคุกคามไซเบอร์จึงได้มีการวางมาตรการบริหารความเสี่ยงในระดับองค์กรและมีการพัฒนาระบบเทคโนโลยีอย่างต่อเนื่อง อาทิ การตรวจสอบหาช่องโหว่ (Vulnerability Assessment) ของเว็บไซต์แอปพลิเคชัน เครือข่ายและอุปกรณ์ปลายทาง (Endpoint) การจัดหาเครื่องมือในการตรวจสอบเครือข่ายและอุปกรณ์

ปลายทาง (Endpoint) เพื่อตรวจจับการละเมิดความปลอดภัยที่ไม่รู้จัก (Unknown) การฝึกอบรมเรื่องความปลอดภัยทางไซเบอร์ (Cyber Security Awareness) ให้กับพนักงานทั้งบริษัทฯ และวัดผลสำรวจการเปิดอีเมลหลอกลวง (Phishing Mail) ของพนักงาน รวมทั้งการดำเนินการทดสอบการเจาะระบบความปลอดภัยของระบบคอมพิวเตอร์หรือแอปพลิเคชันของบริษัทฯ เพื่อประเมินโครงสร้างพื้นฐานของระบบหรือเครือข่ายนั้นๆ มีความแข็งแกร่งหากถูกโจมตีจากภายนอกและการแก้ไขการเกิดช่องโหว่ที่ถูกต้องพบก่อนที่แฮกเกอร์จะเข้าสู่ระบบสำคัญของบริษัทฯ

• ความเสี่ยงทางการเงิน

- ความเสี่ยงด้านผลการดำเนินงานทางการเงินไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

ธุรกิจการบินประสบกับปัญหาด้านลบหลายปัจจัย ทั้งการชะลอตัวของเศรษฐกิจโลก ภาวะสงคราม การเกิดโรคระบาด และการผันผวนของราคาน้ำมัน หลังจากสถานการณ์การฟื้นตัวของภาคการท่องเที่ยว สายการบินต่าง ๆ เริ่มทยอยเปิดปฏิบัติการบินเต็มรูปแบบเพื่อรักษาเส้นทางบินเดิมที่มีอยู่ หรือทำการเปิดเส้นทางบินใหม่ที่จะเห็นว่ามีศักยภาพเพื่อรองรับกับความต้องการผู้โดยสารที่เพิ่มมากขึ้น

บริษัทฯ ตระหนักถึงปัจจัยที่ส่งผลกระทบโดยตรงต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ จึงได้มีแนวทางในการเพิ่มช่องทางการหารายได้ เช่น แนวทางการสร้างแรงจูงใจกับตัวแทนจำหน่ายและแนวทางการสร้างแรงจูงใจการซื้อผ่านเว็บไซต์ โดยมีการพัฒนาระบบเพื่อเพิ่มช่องทางการชำระเงินที่หลากหลาย มุ่งเน้นการขาย Network เพิ่มเที่ยวบินในเส้นทางที่มีศักยภาพ บริหารช่องทางการจัดจำหน่ายให้เป็นไปอย่างสมดุลและเหมาะสมในแต่ละตลาด จัดทำโปรโมชั่น (Promotion) กระตุ้นการขายอย่างต่อเนื่อง พัฒนาระบบราคาขายและการบริหารที่นั่งเพื่อให้สามารถแข่งขันได้ ดำเนินการโครงการสร้างมูลค่าเพิ่มจากชิ้นส่วนเครื่องบินอากาศยาน ปรับเปลี่ยนวิธีการขายหรือลดขั้นตอนในการขายเครื่องบินและเครื่องบินให้มีประสิทธิภาพ แสวงหาความร่วมมือกับภาคเอกชนในการเสริมสร้างขีดความสามารถในการดำเนินธุรกิจ ดำเนินการหาพันธมิตรเพื่อขยายการลงทุน เป็นต้น

โดยสำหรับงวดสิบสองเดือน สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีกำไรก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่ายจากการดำเนินงานหลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามสัญญาเช่าเครื่องบิน (EBITDA – Aircraft Cash Lease) อยู่ที่ 41,839 ล้านบาท (คำนวณผลการดำเนินงานตามงบการเงินรวม สำหรับระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2567 ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2568) และสำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีกำไรสุทธิจำนวน 9,839 ล้านบาท และ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสภาพคล่องรายการเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 92,526 ล้านบาท และส่วนของผู้ถือหุ้นเป็นบวกจำนวน 55,439 ล้านบาท ซึ่งตัวเลขทางการเงินที่ปรากฏสะท้อนให้เห็นถึงแนวโน้มที่ดีในการฟื้นตัวของผลการดำเนินงานและความสามารถในการบริหารจัดการด้านสภาพคล่องอย่างมีประสิทธิภาพ

- ความเสี่ยงจากการผันผวนของราคาน้ำมัน

ในการดำเนินธุรกิจการบิน ค่าใช้จ่ายด้านน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นค่าใช้จ่ายหลักที่มีความสำคัญ เนื่องจากหากราคาน้ำมันอากาศยานมีความผันผวน ไม่ว่าทั้งด้านการปรับราคาขึ้นหรือการปรับลดราคาลงจะส่งผลกระทบโดยตรงต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ อย่างมีนัยสำคัญ

บริษัทฯ จึงได้มีมาตรการป้องกันและลดผลกระทบที่เกิดขึ้น โดยมีการบริหารอัตราค่าธรรมเนียมขดเข่าน้ำมันอากาศยาน (Fuel Surcharge) การจัดซื้อน้ำมันตามโครงสร้างราคาที่แตกต่างกันในแต่ละเดือน การจัดซื้อน้ำมันคงคลัง และการจัดซื้อน้ำมันส่วนเกินจากสัญญาด้วยราคาน้ำมันเดือนถัดไป

- ความเสี่ยงจากการผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน

ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเป็นสิ่งที่ยากต่อการคาดเดา เนื่องจากมีปัจจัยต่าง ๆ ที่ส่งผลกระทบต่อ การเคลื่อนไหวของอัตราแลกเปลี่ยน อาทิ ปัจจัยพื้นฐานทางเศรษฐกิจในประเทศ นโยบายการเงินการคลัง ภาวะเศรษฐกิจ โลก เสถียรภาพทางการเมือง การคาดการณ์ การเก็งกำไร และข่าวต่าง ๆ

เนื่องจากบริษัทฯ มีรายได้และค่าใช้จ่ายเป็นเงินตราต่างประเทศหลายสกุลเงิน จึงได้มีมาตรการป้องกันความเสี่ยง ภายใต้นโยบายการบริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ (Natural Hedging) เพื่อลดความเสี่ยงจากความผันผวนของค่าเงิน โดย การจัดการโครงสร้างทางธุรกิจ หรือการเงินของบริษัทให้สมดุล มีเครื่องมือทางการเงิน หรือวิธีการต่างๆ เพื่อป้องกัน ผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยน เช่น การบริหารสภาพคล่อง การจัดสัดส่วนสกุลเงินของบริษัท การบริหารเงินสดส่วนเกิน (Surplus) ในสกุลเงินรอง และแปลงเป็นสกุลเงินหลัก และปรับสัดส่วนโครงสร้างเงินกู้โดยการทำ Cross-Currency Swap

• ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบ

- ความเสี่ยงจากการปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบต่าง ๆ

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจการบิน จะต้องปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องทั้งใน ประเทศและต่างประเทศ อาทิ พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 (PDPA) หรือ Thailand's Personal Data Protection Act (PDPA) กฎหมายแรงงาน การเตรียมความพร้อมในการรองรับกฎระเบียบใหม่ รวมทั้งศึกษา ผลกระทบ ข้อดี ข้อเสียของกฎเกณฑ์ต่าง ๆ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่บริษัทฯ และผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน รวมถึง สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) (Civil Aviation Authority of Thailand: CAAT) หน่วยงานควบคุมความ ปลอดภัยด้านการบินของยุโรป (European Union Aviation Safety Agency: EASA) สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่าง ประเทศ (International Air Transport Association: IATA) หน่วยงานกำกับดูแลด้านความปลอดภัยและการรักษาความ ปลอดภัยการบินพลเรือนประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก

บริษัทฯ ได้มีมาตรการในการกำกับดูแลการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562 (PDPA) มีนโยบายในการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง โดยมีการทบทวนอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้เป็นไปใน ทิศทางเดียวกันกับแนวทางในการดำเนินธุรกิจ การดำเนินงาน และกฎหมายที่เปลี่ยนแปลงไป มีกระบวนการกำกับดูแล การปฏิบัติตามกฎหมายและกฎ ระเบียบ โดยฝ่ายกฎหมายและฝ่ายกำกับการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์องค์กร เพื่อลดความเสี่ยง จากการปฏิบัติงานที่ไม่สอดคล้องกับกฎหมาย และกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง มีการสื่อสารทางช่องทางของบริษัทฯ รวมถึงการจัด หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการที่ดี หลักสูตรฝึกอบรม Personal Data Protection Act B.E.2562 (2019): PDPA หลักสูตร กฎระเบียบของสหภาพยุโรปว่าด้วยการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (GDPR) และกำกับดูแลการดำเนินงานด้านความมั่นคง การบิน (Aviation Security) ให้เป็นตามนโยบายของบริษัทฯ และสอดคล้องกับมาตรฐานข้อกำหนดทั้งในประเทศและ ต่างประเทศ

2.2.2 ความเสี่ยงต่อการลงทุนของผู้ถือหุ้นหลักทรัพย์

ณ วันที่ 14 มีนาคม 2568 กระบวนการคลังถือหุ้นในบริษัทฯ ร้อยละ 38.90 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดของบริษัทฯ โดย เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ที่สุด ส่งผลให้กระบวนการคลังอาจมีอิทธิพลต่อการบริหารจัดการบริษัทฯ และการดำเนินการที่สำคัญใน ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทและในที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ โดยเฉพาะในเรื่องที่ต้องใช้เสียงข้างมากของที่ประชุมผู้ถือ หุ้น เช่น การแต่งตั้งกรรมการ การออกหุ้นเพิ่มทุน การจ่ายเงินปันผล และการกำหนดแผนธุรกิจและกลยุทธ์การควมรวมและ เข้าซื้อกิจการ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ในการลงมติเรื่องดังกล่าวที่ใช้เสียงข้างมากยังจำเป็นต้องรวบรวมคะแนนเสียงจากผู้ถือหุ้น รายอื่นเพื่อให้เกินกึ่งหนึ่งเช่นกัน

2.2.3. ความเสี่ยงต่อการลงทุนในหลักทรัพย์ต่างประเทศ

บริษัทฯ ไม่มีการลงทุนในหลักทรัพย์ต่างประเทศ

3. การขับเคลื่อนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน

3.1 นโยบายและเป้าหมายการจัดการด้านความยั่งยืน

บริษัทฯ มุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจตามแนวทางการพัฒนาอย่างยั่งยืนตามหลักการและแนวปฏิบัติบนพื้นฐานของความรับผิดชอบต่อสังคม ด้วยการสร้างการมีส่วนร่วม ความเชื่อมั่น และคุณค่าต่อผู้มีส่วนได้เสีย ผ่านการดำเนินงานที่เป็นเลิศ โปร่งใส ให้ความสำคัญต่อการพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ธุรกิจเติบโตอย่างมั่นคงและยั่งยืนใน 3 มิติ คือ สิ่งแวดล้อม สังคม และ บรรษัทภิบาล ตลอดจนตอบสนองต่อเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน โดยมีนโยบายการบริหารจัดการความยั่งยืนของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ดังนี้

สิ่งแวดล้อม (Environmental)

บริษัทฯ พัฒนาธุรกิจสู่สังคมคาร์บอนต่ำควบคู่กับการดำเนินธุรกิจที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า ควบคุมและลดผลกระทบจากการดำเนินธุรกิจต่อระบบนิเวศ และความหลากหลายทางชีวภาพ รวมทั้งบรรเทาผลกระทบและปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ โดยยึดหลักเศรษฐกิจหมุนเวียน

สังคม (Social)

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจด้วยความรับผิดชอบต่อค่านิยมหลักสิทธิมนุษยชน ปกป้องสิทธิแรงงาน ความปลอดภัย สุขอนามัย และสร้างสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ดี ควบคู่กับการบริหารและพัฒนาความรู้ ความสามารถและทักษะใหม่ที่เป็นของบุคลากรอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งอาศัยความเชี่ยวชาญของบริษัทฯ เพื่อสร้างคุณค่าร่วม และยกระดับคุณภาพชีวิตของชุมชน สังคม ให้เติบโตอย่างยั่งยืน

บรรษัทภิบาล (Governance)

บริษัทฯ ปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี มีจริยธรรม ปฏิบัติตามกฎหมาย พันธสัญญา ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องของประเทศที่เข้าไปดำเนินธุรกิจ และแนวปฏิบัติในระดับสากล เปิดเผยข้อมูลและผลการดำเนินงานอย่างโปร่งใส พร้อมทั้งบริหารจัดการความเสี่ยง ปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลง และแสวงหาโอกาสที่เหมาะสมกับธุรกิจ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนและลดผลกระทบจากการดำเนินงานตลอดห่วงโซ่คุณค่า รวมทั้งตอบสนองต่อความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มอย่างสมดุล

ทั้งนี้ เพื่อเป็นแนวปฏิบัติที่ขับเคลื่อนธุรกิจของบริษัทฯ สร้างคุณค่าให้กับสังคมและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งผู้มีส่วนได้เสีย ด้วยความมุ่งมั่นในการสร้างการมีส่วนร่วมและความเชื่อมั่น บริษัทฯ ปฏิบัติตามหลักเศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular Economy) และแนวคิดการสร้างคุณค่า (Value Creation) ผ่านการดำเนินงานที่เป็นเลิศ โปร่งใส ให้ความสำคัญต่อการพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีอย่างต่อเนื่อง เน้นความมีส่วนร่วมและยั่งยืนในทุกกิจกรรมของบริษัทฯ โดยมีแนวคิดเพื่อการขับเคลื่อนกลยุทธ์การพัฒนาอย่างยั่งยืน ดังนี้

- FROM PLANE TO PLANET

พัฒนานวัตกรรม ปรับปรุงกระบวนการในการส่งมอบผลิตภัณฑ์ และบริการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพิ่มประสิทธิภาพการจัดการขยะและของเสียที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เพื่อลดปริมาณการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจก โดยการใช้วัสดุชีวภาพหมุนเวียน ลดการใช้ทรัพยากรและการนำกลับมาใช้ใหม่ รวมถึงนำกลับมาพัฒนาเข้าสู่กระบวนการใช้ประโยชน์ใหม่ หรือต่อยอดแปรรูปเป็นผลิตภัณฑ์ที่น่ากลับเข้าสู่ห่วงโซ่คุณค่าที่นำมาใช้ประโยชน์ได้ใหม่ สนับสนุนและส่งเสริมการพัฒนาประสิทธิภาพการใช้ทรัพยากรธรรมชาติในรูปแบบต่างๆ รวมถึงฟื้นฟูสภาพแวดล้อมและระบบนิเวศ

- FROM WASTE TO WEALTH

สร้างกำไรทางธุรกิจและส่งผลตอบแทนที่เหมาะสมอย่างยั่งยืนแก่ผู้มีส่วนได้เสีย พัฒนาทรัพยากรที่ใช้แล้วและเสื่อมสภาพ เพื่อต่อยอดโอกาสในการเติบโตทางเศรษฐกิจร่วมกับชุมชนและสังคมแวดล้อม ส่งเสริมการเข้าถึงโอกาสแก่ผู้ด้อยโอกาส เพื่อสร้างความมั่งคั่งอย่างยั่งยืนและการเติบโตเคียงข้างกัน

- FROM PURPLE TO PURPOSE

ดำเนินธุรกิจเพื่อทุกชีวิตอย่างมีเป้าหมาย ยกระดับมาตรฐานองค์กรในมิติด้านบรรษัทภิบาล มุ่งเน้นการกำกับดูแลกิจการด้วยความซื่อสัตย์และโปร่งใส ปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียอย่างเท่าเทียม ร่วมผลักดันและขับเคลื่อนการพัฒนาอย่างยั่งยืนของชุมชนและสังคมแวดล้อม โดยมีเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน คือ

1) การปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero emission 2050) มุ่งสู่เป้าหมายการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ภายในปี 2593

2) สร้างและส่งผลต่อโอกาสเพื่อสร้างความมั่งคั่งอย่างยั่งยืนแก่ผู้มีส่วนได้เสียและสังคมแวดล้อม

3) เป็นบริษัทจดทะเบียนที่ดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน โดยคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม สังคม และบรรษัทภิบาล และได้รับการประเมินและรับรองความยั่งยืนตามมาตรฐานสากล

บริษัทฯ ได้มีการดำเนินการกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาอย่างยั่งยืน และแนวทางดำเนินการต่าง ๆ ที่สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนภายใต้บริบทองค์การสหประชาชาติ (United Nations Sustainable Development Goals: UN SDGs)

เป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน ภายใต้บริบทองค์การสหประชาชาติ (United Nations Sustainable Development Goals: UN SDGs)

แนวทางการดำเนินยุทธศาสตร์การพัฒนาอย่างยั่งยืน 4C

Comply	ปฏิบัติตามกฎหมาย ความตกลง ระเบียบ ข้อปฏิบัติด้านต่าง ๆ ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ อาทิ ด้านการบิน ด้านสิ่งแวดล้อม ด้านการคุ้มครองแรงงานและธรรมาภิบาล
Collaborate	พัฒนาความร่วมมือกับคู่ค้า พันธมิตร หน่วยงาน องค์กร ชุมชน ตลอดจนภาคสังคมในการร่วมกันพัฒนาแนวทางการดำเนินการ เพื่อสร้างคุณค่าเพิ่มและการพัฒนาอย่างยั่งยืนในด้านต่าง ๆ อาทิ ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ นวัตกรรม เศรษฐกิจ ฯลฯ
Contribute	สนับสนุน ผลักดัน ขับเคลื่อนโครงการและกิจกรรมด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนกับหน่วยงาน องค์กร ชุมชนและภาคสังคม ทั้งในรูปแบบแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ ประสบการณ์ เงินลงทุน การใช้ทรัพยากร ด้านต่าง ๆ ขององค์กรรวมถึงบุคลากร
Co-Create	ริเริ่มโครงการเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืนในด้านต่าง ๆ จากภายในองค์กรอย่างมีเป้าหมายและแผนการดำเนินงานที่ชัดเจนในทุก ๆ มิติ

แนวปฏิบัติด้านการพัฒนาที่ยั่งยืนต่อผู้มีส่วนได้เสีย

ผู้มีส่วนได้เสีย	ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย	ความรับผิดชอบหลักของบริษัทฯ
ผู้ถือหุ้น	<ul style="list-style-type: none"> ผลตอบแทน/การชำระหนี้ตามกำหนด ธรรมาภิบาลองค์กร 	<ul style="list-style-type: none"> สื่อสาร แลกเปลี่ยน และให้ข้อมูลการดำเนินงานขององค์กรอย่างสม่ำเสมอด้วยความโปร่งใส ดำเนินการด้วยความซื่อสัตย์ สุจริต มีความโปร่งใส โดยคำนึงถึงเป้าหมายและการสร้างผลกำไรอย่างยั่งยืนเป็นสำคัญ
พนักงาน	<ul style="list-style-type: none"> ผลตอบแทนการทำงานที่เหมาะสม การปฏิบัติที่เป็นธรรมและเท่าเทียม ธรรมาภิบาลองค์กร 	<ul style="list-style-type: none"> นำเสนอผลตอบแทนที่เหมาะสม ปฏิบัติอย่างเป็นธรรมและเท่าเทียม สื่อสาร แลกเปลี่ยน และให้ข้อมูลการดำเนินงานขององค์กรอย่างสม่ำเสมอด้วยความโปร่งใส
ลูกค้า	<ul style="list-style-type: none"> คุณภาพสินค้าและบริการ ความคุ้มค่าของสินค้าและบริการ ความสะอาดสบายในการรับบริการ 	<ul style="list-style-type: none"> ส่งมอบผลิตภัณฑ์และบริการที่คุ้มค่าต่อราคาที่ได้รับ พัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการอย่างต่อเนื่อง สม่ำเสมอโดยมีลูกค้าเป็นศูนย์กลาง
คู่ค้า	<ul style="list-style-type: none"> ผลประโยชน์ต่างตอบแทนที่เป็นธรรมต่อทั้งสองฝ่าย กระบวนการคัดเลือกและแข่งขันที่เป็นธรรมและเท่าเทียม 	<ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการด้วยความซื่อสัตย์ สุจริต และโปร่งใส ปฏิบัติต่อคู่ค้าอย่างเป็นธรรมและเท่าเทียม สื่อสาร แลกเปลี่ยน และให้ข้อมูลการดำเนินงานขององค์กรอย่างสม่ำเสมอด้วยความโปร่งใส
อุตสาหกรรม/หน่วยงานกำกับดูแล	<ul style="list-style-type: none"> การปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ คู่มือ ข้อกำหนด ความร่วมมือระหว่างสมาชิกในอุตสาหกรรม 	<ul style="list-style-type: none"> ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้อง ให้ความร่วมมือในการดำเนินการตามมาตรฐานอุตสาหกรรมและธุรกิจ
ชุมชน	<ul style="list-style-type: none"> ผลกระทบที่มีต่อสิ่งแวดล้อม วิถีชีวิตของคนในชุมชน โอกาสและความยั่งยืนทางเศรษฐกิจ 	<ul style="list-style-type: none"> พัฒนาและส่งเสริมโอกาสด้านเศรษฐกิจและความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อม หลีกเลี่ยงกิจกรรมที่ อาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนายั่งยืนในมิติสิ่งแวดล้อม

เป้าหมาย : ลดปัญหาโลกร้อนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate Change) และสร้างความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อม

กลยุทธ์	รายละเอียด	ผู้มีส่วนได้เสีย
การลดการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจก	<ul style="list-style-type: none"> ดำเนินธุรกิจอย่างมีความรับผิดชอบต่อความเปลี่ยนแปลงทางสภาพภูมิอากาศ บริหารจัดการการปล่อยก๊าซเรือนกระจก จัดการความเสี่ยงต่าง ๆ ที่ส่งผลต่อสภาพภูมิอากาศ ส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาดหรือพลังงานทดแทน 	<ul style="list-style-type: none"> พนักงาน ลูกค้า คู่ค้า หน่วยงานกำกับดูแลชุมชน
การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและความหลากหลายทางชีวภาพ	<ul style="list-style-type: none"> รณรงค์การใช้วัตถุดิบหมุนเวียนทางชีวภาพในการผลิตสินค้าและบริการของบริษัทฯ ลดปริมาณของเสียและขยะ ด้วยการจำแนกขยะ การนำกลับมาใช้ซ้ำตามหลักเศรษฐกิจหมุนเวียนและการเพิ่มมูลค่า ส่งเสริมกิจกรรมและโครงการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมเพื่ออนุรักษ์ความหลากหลายทางชีวภาพ ให้ความร่วมมือในระดับสากลเพื่อกำจัดการค้าชิ้นส่วนสัตว์ป่า และสัตว์ทะเลในเส้นทางบินของบริษัทฯ 	<ul style="list-style-type: none"> คู่ค้า หน่วยงานกำกับดูแลชุมชน

กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนายั่งยืนในมิติสังคม

เป้าหมาย : สร้างความเท่าเทียมกับผู้มีส่วนได้เสีย รวมทั้งมีความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

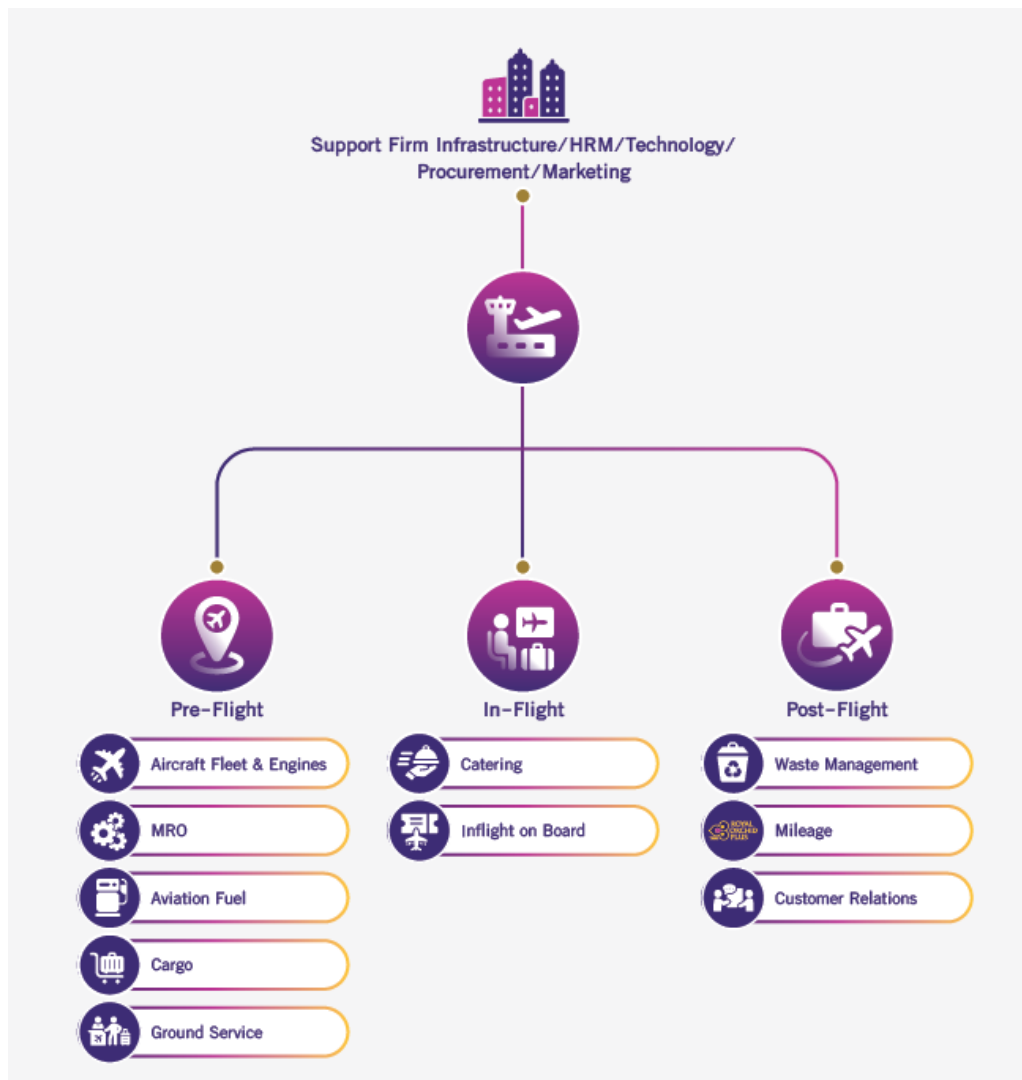
กลยุทธ์	รายละเอียด	ผู้มีส่วนได้เสีย
การสร้างความเท่าเทียมในสิทธิมนุษยชน	<ul style="list-style-type: none"> ดำเนินธุรกิจในการเคารพสิทธิมนุษยชนปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียอย่างมีความรับผิดชอบ และเป็นธรรม คำนึงถึงความปลอดภัยและสุขภาพของผู้โดยสารและพนักงาน ปกป้องข้อมูลส่วนบุคคลของผู้โดยสารและพนักงาน ความเท่าเทียมในการจัดการและสนับสนุนพนักงานโดยไม่คำนึงถึงเพศ ศาสนา ส่วนสูง น้ำหนักและคุณสมบัติอื่น ๆ ที่แสดงถึงการเลือกปฏิบัติ 	<ul style="list-style-type: none"> พนักงาน ลูกค้า คู่ค้า
การบริหารจัดการทุนมนุษย์	<ul style="list-style-type: none"> การวางแผนและพัฒนาทักษะและความรู้ของพนักงาน การจัดการประสิทธิภาพในการทำงาน และการสนับสนุนความพร้อมในการปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพ 	<ul style="list-style-type: none"> พนักงาน
การพัฒนาชุมชนและสังคม	<ul style="list-style-type: none"> สนับสนุนการศึกษาและการอบรมให้กับชุมชน การพัฒนาศักยภาพท้องถิ่น โครงการพัฒนาสังคมที่สร้างสรรค์ กิจกรรมทางศิลปะและวัฒนธรรม ร่วมมือกับภาครัฐและองค์กรเอกชนในการสนับสนุนโครงการพัฒนาสังคมและสิ่งแวดล้อมที่สร้างความยั่งยืน 	<ul style="list-style-type: none"> พนักงาน ลูกค้า คู่ค้า หน่วยงานกำกับดูแลชุมชน
การบริหารจัดการคู่ค้า และการจัดซื้อจัดจ้างอย่างมีความรับผิดชอบ	<ul style="list-style-type: none"> การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานอย่างยั่งยืน การพัฒนาศักยภาพในการเติบโตและแข่งขันได้ในระยะยาวของคู่ค้า เพื่อให้แน่ใจว่าคู่ค้าดำเนินการอย่างมีความรับผิดชอบและมีธรรมาภิบาล การดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างอย่างเป็นธรรมและชัดเจน 	<ul style="list-style-type: none"> พนักงาน คู่ค้า

กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนายั่งยืนในมิติการกำกับดูแลกิจการที่ดี

เป้าหมาย : เป็นองค์กรที่มีการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพและโปร่งใส

กลยุทธ์	รายละเอียด	ผู้มีส่วนได้เสีย
กำกับการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์องค์กร	<ul style="list-style-type: none"> การบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพและโปร่งใส ภายใต้หลักธรรมาภิบาล ให้ความสำคัญกับผู้ถือหุ้น รวมถึงผู้ลงทุน กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน ลูกค้าและสังคม ผ่านกระบวนการและโครงสร้างในการตัดสินใจ มีการกำหนดนโยบายและกฎระเบียบ การควบคุมภายใน และการติดตามผลการดำเนินงานขององค์กร ผนวกการใช้วัตถุดิบหมุนเวียนทางชีวภาพในการผลิตสินค้าและบริการของบริษัทฯ 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้ถือหุ้น พนักงาน ลูกค้า คู่ค้า หน่วยงานกำกับดูแล
การบริหารความเสี่ยงและการตอบสนองต่อภาวะวิกฤต	<ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการวิเคราะห์ความเสี่ยงอย่างสม่ำเสมอ ภายในองค์กร และปรับปรุงมาตรการตามผลการวิเคราะห์ และสร้างระบบและขั้นตอนพื้นฐานสำหรับการตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉิน และดำเนินการฝึกซ้อมเป็นประจำ เพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับเหตุฉุกเฉินและลดผลกระทบต่อธุรกิจ รวมถึงป้องกันการเกิดซ้ำ สามารถตอบสนองอย่างถูกต้องในเวลาที่เหมาะสม 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้ถือหุ้น พนักงาน ลูกค้า คู่ค้า
การปฏิบัติตามกฎระเบียบ	<ul style="list-style-type: none"> ทำความเข้าใจ เคารพจุดมุ่งหมายและวัตถุประสงค์ของกฎหมายและข้อบังคับ เพื่อปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับของแต่ละประเทศและภูมิภาค 	<ul style="list-style-type: none"> ผู้ถือหุ้น พนักงาน ลูกค้า คู่ค้า

3.2 การจัดการผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสียในห่วงโซ่คุณค่าทางธุรกิจ



3.2.1 ห่วงโซ่คุณค่าของธุรกิจ

บริษัทฯ มีกิจกรรมหลัก คือ การให้บริการขนส่งผู้โดยสาร สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศแบบครบวงจรทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยมีกิจกรรมสนับสนุนที่มีการดำเนินการเป็นขั้นตอนและเชื่อมโยงกัน เพื่อก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มในการบริการของบริษัทฯ ดังนี้

การจัดซื้อจัดจ้าง

บริษัทฯ มีกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างแบบรวมศูนย์ ด้วยการกำหนดกลยุทธ์การจัดซื้อตามหมวดหมู่ (Category-based Sourcing) รวมทั้งกำหนดขั้นตอนที่เหมาะสมและคล่องตัวมากขึ้น มีความโปร่งใสในกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง ประกาศใช้นโยบายการจัดซื้อจัดจ้างใหม่ที่ทำให้พนักงานมุ่งเน้นประโยชน์ขององค์กรในการเจรจาต่อรองซื้อขาย เพื่อให้ได้ข้อเสนอที่ดีที่สุด รวมทั้งนำระบบดิจิทัลมาช่วยในการจัดเก็บข้อมูลการใช้จ่ายหรือการรวบรวมข้อมูลจากทุกแหล่ง รวมถึงแพลตฟอร์มที่เกี่ยวข้องมาเก็บไว้ในส่วนกลางเพียงที่เดียว ซึ่งจะเอื้อต่อการวิเคราะห์ข้อมูล ส่งผลให้บริษัทฯ สามารถกำหนดเป้าหมายเชิงกลยุทธ์เพื่อลดค่าใช้จ่ายได้อย่างเหมาะสม

การใช้ระบบดิจิทัล

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการพัฒนาธุรกิจ เทคโนโลยี และบุคลากรไปพร้อมกัน ให้มีความทันสมัยเพื่อความสำเร็จในการเปลี่ยนแปลงไปสู่องค์กรยุคดิจิทัล มีการปรับปรุงสถาปัตยกรรมเทคโนโลยีสารสนเทศองค์กร (Enterprise IT Architecture) เพื่อบูรณาการโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล แอปพลิเคชันสำหรับการบริหารทรัพยากรองค์กร (Enterprise Resource Planning: ERP) คุณภาพข้อมูล ฐานข้อมูลที่จำเป็นต่อการบริหารผลการปฏิบัติงาน ตลอดจนธรรมาภิบาลข้อมูล (Data Governance) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาฐานข้อมูลองค์กร ที่ใช้แนวทางในการสร้าง ปรับใช้ และจัดการแอปพลิเคชันในสภาพการประมวลผลบนคลาวด์ (Cloud-native solution) เพื่อเป็นการยกระดับความสามารถในการแข่งขัน ทั้งในมิติของความเป็นมิตรและการเข้าถึงกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการหารายได้ ความคล่องตัวและรวดเร็วในการดำเนินงาน รวมถึงการบริหารจัดการต้นทุนด้านดิจิทัล โดยมีเป้าหมายระยะยาวเพื่อการเปลี่ยนผ่านองค์กรไปสู่ความเป็นสายการบินดิจิทัล (Digital Airline) ที่มีเทคโนโลยีสารสนเทศเป็นหัวใจสำคัญในกระบวนการทำงาน

การบริหารทรัพยากรบุคคล

บริษัทฯ มีแนวทางในการสร้างความเป็นเลิศด้านทุนมนุษย์ พัฒนาศักยภาพ และขีดความสามารถบุคลากรในทุกมิติอย่างต่อเนื่อง บูรณาการกระบวนการทำงาน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผล และให้เกิดความคล่องตัว ลดระยะเวลาดำเนินการ ตอบสนองต่อการแข่งขันได้ในเวลาที่เหมาะสมตลอดจนสร้างวัฒนธรรมการทำงานใหม่ให้มีความยืดหยุ่นในการปรับตัวรับความเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา

การบริหารองค์กร

บริษัทฯ ออกแบบโครงสร้างองค์กรในภาพรวม ให้มีความเรียบง่ายและลดการทำงานที่ซ้ำซ้อนกัน ได้แก่

1. ธุรกิจหลักที่ขับเคลื่อนรายได้และมีประสิทธิภาพด้านต้นทุน
2. ส่วนงานสนับสนุนที่เอื้อต่อการควบคุมต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ
3. การฟื้นฟูองค์กรโดยการปรับปรุงและเปลี่ยนแปลงหน่วยธุรกิจ เพื่อความเป็นเลิศในการดำเนินงาน

3.2.2 การวิเคราะห์ผู้มีส่วนได้เสียในห่วงโซ่คุณค่าของธุรกิจ

บริษัทฯ มุ่งมั่นสร้างการยอมรับจากผู้มีส่วนได้เสียเป็นสำคัญ เพื่อมุ่งสู่การเป็นสายการบินของประเทศที่มีการเติบโตอย่างยั่งยืน พร้อมกับการสร้างความมั่นคงให้แก่สังคม บริษัทฯ จึงให้ความสำคัญต่อกระบวนการสร้างการมีส่วนร่วมจากผู้มีส่วนได้เสียที่สำคัญทั้งหมด 6 กลุ่ม ได้แก่



กระบวนการดังกล่าวทำให้บริษัทฯ รับทราบถึงผลกระทบจากการดำเนินธุรกิจทั้งทางบวกและทางลบ ตลอดจนข้อกังวลและข้อคิดเห็นของผู้มีส่วนได้เสีย อันนำไปสู่การกำหนดแนวทางบรรเทาผลกระทบที่สามารถตอบสนองต่อความต้องการของผู้มีส่วนได้เสียแต่ละกลุ่มได้อย่างเหมาะสม รายละเอียดดังต่อไปนี้

	ความคาดหวังจาก ผู้มีส่วนได้เสีย	การตอบสนองต่อ ผู้มีส่วนได้เสีย	ช่องทางการติดต่อ สื่อสารและความถี่
ผู้ถือหุ้น	<ul style="list-style-type: none"> การพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ทันสมัยด้วยมาตรฐานคุณภาพระดับสากล การส่งเสริมอุตสาหกรรมด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบินตามนโยบายของรัฐบาล การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารรายได้ การปฏิบัติตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ อาทิ สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) (The Civil Aviation Authority of Thailand: CAAT) องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) เป็นต้น สิทธิและความเสมอภาคในการออกเสียง และการได้รับข้อมูลข่าวสารที่จำเป็น ผลตอบแทน/การชำระหนี้ตามกำหนด ธรรมาภิบาลองค์กร 	<ul style="list-style-type: none"> การปฏิบัติตามบรรษัทภิบาลและจริยธรรมธุรกิจ การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน เป็นธรรม และเป็นไปตามข้อกำหนดกฎหมาย การกำหนดกระบวนการติดตามตรวจสอบ และการประเมินความเสี่ยงด้านการทุจริตอย่างมีประสิทธิภาพ การดำเนินธุรกิจเพื่อสร้างผลตอบแทนที่ได้อย่างต่อเนื่องและยั่งยืน การดำเนินการตามข้อกำหนดและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศอย่างเคร่งครัด สื่อสาร แลกเปลี่ยน และให้ข้อมูลการดำเนินงานขององค์กรอย่างสม่ำเสมอด้วยความโปร่งใส 	<ul style="list-style-type: none"> การประเมินคุณภาพการจัดประชุมสามัญผู้ถือหุ้น (AGM Checklist) การเข้าประชุม/ประชุมทางโทรศัพท์ การจัดกิจกรรมผู้บริหารพบนักลงทุนและนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ (ประจำทุกไตรมาส) การตอบข้อซักถามและให้ข้อมูลทางโทรศัพท์ และทางอีเมล การชี้แจงข้อมูลรายไตรมาส (ปีละ 4 ครั้ง)
พนักงาน	<ul style="list-style-type: none"> การพัฒนาศักยภาพบุคลากรทั้งด้าน Hard Skill และ Soft Skill เพื่อสร้างโอกาสความก้าวหน้าในวิชาชีพ การส่งเสริมวัฒนธรรมการดำเนินงาน ภายใต้ความปลอดภัย การเฝ้าระวังและตรวจสอบ เพื่อความปลอดภัย การป้องกันควบคุมอุบัติเหตุและสภาพแวดล้อมที่เป็นอันตรายในการทำงาน 	<ul style="list-style-type: none"> การพัฒนาองค์ความรู้ให้กับผู้ปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างโอกาสความก้าวหน้าในวิชาชีพให้แก่ผู้ปฏิบัติงานทุกระดับ การให้ความสำคัญกับ “ผู้ปฏิบัติงาน” ในทุกระดับตั้งแต่กระบวนการสรรหาคัดเลือก ที่มีความโปร่งใสและเป็นธรรม การเสริมสร้างบรรยากาศสภาพแวดล้อมในการทำงานที่เอื้อต่อการทำงานภายใต้มาตรฐาน 	<ul style="list-style-type: none"> ระบบ Intranet (THAISphere) / e-mail Line Group - TG Internal Network Facebook Live Viva Engage

	ความคาดหวังจาก ผู้มีส่วนได้เสีย	การตอบสนองต่อ ผู้มีส่วนได้เสีย	ช่องทางการติดต่อ สื่อสารและความถี่
	<ul style="list-style-type: none"> • การได้รับสวัสดิการและค่าตอบแทนที่เหมาะสม • การปฏิบัติที่เป็นธรรมและเท่าเทียม 	<ul style="list-style-type: none"> • อาชีวอนามัยและความปลอดภัย • การสร้างองค์ความรู้ด้านความปลอดภัยในการทำงานให้แก่ผู้ปฏิบัติงาน • การกำหนดสวัสดิการและค่าตอบแทนที่เป็นธรรมและเป็นไปตามผลการดำเนินงาน • สื่อสาร แลกเปลี่ยน และให้ข้อมูลการดำเนินงานขององค์กรอย่างสม่ำเสมอด้วยความโปร่งใส 	
ลูกค้า	<ul style="list-style-type: none"> • ระบบการบริหารสื่อสารข้อมูลที่มีประสิทธิภาพและทันต่อสถานการณ์ • การเพิ่มประสิทธิภาพของเครือข่ายเส้นทางบิน (Network Optimization) • ช่องทางดิจิทัลในการซื้อบัตรโดยสารและการใช้บริการที่สามารถทำได้ด้วยตนเองได้ (Self Service) • ความปลอดภัยและความสะดวกสบายในการรับบริการ • ความคุ้มค่าของสินค้าและบริการ 	<ul style="list-style-type: none"> • การพัฒนาการให้บริการที่สามารถตอบสนองได้ตรงต่อความต้องการของลูกค้า • การพัฒนานวัตกรรมการซื้อขายบัตรโดยสารให้มีความทันสมัยเพิ่มความสะดวกให้แก่ลูกค้า • การพัฒนานวัตกรรมการบินที่มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น • ส่งมอบผลิตภัณฑ์และบริการที่คุ้มค่าต่อราคาที่จ่าย 	<ul style="list-style-type: none"> • การประเมินความพึงพอใจทางออนไลน์ (Electronic THAI Customer Satisfaction Survey: e-TCSS) • การประเมินความพึงพอใจของสมาชิกสะสมไมล์ร่วมกับสายการบินพันธมิตร สตาร์ อัลไลแอนซ์ (Star Alliance Online Customer Satisfaction Survey: Star OCSS) • การสื่อสารผ่านช่องทาง Online อาทิ Facebook, LINE Official, Instagram, WeChat
คู่ค้า	<ul style="list-style-type: none"> • มีกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างที่โปร่งใส เป็นธรรมและตรวจสอบได้ • การปฏิบัติอย่างเสมอภาคและเป็นธรรมโดยตั้งอยู่บนพื้นฐานของความสัมพันธ์ทางธุรกิจ • การได้รับผลตอบแทนที่เป็นธรรมทั้งสองฝ่าย • การหลีกเลี่ยงสถานการณ์ที่อาจเกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ 	<ul style="list-style-type: none"> • การปฏิบัติตามสัญญาหรือเงื่อนไขต่าง ๆ ที่ตกลงกันไว้กับคู่สัญญาอย่างเคร่งครัด มีความรับผิดชอบ • การเปิดเผยข้อมูล หรือข้อเท็จจริงอันจะก่อให้เกิดความเสียหาย • การหาแนวทางแก้ไขร่วมกัน โดยยึดหลักการสานสัมพันธ์ผู้มีส่วนได้เสีย • การกำหนดนโยบายที่จะปฏิบัติต่อคู่แข่งทางการค้าให้สอดคล้องกับหลักสากลภายใต้กรอบแห่งกฎหมายที่เกี่ยวข้อง • มีการแข่งขันทางการค้าที่โปร่งใส ไม่ละเมิดความลับทางการค้าของคู่แข่ง และกำหนดแนวทางปฏิบัติ โดย 	<ul style="list-style-type: none"> • ประชุมร่วม • อีเมล • ระบบสารสนเทศของกลุ่มสมาชิก • Website

	ความคาดหวังจาก ผู้มีส่วนได้เสีย	การตอบสนองต่อ ผู้มีส่วนได้เสีย	ช่องทางการติดต่อ สื่อสารและความถี่
		ประพุดิภายใต้กรอบการแข่งขันที่ดี ไม่ทำลายชื่อเสียงของคู่แข่ง และไม่ เข้าถึงสารสนเทศที่เป็นความลับของ คู่แข่งด้วยวิธีการที่ไม่สุจริตหรือ ด้วย วิธีอื่นที่ไม่เหมาะสม	
อุตสาหกรรม/ หน่วยงาน กำกับดูแล	<ul style="list-style-type: none"> • การปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ คู่มือ ข้อกำหนด • ความร่วมมือระหว่างสมาชิกใน อุตสาหกรรม 	<ul style="list-style-type: none"> • ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ คู่มือ ข้อกำหนด • ให้ความร่วมมือระหว่างสมาชิกใน อุตสาหกรรม 	<ul style="list-style-type: none"> • ประชุมร่วม • อีเมล • Social Media • Website
ชุมชน	<ul style="list-style-type: none"> • การพัฒนากระบวนการดำเนิน ธุรกิจที่คำนึงถึงทรัพยากร ธรรมชาติสิ่งแวดล้อม และ ประโยชน์ส่วนรวม โดยปลูกฝังให้ เกิดจิตสำนึกรับผิดชอบต่อ “สังคมและส่วนรวม” ทั้งห่วงโซ่ อุปทาน 	<ul style="list-style-type: none"> • การร่วมพัฒนาชุมชนและสังคมผ่าน โครงการ CSR • การสร้างจิตสำนึกความรับผิดชอบต่อ สังคมให้แก่บุคลากรทุกระดับ • วางตัวเป็นกลางทางการเมืองอย่าง เคร่งครัด • หลีกเลี่ยงกิจกรรมที่อาจส่งผลต่อ สิ่งแวดล้อม 	<ul style="list-style-type: none"> • Social Media • Website

3.3 นโยบายสนับสนุน

3.3.1 นโยบายการจัดซื้อจัดจ้างอย่างยั่งยืน

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้จัดทำนโยบายจัดซื้อจัดจ้างอย่างยั่งยืน เพื่อมุ่งเน้นการพัฒนาอย่างยั่งยืนครอบคลุมด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล (ESG) โดยกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างต้องโปร่งใสและเป็นธรรม สามารถตรวจสอบได้ ปฏิบัติต่อคู่ค้าอย่างเท่าเทียม และป้องกันการทุจริต เลือกคู่ค้าที่รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ส่งเสริมสินค้าท้องถิ่น สนับสนุนและส่งเสริมการยกระดับความรู้พัฒนาความสามารถของคู่ค้า เพื่อสร้างการเติบโตในการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน

3.3.2 นโยบายการบริหารจัดการของเสีย (Waste Management Policy)

บริษัทฯ ได้ออกนโยบายการบริหารจัดการของเสีย เพื่อมุ่งเน้นการจัดการของเสียอย่างยั่งยืนตามหลักเศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular Economy) โดยใช้หลัก 5Rs (Reduce, Reuse, Recycle, Refuse, Renewable) ครอบคลุมทั้งในองค์กรและตลอดห่วงโซ่คุณค่า มีการประเมินความเสี่ยง พัฒนาเทคโนโลยี ตรวจสอบติดตามผลอย่างต่อเนื่อง และร่วมมือกับหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อสร้างความตระหนักรู้ ผลการดำเนินงานจะเปิดเผยต่อสาธารณะเป็นประจำทุกปี

3.4 การจัดการด้านความยั่งยืนในมิติสิ่งแวดล้อม

3.4.1 นโยบายและแนวปฏิบัติด้านสิ่งแวดล้อม

ในปัจจุบันสถานการณ์สิ่งแวดล้อมโลกได้ทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะปัญหาเรื่องมลพิษทางอากาศ และภัยพิบัติจากการเปลี่ยนแปลงแบบกะทันหันของสภาพอากาศที่ส่งผลกระทบทางอ้อมต่อการถูกทำลายของระบบนิเวศ ซึ่งเป็นปัญหาที่หลายประเทศทั่วโลก รวมทั้งประเทศไทยกำลังเผชิญอยู่ในขณะนี้ ดังนั้นบริษัทฯ ในฐานะสายการบินแห่งชาติ และเป็นที่รู้จักในระดับสากลจึงขอร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการบรรเทาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม โดยได้ผนวกประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมเข้ากับยุทธศาสตร์ของบริษัทฯ โดยมุ่งเน้นการขับเคลื่อนสู่สังคมคาร์บอนต่ำ (Low Carbon Society)

บริษัทฯ จัดทำนโยบายการจัดการสิ่งแวดล้อมที่อ้างอิงตามการรับรองมาตรฐานการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001:2015 ระบบการจัดการพลังงาน ISO 50001:2018 นโยบาย 4ป ประกอบด้วย ปกป้องสิ่งแวดล้อม ป้องกันการเกิดมลพิษ ปฏิบัติตามกฎหมาย และปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง เพื่อกำหนดเป็นแนวทางการดำเนินงานอย่างมีความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม ผ่านการสร้างสรรค์ผลิตภัณฑ์และบริการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม อาทิ การพัฒนาการจัดการสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล การกำหนดให้ลดการทำกิจกรรมที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม การสร้างจิตสำนึก และฝึกอบรมผู้ปฏิบัติงานด้านสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง การร่วมสนับสนุนการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมแก่สังคมและองค์กรต่าง ๆ ตลอดจนการเผยแพร่ข้อมูลด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ ซึ่งการดำเนินงานดังกล่าวสามารถลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากกระบวนการทำงาน และการดำเนินธุรกิจหลักได้อย่างมีประสิทธิภาพ

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate Change)

การปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Greenhouse Gas)

เนื่องจากปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศเป็นปัญหาที่ส่งผลกระทบในวงกว้าง และจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องอาศัยความร่วมมือจากหลายฝ่ายทั้งภาครัฐ เอกชน รัฐวิสาหกิจ และประชาชน ตลอดจนการผสานความร่วมมือในระดับสากลเพื่อร่วมหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาผ่านการเข้าร่วมประชุมสมัชชาประเทศภาคีอนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ สมัยที่ 21 (The twenty-first session of the Conference of the Parties to the United Nations Framework Convention on Climate Change: COP21) ณ กรุงปารีส สาธารณรัฐฝรั่งเศส โดยที่ประชุมมีมติเห็นชอบต่อเป้าหมายในการควบคุมการเพิ่มขึ้นของอุณหภูมิเฉลี่ยของโลกให้ต่ำกว่า 2 องศาเซลเซียส เมื่อเทียบกับยุคก่อนอุตสาหกรรม

สำหรับภาคการบิน ที่ประชุมใหญ่สามัญองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ครั้งที่ 39 ได้มีมติเห็นชอบการกำหนดมาตรการ Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) เพื่อชดเชยและลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของภาคการบินระหว่างประเทศ โดยกำหนดให้สำนักงานการบินพลเรือนของแต่ละประเทศ เป็นผู้แทนในการดำเนินการเพื่อให้เป็นไปตามแผนงานที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้กำหนดไว้ ซึ่งในประเทศไทยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้จัดเตรียมความพร้อมสำหรับการดำเนินงานตามมาตรการ CORSIA ดังกล่าว พร้อมทั้งการมอบหมายให้สายการบินแต่งตั้งผู้แทน โดยนำส่งแผนการตรวจติดตามการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Emission Monitoring Plan) และรายงานการปล่อยก๊าซเรือนกระจกประจำปี (Annual Emission Report) ให้แก่ กพท.

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดทำรายงานการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ประจำปี 2567 (CORSIA Annual Emission Report) ให้แก่ กพท. ตามมาตรการ CORSIA ในวันที่ 30 เมษายน 2568 พร้อมทั้งจัดส่งรายงานการปล่อยก๊าซ

คาร์บอนไดออกไซด์ (EU Emissions Annual emissions Report) ประจำปี 2567 ให้แก่ German Emissions Trading Authority (DEHSt) ซึ่งเป็นหน่วยงานกำกับดูแลในวันที่ 31 มีนาคม 2568 เพื่อให้เป็นไปตามระเบียบของ European Union Emission Trading Scheme (EU ETS)

บริษัทฯ ได้มีการเติมน้ำมันอากาศยานแบบยั่งยืน (Sustainable Aviation Fuel: SAF) เพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในภาคการบิน โดยในปีที่ผ่านมาบริษัทฯ ได้มีการเติม SAF ในประเทศที่ถูกกำหนดให้ใช้ได้แก่ ประเทศฝรั่งเศส สวีเดน และนอร์เวย์

นอกจากนั้น บริษัทฯ ยังได้จัดทำรายงานการใช้น้ำมันของเที่ยวบินภายในประเทศประจำปี เพื่อส่งให้แก่ กพท. รวบรวมและจัดทำเป็นข้อมูลการปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่เกิดจากการทำการบินภายในประเทศ เพื่อนำส่งให้แก่ หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง รวมถึงจัดทำรายงานข้อมูลการดำเนินงานมาตรการลดก๊าซเรือนกระจกภาคการบินประจำปี ผ่านแบบฟอร์มของ กพท. ภาคการบินรักษาสภาพ (CAAT ENVI Form) ในส่วนของ การปรับปรุงผู้ปฏิบัติการบิน (Aeroplane Operator Improvements) ให้แก่ กพท. และรายงานความคืบหน้าภารกิจที่เกี่ยวข้องกับการลดก๊าซเรือนกระจกต่อสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นประจำทุกปี

สำหรับภาคพื้นดิน จากปัญหาสิ่งแวดล้อมที่นับวันยิ่งทวีความรุนแรงเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะปัญหาด้านภาวะโลกร้อนซึ่งมีสาเหตุสำคัญมาจากก๊าซเรือนกระจกที่สะสมอยู่ในชั้นบรรยากาศ โดยก๊าซเรือนกระจกนี้มีคุณสมบัติในการดูดกลืนความร้อน ทำให้โลกมีความอบอุ่น แต่เมื่อปริมาณก๊าซเรือนกระจกเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จากกิจกรรมต่างๆ ของมนุษย์ ทำให้มีความร้อนตกค้างในบรรยากาศมากขึ้น ส่งผลให้บรรยากาศโลกมีอุณหภูมิสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ หรือที่เรียกว่าภาวะโลกร้อน (Global Warming) ซึ่งทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทั้งสภาพแวดล้อมและภูมิอากาศ

จากปัญหาภาวะโลกร้อนทำให้มีการจัดตั้งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (UNFCCC) และมีการจัดทำพิธีสารเกียวโต (Kyoto Protocol) ซึ่งกำหนดพันธกรณีผูกพันต่อการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก การประเมินคาร์บอนฟุตพริ้นท์ขององค์กร (Carbon Footprint for Organization: CFO) นับว่าเป็นเครื่องมือสำคัญที่ใช้ในการประเมินปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกขององค์กร และของกิจกรรมต่างๆ เช่น การเผาไหม้ การใช้พลังงาน ออกมาในรูปแบบของคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า (CO₂eq) เพื่อให้บริษัทต่างๆ วางแผนลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้อย่างมีประสิทธิภาพ

บริษัทฯ ได้เล็งเห็นถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นและความสำคัญของการสร้างความร่วมมือในการแก้ไขปัญหา จึงได้จัดทำรายงานการปล่อยก๊าซเรือนกระจกขององค์กรขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกขององค์กร และนำผลการประเมินที่ได้มาใช้ในการเผยแพร่และบริหารจัดการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกภายในองค์กร ซึ่งดำเนินการประเมินสอดคล้องตามข้อกำหนด “ข้อกำหนดในการคำนวณและรายงานคาร์บอนฟุตพริ้นท์ขององค์กร (ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 6 กรกฎาคม 2565)” ขององค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน) และขอการรับรองการทวนสอบผลการประเมินคาร์บอนฟุตพริ้นท์ขององค์กร ระดับของการรับรองแบบจำกัด (Limited level of assurance) เพื่อตั้งฐานข้อมูลสำหรับการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและบรรลุ Net Zero ภายในปี 2593

3.4.2 ผลการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามแนวทางการลดการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Greenhouse Gas) ภาควินตามกลยุทธ์ 4 เสาหลักของ IATA (IATA's FOUR-PILLAR STRATEGY) ประกอบด้วย

- 1) การปรับปรุงเทคโนโลยีทั้งด้านอากาศยานและเชื้อเพลิงทางการบิน โดยปรับปรุงฝูงบินที่ทันสมัยและประหยัดเชื้อเพลิงซึ่งช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและลดมลภาวะทางเสียง ขับเคลื่อนการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อความยั่งยืน (Sustainable Aviation Fuel: SAF)
- 2) การเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของเครื่องบิน ปรับปรุงกระบวนการเพิ่มประสิทธิภาพและลดการใช้เชื้อเพลิง โดยการบรรทุกเท่าที่จำเป็นและปรับเส้นทางการบินให้เหมาะสม
- 3) การเพิ่มประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐาน ร่วมมือเป็นพันธมิตรกับหน่วยงานที่ให้บริการเดินอากาศเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากภาควิน
- 4) มาตรการตลาด (Market Based Measure) เข้าร่วมโครงการชดเชยและลดคาร์บอนสำหรับการบินระหว่างประเทศ (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation: CORSIA) เพื่อควบคุมการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจกในอุตสาหกรรมการบิน

ค่าสถิติประสิทธิภาพทางการบินที่สำคัญ

ค่าสถิติประสิทธิภาพทางการบินที่สำคัญ Statistics of Effective flight operations	1 ม.ค. – 31 ธ.ค.			1 ม.ค. – 31 มี.ค.
	2565	2566	2567	2568
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (หน่วย: ร้อยละ)	67.91	79.91	78.76	83.34
ปริมาณการใช้น้ำมันจริง (หน่วย: พันลิตร)	1,152,402	1,695,346	2,175,380	587,984
ปริมาณการบริโภคพลังงานจากการใช้น้ำมันจริง (เมกะจูล)	39,792,441	58,540,297	75,115,877	20,303,076
ปริมาณการใช้น้ำมันต่อปริมาณผู้โดยสาร-กิโลเมตร (หน่วย: ลิตรต่อปริมาณผู้โดยสาร-กิโลเมตร)	4.97	4.23	4.20	3.98
ปริมาณการบริโภคพลังงานจากการใช้น้ำมันจริงต่อปริมาณผู้โดยสาร กิโลเมตร (หน่วย: เมกะจูลต่อปริมาณผู้โดยสาร-กิโลเมตร)	171.61	146.04	145.18	137.41
การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (หน่วย: ตันคาร์บอนไดออกไซด์)	2,825,220	4,192,168	5,388,825	1,858,028
ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (กรัม) ต่อ ปริมาณผู้โดยสาร-กิโลเมตร (หน่วย: กรัมต่อปริมาณผู้โดยสาร-กิโลเมตร)	122.88	104.59	104.15	125.75

นอกเหนือจากการลดการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการบินแล้ว บริษัทฯ ยังได้กำหนดแนวทาง และจัดทำโครงการต่างๆ เพื่อสนับสนุนการลดการปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจกภาคพื้นดิน ดังนี้

การอนุรักษ์พลังงาน

บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญของการอนุรักษ์พลังงานในกระบวนการดำเนินธุรกิจหลักโดยออกนโยบายการจัดการพลังงานของการบินไทยตามมาตรฐานระบบการจัดการพลังงาน ISO 50001 : 2011 โดยมีแนวทางการดำเนินงานที่เป็นรูปธรรม อาทิ การกำหนดวัตถุประสงค์ เป้าหมาย แผนปฏิบัติการด้านการอนุรักษ์พลังงาน การดำเนินการจัดซื้อจัดหาเครื่องมืออุปกรณ์โดยคำนึงถึงประสิทธิภาพการพลังงานเป็นหลัก ตลอดจนการสร้างความตระหนักรู้เรื่องการอนุรักษ์พลังงานให้แก่บุคลากรและสังคม

การใช้ Renewable Energy

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการลดการใช้พลังงานโดยหันมาใช้แหล่งพลังงานทางเลือก ปัจจุบันได้ดำเนินโครงการ Solar Rooftop โดยเริ่มจากครัวการบินไทยที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยได้เริ่มดำเนินการและจะสามารถใช้งานได้ในเดือนตุลาคม 2568 ซึ่งไม่เพียงแต่ช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายด้านไฟฟ้า แต่ยังส่งผลดีต่อสิ่งแวดล้อมอีกด้วย โครงการนี้เป็นส่วนหนึ่งของความพยายามในการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพและส่งเสริมความยั่งยืนในระยะยาวของบริษัทฯ และการลงทุนในพลังงานแสงอาทิตย์สะท้อนให้เห็นถึงความมุ่งมั่นของสายการบินไทยในการสนับสนุนการใช้พลังงานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งสอดคล้องกับเป้าหมายการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและการสร้างความยั่งยืนในอุตสาหกรรมการบิน

การใช้รถไฟฟ้า (Electric Vertical)

บริษัทฯ ได้เล็งเห็นโอกาสในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกโดยการเปลี่ยนจากการใช้รถยกสินค้า (Pallet Truck) ที่ใช้เชื้อเพลิงมาเป็น ยานพาหนะไฟฟ้า (EVs) นอกจากนี้ ยังได้ใช้รถสายพานลำเลียงไฟฟ้า (Electric Conveyor Belt Vehicles - ETR CVB) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งและลดการใช้พลังงานที่ไม่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม การเปลี่ยนไปใช้ยานพาหนะไฟฟ้าถือเป็นอีกหนึ่งความพยายามของบริษัทฯ ในการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสนับสนุนการดำเนินงานที่ยั่งยืน ซึ่งสอดคล้องกับเป้าหมายของบริษัทในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์และสนับสนุนความยั่งยืนในอุตสาหกรรมการบิน

การรักษาระบบนิเวศและความหลากหลายทางชีวภาพ (Biodiversity and Ecosystem Services) โครงการร่วมป้องกันการค้าสัตว์ป่าและพืชหายากและผลิตภัณฑ์จากงาช้าง

ฝ่ายบริการคลั่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ของการบินไทยปฏิบัติตามข้อตกลงระหว่างประเทศภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยการค้าระหว่างประเทศซึ่งชนิดสัตว์ป่าและพืชป่าที่ใกล้สูญพันธุ์ (The Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora: CITES) และปฏิบัติตามมาตรการป้องกันการลักลอบค้าสัตว์ป่าอย่างเคร่งครัดและอย่างต่อเนื่อง โดยได้ประกาศไม่รับขนส่งสินค้างาช้างและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากงาช้างบนเที่ยวบินการบินไทย โดยดำเนินการมาตั้งแต่ปี 2557

โครงการคาร์บอนฟุตพริ้นท์ขององค์กร

บริษัทฯ ตระหนักถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่ทวีความรุนแรงขึ้นเรื่อยๆ ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างมาก โดยหนึ่งในปัจจัยหลักคือการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการดำเนินงานของทุกภาคส่วน และมีความจำเป็นในการร่วมมือกันแก้ไขปัญหาดังกล่าว จึงเข้าร่วมโครงการประเมินการปล่อยก๊าซเรือนกระจกขององค์กรตามมาตรฐานขององค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (TGO) โดยบริษัทได้จัดทำรายงานคาร์บอนฟุตพริ้นท์ขององค์กร เพื่อจะได้ทราบข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการดำเนินกิจกรรมของบริษัทฯ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของความพยายามในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก เพื่อบรรลุเป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero Emissions by 2050) ภายในปี 2593

โดยเมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2567 บริษัทฯ ได้รับเครื่องหมายรับรองคาร์บอนฟุตพริ้นท์ขององค์กรสำหรับปี 2566 และได้รับมอบประกาศนียบัตรอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 17 กันยายน 2567 ต่อเนื่องจากความสำเร็จดังกล่าว บริษัทฯ ยังได้รับเครื่องหมายรับรองคาร์บอนฟุตพริ้นท์ขององค์กรสำหรับปี 2567 อีกครั้งเมื่อวันที่ 22 เมษายน 2568 สะท้อนถึงความมุ่งมั่นในการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมอย่างเป็นรูปธรรม

โครงการแจกเสื้อสีม่วงให้พนักงาน

เนื่องในวันคล้ายวันสถาปนาบริษัทครบรอบ 64 ปี บริษัทฯ ได้เชิญชวนพนักงานร่วมส่งคืนยูนิฟอร์มเก่าที่ไม่ใช้แล้วนำมาสู่กระบวนการรีไซเคิล เพื่อลดปัญหาของเสียและนำกลับมาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด รวมทั้งสร้างการพัฒนาอย่างยั่งยืนในบริษัทฯ สู้สังคมด้วยเป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ โดยบริษัทฯ ได้มอบเสื้อสีม่วง “Upcycle Polo shirt” ให้เป็นของขวัญสำหรับพนักงาน ในวันที่ 23 เมษายน 2567 และขอให้พนักงานทุกท่านใส่พร้อมกันในวันที่ 2 พฤษภาคม 2567

การบินไทยจัดเวทีส่งเสริมการออกแบบผลิตภัณฑ์รักษ์โลก ภายใต้แนวคิด “FROM WASTE TO WEALTH”

เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2567 บริษัทฯ ได้จัดกิจกรรมประกวดการออกแบบผลิตภัณฑ์ Upcycling ในโครงการ “Zero Waste Living by THAI” ภายใต้แนวคิด “FROM WASTE TO WEALTH” ซึ่งมุ่งเน้นการนำวัสดุที่ไม่ใช้แล้วนำกลับมาใช้ใหม่อย่างสร้างสรรค์ โดยเปิดโอกาสให้ผู้สนใจได้มีส่วนร่วมแสดงความคิดสร้างสรรค์ในการออกแบบ ผลิตภัณฑ์ และสร้างการเปลี่ยนแปลงเชิงบวกต่อโลกและสิ่งแวดล้อม ซึ่งกิจกรรมการประกวดครั้งนี้ เป็นการนำเสนอผลงานการออกแบบผลิตภัณฑ์ Upcycling จากวัสดุผ้าห่มเบาะที่นั่งผู้โดยสารบนเครื่องบินที่ปลดระวางแล้ว

โครงการ “การบินไทยปันรักปันสุข แปลงร่างผาขวดเป็นไม้แขวนเสื้อ”

เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2567 บริษัทฯ ได้จัดกิจกรรม “การบินไทยปันรักปันสุข แปลงร่างผาขวดเป็นไม้แขวนเสื้อ” นำพนักงานจิตอาสาร่วมแปลงขยะผาขวดน้ำดื่มพลาสติกจากการร่วมบริจาคของพนักงาน ไปผลิตเป็นไม้แขวนเสื้อเพิ่มมูลค่าให้มากยิ่งขึ้น เพื่อนำส่งมอบแก่สถานสงเคราะห์ต่างๆ เพื่อถวายเป็น พระราชกุศล เนื่องในโอกาสสมโภชเฉลิมพระชนมพรรษา 6 รอบ 72 พรรษา พระบาทสมเด็จพระปรเมนทรรามาธิบดีศรีสินทรมหาวชิราลงกรณ์ พระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว ณ ศูนย์การเรียนรู้การจัดการขยะชุมชนบ้านไผ่ อำเภอบ้านค่าย จังหวัดระยอง โดยกิจกรรมช่วยเหลือสังคม “การบินไทยปันรักปันสุข แปลงร่างผาขวดเป็นไม้แขวนเสื้อ” ในครั้งนี้ นอกจากเพื่อถวายเป็นพระราชกุศลแล้ว ยังเป็นการสร้างความตระหนักรู้ และทำความดีเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยมีจำนวนผาขวดพลาสติกจากการประกาศเชิญชวนให้พนักงานร่วมกันบริจาค ระหว่างเดือนมีนาคม – กรกฎาคม 2567 รวมประมาณ 300 กิโลกรัม ทั้งนี้ สามารถนำมาผลิตชิ้นงานไม้แขวนเสื้อได้ประมาณ 500 อัน โดยบริษัทฯ ได้นำไปส่งมอบให้สถานสงเคราะห์ต่างๆ และอีกบางส่วนมอบให้ชุมชนบ้านไผ่ เพื่อใช้ประโยชน์ต่อไป

โครงการเปลี่ยนเสื้อเชิ้ตเครื่องแบบพนักงานชาย

ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2567 บริษัทฯ ได้เปลี่ยนเสื้อเชิ้ตสีขาวรุ่นใหม่สำหรับพนักงานชายที่ใช้เป็นเครื่องแบบ โดยเสื้อเชิ้ตรุ่นนี้ผลิตจากวัสดุรีไซเคิล ซึ่งเป็นสัญลักษณ์ของการลดการใช้ทรัพยากรธรรมชาติและการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้ ยังแสดงถึงการเดินหน้าสู่เป้าหมายสำคัญของบริษัทฯ ในการบรรลุการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ภายในปี 2593 (Net Zero Emissions 2050) สำหรับอุตสาหกรรมการบินทั่วโลก การสวมใส่เสื้อเชิ้ตขาวเหล่านั้นนอกจากจะร่วมเป็นส่วนหนึ่งของการขับเคลื่อนองค์กรไปสู่อนาคตแล้ว ยังหมายถึงการมีส่วนร่วมในการสร้างโลกที่ยั่งยืนด้วย และตระหนักถึงความสำคัญของสิ่งแวดล้อมและการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า เป็นหัวใจสำคัญของการพัฒนาอย่างยั่งยืนที่เรามุ่งมั่นถือปฏิบัติ

Thai Aviation Sustainability Day 2024 มุ่งเป้าสู่การบินยั่งยืน พร้อมรับมือความท้าทาย Net Zero

เมื่อวันที่ 7 ตุลาคม 2567 บริษัทฯ เข้าร่วมเสวนา ในงาน “Thai Aviation Sustainability Day 2024” จัดโดย สมาคมสายการบินประเทศไทย ร่วมกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อส่งเสริมความยั่งยืน และเตรียมพร้อมรับมือกับความท้าทายในการบรรลุเป้าหมาย Net Zero ในอุตสาหกรรมการบินไทยในปี 2593 ภายในงานมีการบรรยายจากผู้แทนองค์กรและผู้เชี่ยวชาญด้านพลังงานทดแทน การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และเชื้อเพลิงอากาศยานแบบยั่งยืน (SAF) เตรียมพร้อมสำหรับอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทยที่จะเข้าสู่ยุคของความยั่งยืนพร้อมสนับสนุนการใช้เชื้อเพลิงอากาศยานที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

โครงการอบรมหลักสูตร Environmental Social Governance (ESG)

บริษัทฯ จัดอบรมหลักสูตรภาคบังคับ Environmental Social Governance (ESG) เพื่อให้พนักงานทุกคนได้รับความรู้เกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาขององค์กรอย่างยั่งยืน โดยไม่หวังผลกำไรเพียงอย่างเดียว มุ่งเน้น 3 ปัจจัยหลัก คือ ด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล (Environment, Social, Governance: ESG) โดยหลักสูตรนี้เริ่มเปิดให้อบรมตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2567

TG GC และ OR ผันกำลัง ขับเคลื่อนอุตสาหกรรมการบินไทยสู่ยุคพลังงานยั่งยืนเดินทางหลักดัน SAF เชื้อเพลิงอากาศยานแบบยั่งยืน ปฏิวัติอุตสาหกรรมการบินไทยอย่างเต็มรูปแบบ

เมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน 2567 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) /TG บริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน) /GC และ บริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน) /OR ประกาศความร่วมมือครั้งสำคัญผ่านการลงนามบันทึกความเข้าใจ เพื่อผลักดันการใช้เชื้อเพลิงอากาศยานแบบยั่งยืน (Sustainable Aviation Fuel: SAF) ภายใต้อิทธิพลร่วมกันลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ส่งเสริมอนาคตที่ยั่งยืนของอุตสาหกรรมการบิน สอดคล้องกับมาตรฐานระดับโลกที่กำหนดโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) เพื่อผลักดันประเทศไทยสู่การเป็นประเทศที่คาร์บอนต่ำ

ความร่วมมือระหว่าง TG GC และ OR ครั้งนี้ถือเป็นก้าวสำคัญในการบูรณาการวิจัยและพัฒนาการผลิต รวมถึงส่งเสริมการใช้เชื้อเพลิงแบบยั่งยืน: SAF ตั้งแต่การใช้วัตถุดิบจากของเสียทางการเกษตร การตรวจสอบคุณภาพเชื้อเพลิง ไปจนถึงการจำหน่าย และการใช้เพื่อชดเชยการปล่อยคาร์บอน (Carbon Offsetting) ซึ่งจะเป็นรากฐานสำคัญในการขยายการใช้พลังงานสะอาดในอุตสาหกรรมการบินไทย อีกทั้งยังเป็นการแสดงออกถึงการนำแนวทางการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals - SDGs) มาปฏิบัติจริง และ SAF ไม่เพียงแต่ช่วยลดคาร์บอนฟุตพริ้นท์ของการเดินทางทางอากาศ แต่ยังเสริมสร้างการตระหนักรู้ในระดับสากลถึงความสำคัญของการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืนตามแนวทาง ESG ที่ทั่วโลกให้ความสำคัญ



โครงการ Zero Waste Living By THAI

เป็นโครงการเพื่อแสวงหาโอกาสในการดำเนินธุรกิจใหม่ภายใต้แนวคิดในการนำวัสดุเหลือใช้จากการทำกิจกรรมหลักของธุรกิจการบินของการบินไทย โดยมุ่งเน้นการนำวัสดุหรือของใช้มาผลิตเป็นสินค้าใหม่ให้เกิดมูลค่าแทนที่จะทำลายทิ้ง โดยวิธีการ Recycle และ Upcycle ผ่านโครงการต่าง ๆ ดังนี้

“FROM CART TO ART PIECE”

เมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2567 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เดินหน้าส่งเสริมแนวคิด Zero Waste Living ผ่านกิจกรรมประกวดการออกแบบขวดลายกราฟิกบนรถคาร์ทที่ไม่ได้ใช้งานแล้ว “FROM CART TO ART PIECE” เพื่อเพิ่มมูลค่าวัสดุที่ไม่ใช้งานให้กลายเป็นงานศิลปะ โดยจัดการประกวดแข่งขันออกแบบขวดลายบนรถคาร์ทที่ไม่ได้ใช้งานแล้ว พร้อมมอบรางวัลแก่ผู้เข้าร่วมประกวด โดยมี นายชาย เอี่ยมศิริ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัทฯ เป็นประธานมอบรางวัล พร้อมด้วย นางจันทร์ภา โชติกเสถียร ประธานเจ้าหน้าที่สายทรัพยากรบุคคล และนายทวีโรจน์ ทรงกำพล ประธานเจ้าหน้าที่สายกลยุทธ์องค์กร ร่วมในงาน ณ สำนักงานใหญ่ การบินไทย

โครงการ “คุณเหลือเราขอ”

เมื่อวันที่ 13 – 14 และ 20 – 21 มีนาคม 2568 “โครงการ การบินไทย ปันรักปันสุข” ของบริษัทฯ ร่วมกับ “โครงการเหลือขอ” เปิดรับบริจาคสิ่งของต่างๆจากเพื่อนพนักงาน และผู้มีจิตศรัทธา เพื่อนำไปเปลี่ยนเป็นค่าเทอมให้กับเด็กๆ มูลนิธิบ้านนกขมิ้นและเด็กในชุมชนห่างไกล

โครงการแจกเสื้อโพลีเอสเตอร์ความยั่งยืน

เมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2568 ซึ่งถือเป็นวันคล้ายวันก่อตั้งบริษัทฯ ครบรอบ 65 ปี บริษัทฯ ได้มอบของขวัญพิเศษแด่พนักงานทุกคนด้วยเสื้อโพลีเอสเตอร์สีม่วงรุ่นพิเศษ “Upcycled Polo Shirt” ที่มีสัญลักษณ์ 65 ปี เสื้อรุ่นนี้สะท้อนถึงความมุ่งมั่นในการก้าวสู่นวัตกรรมที่ยั่งยืนร่วมกัน โดยผลิตขึ้นจากวัสดุรีไซเคิล ด้วยการนำชุดยูนิฟอร์มเก่าที่พนักงานได้ส่งคืนกลับมาแปรรูปใหม่เป็นการใช้ทรัพยากรอย่างรู้คุณค่า ลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและแสดงพลังของพวกเราทุกคนในการมีส่วนร่วมสู่เป้าหมาย Net Zero Emissions 2050

โครงการ ESG DNA ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

โครงการฝึกอบรม ESG DNA ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เป็นหลักสูตรความรู้ในรูปแบบ e-Learning ครอบคลุมเนื้อหาด้านความยั่งยืน โดยมีกลุ่มเป้าหมายให้ผู้บริหารระดับ 8 ขึ้นไป เข้าอบรมหลักสูตร ESG DNA ชุดความรู้ยั่งยืนของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งองค์กรที่เข้าร่วมโครงการนี้จะมีเครื่องมือติดตามและวัดผลการเรียนรู้ และการปลูกฝัง ESG DNA แก่บุคลากรในองค์กร โดยโครงการนี้เริ่มตั้งแต่เดือนมีนาคม – ธันวาคม 2568 ทั้งนี้พนักงานกลุ่มเป้าหมายต้องผ่านหลักสูตรภาคบังคับจำนวน 4 หลักสูตร

3.5 ผลการดำเนินงานด้านสังคม

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นหน่วยงานที่ขับเคลื่อนทางด้านธุรกิจการบิน ที่มุ่งมั่นและให้ความสำคัญตามเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน Sustainable Development Goals (SDGs) ผ่านการดำเนินธุรกิจอย่างมีความรับผิดชอบต่อสังคม มุ่งเน้นการดำเนินโครงการเพื่อส่งเสริมความสมดุลทั้งมิติสังคมและสิ่งแวดล้อม ซึ่งนำไปสู่เป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยในปี 2567 และไตรมาสที่ 1 ปี 2568 บริษัทฯ ดำเนินโครงการต่าง ๆ ดังนี้

LOVE PRIDE PARADE 2024

เมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2567 บริษัทฯ เข้าร่วมกิจกรรม “LOVE PRIDE PARADE 2024” โดยมีนายเศรษฐา ทวีสิน นายกรัฐมนตรี พร้อมด้วย นายวราวุธ ศิลปอาชา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ และ

นายเสริมศักดิ์ พงษ์พานิช รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา เป็นประธานร่วมปล่อยขบวนพาเหรดกิจกรรม “LOVE PRIDE PARADE 2024” เพื่อสนับสนุนนโยบายรัฐบาล “IGNITE TOURISM THAILAND” ขับเคลื่อนประเทศไทยสู่การเป็น Tourism Hub ที่สำคัญของโลก ผ่านการให้ความสำคัญในสิทธิแห่งความเท่าเทียม ณ สนามกีฬาแห่งชาติ ศุภชลาศัย

โครงการ "Plus One Blood Donation, More Blood More Lives" ครั้งที่ 3/2567

เมื่อวันที่ 5 กันยายน 2567 ศูนย์บริการโลหิตแห่งชาติ สภากาชาดไทย ร่วมกับโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช กรมการแพทย์ ทหารอากาศ จัดให้มีการบริจาคโลหิต ตามโครงการ "Plus One Blood Donation, More Blood More Lives" ครั้งที่ 3/2567 พร้อมกับการบริจาคอวัยวะและอุทิศร่างกาย เพื่อถวายเป็นพระราชกุศล โดยมีโครงการจิตอาสา สภากาชาดไทย เป็นเจ้าภาพจัดงานที่สายช่าง ดอนเมือง การบริจาคโลหิต ในครั้งนี้ได้มีผู้ร่วมบริจาคโลหิตทั้งพนักงาน แรงงานภายนอกและบุคคลทั่วไปร่วมบริจาค จำนวน 62 คน รวมปริมาณโลหิต ที่ได้รับถึง 27,900 ซีซี นอกจากนี้ ยังมีผู้ร่วมอุทิศร่างกายบริจาคอวัยวะจำนวนทั้งสิ้น 39 คน ซึ่งกิจกรรมนี้เป็นการสร้างจิตสำนึกในเรื่องของการเสียสละ การแบ่งปันอวัยวะของร่างกาย ซึ่งส่งเสริมเรื่องของการให้ที่สำคัญยิ่ง

โครงการเพื่อสนับสนุนให้คนมีชีวิตที่มีสุขภาพดีและส่งเสริมสวัสดิภาพของทุกคนในทุกวัย (Good Health and Well-Being)

- บริษัทฯ ร่วมเป็น 1 ใน 92 องค์กรภาคีเครือข่ายกับโครงการทำความดี “เดอะมอลล์ กรุ๊ป สายโลหิต สายใจ รวมใจภักดี รักแม่แห่งแผ่นดิน” ถวายเป็นพระราชกุศล เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา 92 พรรษา สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง โดยนำผู้แทนฝ่ายบริหารและผู้แทนพนักงานร่วมพิธีเปิดโครงการ และบริจาคโลหิตตามวัตถุประสงค์ให้ได้ถึง 9.2 ล้านซีซี นอกจากนี้ ถวายเป็นพระราชกุศลแล้วยังได้เป็นส่วนหนึ่งในการช่วยเหลือสังคมต่อชีวิตเพื่อนมนุษย์ (1 คนให้ 3 คนรับ) ณ ชั้น G เอ็มกลาส ศูนย์การค้าเอ็มสเฟียร์



- บริษัทฯ ให้ความอนุเคราะห์ศูนย์รับบริจาคอวัยวะสภากาชาดไทยในการขนส่งและยกเว้นค่าธรรมเนียมขนส่งอวัยวะที่ได้รับบริจาคจากผู้ป่วยสมองตาย ตลอดจนขนส่งเครื่องมือและอุปกรณ์ทางการแพทย์ และอำนวยความสะดวกการเดินทางแก่ทีมแพทย์ผู้ผ่าตัดปลูกถ่ายอวัยวะตามจังหวัดที่บริษัทฯ ทำการบินเส้นทางภายในประเทศเพื่อให้สามารถนำอวัยวะไปปลูกถ่าย

แก่ผู้มารับบริจาคได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพถือเป็นการช่วยเหลือชีวิตเพื่อนมนุษย์ให้ได้รับโอกาสใหม่และได้อยู่ชีวิตไปได้อีกยาวนาน โดยบริษัทฯ มอบหมายผู้แทนเข้ารับโล่ขอบคุณจากสภาอากาศไทยในงาน “วันศูนย์บริจาคอวัยวะ” 2 เมษายน ของทุกปี

- บริษัทฯ ให้ความอนุเคราะห์ศูนย์บริการโลหิตสภาอากาศไทย ในการยกเว้นค่าธรรมเนียม และการขนส่งโล่ติดและส่วนประกอบโลหิตไปให้ผู้ป่วยในโรงพยาบาลต่างจังหวัดทั่วประเทศ ทั้งในภาวะปกติและเมื่อมีภัยพิบัติ รวมถึงเพื่อสำรองโลหิตกรณีพระบรมวงศานุวงศ์เสด็จ แปรพระราชฐานในเส้นทางบินภายในประเทศที่บริษัทฯ ทำการบิน ปริมาณขนส่งโลหิตเฉลี่ยเดือนละ 7,000-7,500 กิโลกรัม หรือประมาณ 84,000-90,000 กิโลกรัมต่อปี ทั้งนี้ ยังร่วมออกบูธรับบริจาคโลหิต ณ การบินไทย สำนักงานใหญ่ ทุกๆ 3 เดือน



- บริษัทฯ ให้ความอนุเคราะห์ภารกิจของศูนย์ดวงตา สภาอากาศไทย ในการขนส่งดวงตาที่ได้รับบริจาคให้กับโรงพยาบาลเครือข่ายทั่วประเทศตามจังหวัดที่บริษัทฯ ทำการบิน ปัจจุบันมีผู้ป่วยที่รอการเปลี่ยนกระจกตาอยู่จำนวนมากถึง 11,027 ราย ซึ่งในปี พ.ศ. 2559 ที่ผ่านมา ศูนย์ดวงตาสภาอากาศไทยได้รับการบริจาคดวงตาจากผู้เสียชีวิตเพียง 847 ราย และมีผู้ได้รับการผ่าตัดเปลี่ยนกระจกตาเพียง 763 ราย เท่านั้น ทั้งนี้ ศูนย์ดวงตายังจัดให้มีพิธีบำเพ็ญกุศลทางพระพุทธศาสนา อุทิศบุญกุศลให้แก่ผู้บริจาค และมอบโล่ขอบคุณผู้สนับสนุนภารกิจทุกปี



โครงการเพื่อส่งเสริมงานที่มีคุณค่าและการเติบโตทางเศรษฐกิจ (Decent Work and Economic Growth) และโครงการเพื่อให้มีแบบแผนการผลิตและการบริโภคอย่างมีความรับผิดชอบ (Responsible Consumption and Production)

- บริษัทฯ จัดกิจกรรมช่วยเหลือสังคม “การบินไทยปันรักปันสุข แพลงร่างผาขวดเป็นไม้แขวนเสื้อ” นำพนักงานจิตอาสาร่วมแปลงขยะผาขวดน้ำดื่มพลาสติกจากการร่วมบริจาคของพนักงาน ประมาณ 300 กิโลกรัม นำไปผ่านกระบวนการล้าง ตาก คัดแยก บดและหลอมผลิตเป็นไม้แขวนเสื้อ ณ ศูนย์การเรียนรู้ การจัดการขยะชุมชนบ้านไผ่ อำเภอบ้านค่าย จังหวัดระยอง ถวายเป็นพระราชกุศล เนื่องในโอกาสสมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา 6 รอบ 72 พรรษา พระบาทสมเด็จพระ

เจ้าอยู่หัว ซึ่งนอกจากเพื่อถวายเป็นพระราชกุศลแล้ว ยังเป็นการสร้างความตระหนักรู้และทำความดีเพื่อสังคมและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม สามารถผลิตเป็นชิ้นงานไม้แขวนเสื้อได้ประมาณ 500 อัน โดยบริษัทฯ ได้นำส่งมอบให้กับสถานสงเคราะห์บ้านนนทภูมิ และบ้านเด็กอ่อนปากเกร็ด กรุงเทพฯ ช่วงแบ่งเบาภาระค่าใช้จ่าย และมอบบางส่วนให้กับชุมชนบ้านไผ่เพื่อทำประโยชน์ใช้สอย สร้างอาชีพให้คนในชุมชน



นอกจากนี้ในปีที่ผ่านมาบริษัทฯ ได้ร่วมมือกับพันธมิตร บูรณาการสร้างคุณค่าร่วมระหว่างองค์กร (Creating Shared Value หรือ CSV) ผ่านโครงการรณรงค์จัดการขยะพลาสติก โดยให้ลูกค้าและพนักงานร่วมกันบริจาคพลาสติกให้กับผู้แทนฟรีเซียสพลาสติกแองค็อก (Precious Plastic Bangkok) ซึ่งเป็นองค์กรอิสระที่ไม่แสวงหาผลกำไร ตลอดจนเป็นแหล่งรวบรวมข้อมูลความรู้แบบสาธารณะ (open-source) เกี่ยวกับเทคนิคการรีไซเคิลพลาสติกแบบต่าง ๆ ให้เป็นสิ่งที่เข้าถึงง่าย และเกิดขึ้นได้ในท้องถิ่นด้วยการนำเทคโนโลยีการรีไซเคิลพลาสติกขนาดย่อมมาประยุกต์ใช้ให้เหมาะสมกับพื้นที่ โดยลูกค้าและพนักงาน สามารถร่วมรณรงค์ได้เองจากที่บ้าน และส่งมอบพลาสติกได้ที่ @FREC Bangkok ชั้น 1 เลขที่ 77 ถนน นครสวรรค์ แขวงวัดโสมนัส เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพมหานคร



4. การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ (Management Discussion and Analysis: MD&A)

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับไตรมาสที่ 1 ปี 2568
สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2568 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

1. บทสรุปผู้บริหาร

ไตรมาสที่ 1 ปี 2568 เศรษฐกิจโลกมีแนวโน้มชะลอตัวลง จากผลกระทบของนโยบายทางเศรษฐกิจของรัฐบาลสหรัฐอเมริกา (Trump 2.0) แต่มีแรงหนุนจากการใช้นโยบายการคลังและการเงินของประเทศต่าง ๆ รวมถึงอัตราเงินเฟ้อที่ลดลง เศรษฐกิจยุโรปและจีนมีแนวโน้มชะลอตัวน้อยกว่าที่ประเมินไว้เดิมจากนโยบายการคลังที่เพิ่มขึ้น เศรษฐกิจญี่ปุ่นมีแนวโน้มฟื้นตัวได้ดีขึ้นจากการบริโภคที่สูงขึ้นตามค่าจ้างที่สูงขึ้น จากรายงาน World Economic Outlook (WEO) ฉบับเดือนเมษายน 2568 โดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund : IMF) คาดว่าเศรษฐกิจโลกในปี 2568 จะขยายตัวร้อยละ 2.8 ลดลงจากที่คาดการณ์ไว้ในเดือนมกราคม 2568 ที่ร้อยละ 3.3

ในส่วนของผู้ประกอบการบินโลกไตรมาสที่ 1 ปี 2568 สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association : IATA) รายงานตัวเลขปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ (Revenue Passenger Kilometers: RPK) ขยายตัวร้อยละ 5.3 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน เป็นการขยายตัวของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศร้อยละ 7.7 และปริมาณการขนส่งสินค้า (Revenue Freight Ton-Kilometers: RFTK) ขยายตัวร้อยละ 2.4 สำหรับภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก สมาคมสายการบินเอเชียแปซิฟิก (Association of Asia Pacific Airlines: AAPA) รายงานจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ 12.8 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) และปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers: ASK) เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 14.4 และร้อยละ 12.8 ตามลำดับ อัตราส่วน การบรรทุกผู้โดยสาร เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่ 81.3% เป็น 82.5% ในขณะที่ปริมาณการขนส่งสินค้า (RFTK) และปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (Available Dead Load Kilometer: ADTK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.1 และร้อยละ 6.7 ตามลำดับ ทำให้อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor: FLF) ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่ 60.1% เป็น 59.2% โดยผู้ประกอบการบินมีปัจจัยสนับสนุนจากการขยายเส้นทางบินระหว่างประเทศ นโยบายวีซ่าที่ผ่อนคลายมากขึ้น และกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ยังคงแข็งแกร่งทั่วทั้งภูมิภาค

เศรษฐกิจประเทศไทยในไตรมาสที่ 1 ปี 2568 ยังมีแรงหนุนจากการท่องเที่ยว ด้วยนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยว “Amazing Thailand Grand Tourism & Sports Year 2025” การกระตุ้นเศรษฐกิจเพิ่มเติมจากโครงการเงินดิจิทัลเฟสต่อไป และการลงทุนภาครัฐที่ขยายตัวได้ต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม นโยบายกีดกันการค้าของสหรัฐฯ มีผลต่อการส่งออก การลงทุนภาคเอกชน และภาคการผลิตไทย ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทยในอนาคต ทั้งนี้ IMF ได้ปรับลดประมาณการเติบโตของเศรษฐกิจไทยสำหรับปี 2568 เป็นร้อยละ 1.8 ลดลงจากที่คาดการณ์ไว้ในเดือนมกราคม 2568 ที่ร้อยละ 2.9

ในภาคการท่องเที่ยว ช่วงไตรมาสที่ 1 ปี 2568 มีนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้าประเทศไทยจำนวนรวม 9.5 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.9 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 88.5 ของช่วงก่อนวิกฤตปี 2562 โดยนักท่องเที่ยวร้อยละ 62.7 มาจากภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ทั้งนี้ ประเทศที่มีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้าไทย

สูงที่สุด 5 อันดับแรก ได้แก่ สาธารณรัฐประชาชนจีน มาเลเซีย สหพันธรัฐรัสเซีย สาธารณรัฐอินเดีย และสาธารณรัฐเกาหลี ในส่วนของจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางเข้าออกประเทศไทยผ่านท่าอากาศยานหลัก 6 แห่ง มีจำนวนรวมประมาณ 34.8 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.6 โดยเป็นผู้โดยสารเดินทางระหว่างประเทศประมาณร้อยละ 61.7 หรือประมาณ 21.5 ล้านคน คิดเป็นอัตราเติบโตร้อยละ 7.8 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน

การดำเนินการที่สำคัญของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ตามแผนฟื้นฟูกิจการในช่วงไตรมาสที่ 1 ปี 2568 ได้แก่

- การปรับปรุงประสิทธิภาพฝูงบินและห้องโดยสาร เพื่อเสริมสร้างความพึงพอใจของผู้โดยสาร : ติดตั้งระบบเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ตความเร็วสูง In-flight Connectivity (IFC) บนเครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 ซึ่งเริ่มให้บริการแล้วบนเครื่องบิน 2 ลำแรก ผู้โดยสารสามารถแชทและส่งข้อความได้แบบไม่จำกัดโดยไม่มีค่าใช้จ่าย ส่วนบริการอินเทอร์เน็ตเต็มรูปแบบจะเปิดให้ใช้งานฟรีสำหรับสมาชิกโปรแกรมสะสมไมล์ Royal Orchid Plus ตามระดับสมาชิกตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2568 เป็นต้นไป
- การหาประโยชน์จากทรัพย์สินรองที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจ : จำหน่ายเครื่องบินแบบแอร์บัส A340-500 จำนวน 1 ลำ แบบโบอิง 777-200 จำนวน 1 ลำ เครื่องยนต์อะไหล่จำนวน 1 เครื่องยนต์ และทรัพย์สินอื่นๆ
- บริษัทฯ ดำเนินการลดมูลค่าที่ตราไว้ (Par Value) ของหุ้น จากหุ้นละ 10.00 บาท เหลือหุ้นละ 1.30 บาท เพื่อชดเชยผลขาดทุนสะสมทางบัญชีให้ใกล้เคียงศูนย์ เพื่อเสริมสร้างความแข็งแกร่งทางการเงิน และให้บริษัทฯ สามารถฟื้นฟูกิจการได้อย่างยั่งยืน ทั้งนี้ การลดทุนดังกล่าวมิได้กระทบต่อส่วนของผู้ถือหุ้นหรือจำนวนหุ้นของบริษัทฯ ซึ่งผู้ถือหุ้นแต่ละรายถืออยู่แต่อย่างใด
- การมุ่งมั่นรักษาสีสิ่งแวดล้อมเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน : บริษัทฯ พร้อมมุ่งสู่เป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ในปี 2593 โดยใช้หลักการ 3 ประการ ประกอบด้วย FROM PLANES TO PLANET (การบินเพื่อสิ่งแวดล้อม) FROM WASTE TO WEALTH (การพัฒนาเพื่อสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจ) FROM PURPLE TO PURPOSE (จากใจสู่เป้าหมายเพื่อความยั่งยืน) โดยบริษัทฯ ได้ออกแบบและจำหน่ายกระเป๋ที่ผลิตจากวัสดุรีไซเคิลจาก Life Vest ที่ผลิตโดยคำนึงถึงทั้งความสวยงามและความยั่งยืน ด้วยคุณสมบัติพิเศษของเสื้อชูชีพที่มีความทนทาน น้ำหนักเบา กันน้ำ และมีสีที่สดใส

นอกจากนี้ ช่วงไตรมาสที่ 1 ปี 2568 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้รับรางวัลจากสถาบันต่างๆ อาทิ

- รางวัล Readers' Choice Awards 2025 ของนิตยสาร DestinAsian รวม 4 รางวัล ได้แก่
 - สายการบินยอดเยี่ยม (Best Airlines) อันดับ 3
 - สายการบินที่ให้บริการชั้นประหยัดยอดเยี่ยม (Best Airlines: Economy Class) อันดับ 3
 - สายการบินที่ให้บริการชั้นพรีเมียมยอดเยี่ยม (Best Airlines: Premium Class) อันดับ 4
 - โปรแกรมสะสมไมล์ยอดเยี่ยม (Best Frequent Flier Programs) อันดับ 5

รางวัล Readers' Choice Awards 2025 จัดโดย DestinAsian ซึ่งเป็นนิตยสารท่องเที่ยวชั้นนำของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ก่อตั้งขึ้นในปี 2544 วางจำหน่ายในสิงคโปร์ ฮองกง มาเลเซีย ไทย ฟิลิปปินส์ และประเทศอื่นๆ ทั่วโลก การประกาศรางวัลดังกล่าวจัดขึ้นเป็นประจำทุกปี โดยปีนี้จัดเป็นครั้งที่ 18 เพื่อมอบรางวัลให้แก่องค์กรในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวที่มีความเป็นเลิศในประเภทต่างๆ ด้วยการลงคะแนนจากความพึงพอใจของผู้อ่านทั่วโลก

- รางวัลด้านองค์กร ดังนี้

- รางวัลจาก WorkVenture ซึ่งจัดอันดับบริษัทที่ดีที่สุดจากผลสำรวจความคิดเห็นของคนรุ่นใหม่ โดยบริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับที่ 28 ใน “50 บริษัทที่ดีที่สุดในประเทศไทย”
- รางวัลจาก QGEN Consultant QMAC 2025 ซึ่งสำรวจบริษัทที่คนอยากร่วมงานด้วยมากที่สุด ประจำปี 2568 โดย QGEN Consultant บริษัทที่ปรึกษาผู้เชี่ยวชาญด้าน People & Organization ของไทย โดยบริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับที่ 28 ใน “องค์กรที่คนอยากร่วมงานมากที่สุด”
- นายชาย เอี่ยมศิริ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) รับรางวัล Pride of Asia - Industry's No 1 Thailand Edition ซึ่งเป็นรางวัลที่มอบเป็นเกียรติแก่บุคคลผู้มีส่วนในการขับเคลื่อนธุรกิจการบิน และอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ในงานเสวนา ERTC Global Business Symposium 2025 ที่เปิดโอกาสให้ผู้บริหารจากทั่วโลก แสดงวิสัยทัศน์เพื่อร่วมขับเคลื่อนเศรษฐกิจระหว่างประเทศ รางวัลที่ได้รับสะท้อนถึงความมุ่งมั่นของพนักงานในการขับเคลื่อนองค์กรให้แข็งแกร่งและก้าวสู่ความเป็นเลิศ

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 บริษัทฯ มีเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงานทั้งสิ้น 78 ลำ และในช่วงไตรมาสที่ 1 ของปี 2568 บริษัทฯ มีอัตราการใช้ประโยชน์ของเครื่องบินเฉลี่ย 13.7 ชั่วโมง มีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 4.33 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 11.6 มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้น 3,083 ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร (21.1%) และปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้น 2,549 ล้านคน-กิโลเมตร (20.8%) เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) อยู่ที่ 83.3% ใกล้เคียงกับช่วงเดียวกันของปีก่อน จากการปรับเครือข่ายเส้นทางบินที่เหมาะสม รวมทั้งการสร้างพันธมิตรผ่านการทำรหัสเที่ยวบินร่วม (Codeshare) รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเคยน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย ไม่รวมค่าน้ำหนักส่วนเกิน) อยู่ที่ 2.91 บาท ต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 7.3 สำหรับด้านการขนส่งสินค้ามีปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ADTK) เพิ่มขึ้น 191 ล้านตัน-กิโลเมตร (24.4%) และปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) เพิ่มขึ้น 65 ล้านตัน-กิโลเมตร (15.6%) เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ยลดลงจาก 53.1% ในช่วงเดียวกันของปีก่อนเป็น 49.4% รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเคยน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย ไม่รวมค่าไปรษณีย์ภัณฑ์) เท่ากับ 8.58 บาท ต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 3.2

สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ทั้งสิ้น 51,625 ล้านบาท สูงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน 5,670 ล้านบาท (12.3%) สาเหตุหลักมาจากรายได้จากกิจการขนส่งที่เพิ่มขึ้น 5,116 ล้านบาท (12.1%) โดยรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 4,702 ล้านบาท (12.2%) เนื่องจากการเพิ่มจำนวนเที่ยวบิน และเส้นทางบินที่ให้บริการ เพื่อรองรับปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น โดยบริษัทฯ ได้กลับมาให้บริการในเส้นทางเฟิร์ท โคลัมโบ ออสโล มิลาน บรัสเซลส์ และเปิดเส้นทางบินใหม่ไปยังเมืองโกชิ นอกจากนี้ยังเพิ่มความถี่เที่ยวบินในเส้นทางภูมิภาค ทำให้บริษัทฯ มีเครือข่ายเส้นทางบินให้บริการครอบคลุม 62 จุดบิน ใน 27 ประเทศทั่วโลก โดยเป็น 8 จุดบินในประเทศ (ไม่รวมกรุงเทพมหานคร) ส่วนรายได้จากการระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์เพิ่มขึ้น 414 ล้านบาท (11.0%) จากปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) เพิ่มขึ้น 65 ล้านตัน-กิโลเมตร (15.6%) ถึงแม้ว่ารายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วยลดลงร้อยละ 3.2 นอกจากนี้บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีรายได้จากกิจการอื่นเพิ่มขึ้น 277 ล้านบาท (10.6%) โดยส่วน

ใหญ่มาจากรายได้หน่วยธุรกิจที่เพิ่มขึ้นจากจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินของสายการบินลูกค้าที่เพิ่มขึ้น และมีรายได้อื่นๆ เพิ่มขึ้น 277 ล้านบาท (25.8%) ส่วนค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 3,084 ล้านบาท (8.8%) ตามปริมาณการผลิตและ/หรือปริมาณการขนส่ง จำนวนเที่ยวบิน จุดบิน และผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้นปัจจัยอื่น เช่น ราคาวัตถุดิบที่เพิ่มขึ้น ค่าบริการการบินต่อเที่ยวบินปรับตัวสูงขึ้น และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณาเพิ่มขึ้นตามการจองบัตรโดยสารที่เพิ่มสูงขึ้น ส่งผลให้บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีกำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) เท่ากับ 13,661 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 2,586 ล้านบาท (23.3%)

บริษัทฯ และบริษัทย่อยรับรู้ต้นทุนทางการเงิน (ซึ่งเป็นการรับรู้ต้นทุนทางการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9: TFRS 9) จำนวน 3,481 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 1,127 ล้านบาท (24.5%) และมีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียวสุทธิเป็นค่าใช้จ่ายรวม 339 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักจากรายการขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ ขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9 และขาดทุนจากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์ อย่างไรก็ตาม มีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ส่งผลให้ไตรมาสที่ 1 ปี 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีกำไรสุทธิจำนวน 9,839 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 7,416 ล้านบาท (306.1%) โดยเป็นกำไรส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 9,832 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 0.35 บาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่บริษัทฯ มีกำไรต่อหุ้น 1.10 บาท เนื่องจากจำนวนหุ้นสามัญของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจากการปรับโครงสร้างทุนภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการ โดยมี EBITDA หลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบินรวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) จำนวน 12,728 ล้านบาท ต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน 1,103 ล้านบาท (8.0%)

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานไตรมาสที่ 1 ปี 2568

งบการเงินรวมสำหรับไตรมาสที่ 1 ปี 2568 ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อย 5 บริษัท ได้แก่ 1) บริษัท ไทย-อะมาติอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด 2) บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสেস จำกัด 3) บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด 4) บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด และ 5) บริษัท ทัวร์เอ็งหลวง จำกัด

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) - งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

	ม.ค.-มี.ค.			
	2568	2567	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	51,625	45,955	+5,670	+12.3
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	43,219	38,517	+4,702	+12.2
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	4,176	3,762	+414	+11.0
- รายได้กิจการอื่น	2,879	2,602	+277	+10.6
- อื่นๆ	1,351	1,074	+277	+25.8
ค่าใช้จ่ายรวม	37,964	34,880	+3,084	+8.8
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	12,703	12,926	-223	-1.7
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบิน	25,261	21,954	+3,307	+15.1
กำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	13,661	11,075	+2,586	+23.3
ต้นทุนทางการเงิน	3,481	4,608	-1,127	-24.5
กำไรจากการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	10,180	6,467	+3,713	+57.4
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	137	(5,372)	+5,509	+102.6
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	32	36	-4	-11.1
กำไร (ขาดทุน) จากการปรับโครงสร้างหนี้	(4)	493	-497	-100.8
ขาดทุนจากการขายสินทรัพย์	(7)	(33)	+26	+78.8
ปรับปรุงรายได้บัตรโดยสารที่หมดอายุ	-	4,136	-4,136	-100.0
โครงการร่วมใจจากองค์กร	-	(11)	+11	+100.0
ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์	(273)	(3,338)	+3,065	+91.8
ขาดทุนจากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์	(107)	-	-107	-
ขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 (กลับรายการ)	(117)	53	-170	-320.8
กำไรก่อนภาษีเงินได้	9,841	2,431	+7,410	+304.8
กำไรสุทธิ	9,839	2,423	+7,416	+306.1
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	9,832	2,410	+7,422	+308.0
กำไรต่อหุ้น (บาท)	0.35	1.10	-0.75	-68.2

			ม.ค.-มี.ค.			
			2568	2567	เปลี่ยนแปลง	
					จำนวน	%
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ						
EBITDA หลังหักค่าเช่าเครื่องบิน	(ล้านบาท)	12,728	13,831	-1,103	-8.0	
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	4.33	3.88	+0.45	+11.6	
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	17,729	14,646	+3,083	+21.1	
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	14,776	12,227	+2,549	+20.8	
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	83.3	83.5		-0.2	
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-กม.)	2.91	3.14	-0.23	-7.3	
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	975	784	+191	+24.4	
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	482	417	+65	+15.6	
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	49.4	53.1		-3.7	
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	113,379	95,679	+17,700	+18.5	
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-กม.)	8.58	8.86	-0.28	-3.2	
จำนวนเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 31 มี.ค.	(ลำ)	78	73	+5	+6.8	
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	87,212	73,164	+14,048	+19.2	
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	13.7	12.8	+0.9	+7.0	
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย						
1 USD : THB		33.9542	35.6601	-1.7059	-4.8	
1 EUR : THB		35.7005	38.7080	-3.0075	-7.8	
100 JPY : THB		22.2813	24.0491	-1.7678	-7.4	
อัตราแลกเปลี่ยน ณ 31 มี.ค.						
1 USD : THB		34.0859	36.6318	-2.5459	-6.9	
1 EUR : THB		37.0723	39.6486	-2.5763	-6.5	
100 JPY : THB		23.0368	24.4332	-1.3964	-5.7	
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	100.29	111.85	-11.56	-10.3	

หมายเหตุ : EBITDA หลังหักค่าเช่าเครื่องบิน = รายได้ (ไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ และกำไรที่เกิดจากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) ขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้ ต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 ผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ และขาดทุนจากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์) หักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน รวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour)

สรุปผลการดำเนินงาน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

รายได้

ในไตรมาสที่ 1 ปี 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) จำนวน 51,625 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 5,670 ล้านบาท (12.3%) โดยมีรายละเอียดของรายได้ ดังนี้

- **รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน**

เป็นรายได้ส่วนใหญ่ของบริษัทฯ คิดเป็นร้อยละ 83.7 ของรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) มีจำนวน 43,219 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 4,702 ล้านบาท (12.2%)

ตารางแสดงข้อมูลรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน จำแนกตามภูมิภาค – บริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มี.ค.			
	2568	2567	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
เส้นทางบินภายในประเทศ	2,191	2,239	-48	-2.1
เส้นทางบินระหว่างประเทศ	41,028	36,278	+4,750	+13.1
เอเชีย	21,400	20,201	+1,199	+5.9
ยุโรป	15,642	13,260	+2,382	+18.0
ออสเตรเลีย	3,986	2,817	+1,169	+41.5
รวมรายได้ค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกิน (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว)	43,219	38,517	+4,702	+12.2

ตารางแสดงข้อมูลการดำเนินงานด้านการขนส่งผู้โดยสาร จำแนกตามภูมิภาค – บริษัทฯ และบริษัทย่อย

	เปลี่ยนแปลงจากงวดเดียวกันของปีก่อน (%)		อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	
	ปริมาณการผลิต (ASK)	ปริมาณการขนส่ง (RPK)	ม.ค. - มี.ค.	
			2568	2567
เส้นทางบินภายในประเทศ	-5.1	-4.9	93.8	93.6
เส้นทางบินระหว่างประเทศ	+22.1	+22.0	83.0	83.1
เอเชีย	+14.0	+13.3	78.5	79.0
ยุโรป	+25.9	+26.0	90.2	90.1
ออสเตรเลีย	+51.7	+52.6	77.5	77.0
รวม	+21.1	+20.8	83.3	83.5

- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 20.8 ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 21.1 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน เนื่องจากบริษัทฯ มีการเพิ่มจำนวนเที่ยวบิน โดยได้กลับมาให้บริการในเส้นทางยุโรป ได้แก่ ออสโล มิลาน บรัสเซลส์ และเส้นทางออสเตรเลีย ได้แก่ เพิร์ท อีกทั้งมีการปรับเพิ่มความถี่เที่ยวบินในเส้นทางภูมิภาคเอเชีย เพื่อรองรับปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น

- อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารอยู่ที่ 83.3% ใกล้เคียงกับช่วงเดียวกันของปีก่อนที่อยู่ที่ 83.5% จากการปรับเครือข่ายเส้นทางบินที่เหมาะสม รวมทั้งการสร้างพันธมิตรผ่านการทำรหัสเที่ยวบินร่วม (Codeshare)

ตารางแสดงข้อมูลรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย – บริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : บาท/คน-กิโลเมตร	ม.ค.-มี.ค.			
	2568	2567	เปลี่ยนแปลง	
			บาท	%
เส้นทางบินภายในประเทศ	4.21	4.09	+0.12	+2.9
เส้นทางบินระหว่างประเทศ	2.87	3.09	-0.22	-7.1
เอเชีย	3.25	3.48	-0.23	-6.6
ยุโรป	2.55	2.73	-0.18	-6.6
ออสเตรเลีย	2.53	2.69	-0.16	-6.0
รวมรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	2.91	3.14	-0.23	-7.3

- รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย ไม่รวมค่าน้ำหนักส่วนเกิน) เท่ากับ 2.91 บาท ต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน 0.23 บาท ถึงแม้ว่าบริษัทฯ จะสามารถเพิ่ม

รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยจากเส้นทางการบินในประเทศ แต่รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยในเส้นทางบินระหว่างประเทศลดลง เนื่องจากการแข่งขันที่สูงขึ้น

- **รายได้จากค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์**

รายได้จากค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์ คิดเป็นร้อยละ 8.1 ของรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) มีจำนวน 4,176 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 414 ล้านบาท (11.0%) เป็นผลมาจากมีปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ เพิ่มขึ้นร้อยละ 15.6 เนื่องจากจำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการเพิ่มขึ้น ถึงแม้ว่า มีอัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์เฉลี่ย 49.4% ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่เฉลี่ย 53.1% รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย ไม่รวมค่าไปรษณีย์ภัณฑ์) เท่ากับ 8.58 บาท ต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน 0.28 บาท เนื่องจากราคาตลาดที่ลดลงจากสภาพการแข่งขันที่เพิ่มขึ้น

- **รายได้กิจการอื่น** ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจ ได้แก่ การบริการภาคพื้น ครีวการบิน การบริการคลังสินค้า และรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่นๆ เช่น การซ่อมเครื่องบิน เป็นต้น รวมจำนวน 2,879 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 277 ล้านบาท (10.6%) โดยหลักมาจากจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินของสายการบินลูกค้าที่เพิ่มขึ้นตามการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบิน

- **รายได้อื่นๆ** ประกอบด้วย ดอกเบี้ยรับ รายได้ค่าปรับ และรายได้อื่นๆ มีจำนวน 1,351 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 277 ล้านบาท (25.8%) สาเหตุหลักจากดอกเบี้ยรับเพิ่มขึ้นจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดที่เพิ่มขึ้น

ค่าใช้จ่าย

ในไตรมาสที่ 1 ปี 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) 37,964 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 3,084 ล้านบาท (8.8%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- **ค่าน้ำมันเครื่องบิน** จำนวน 12,703 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 33.5 ของค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ลดลงจากปีก่อน 223 ล้านบาท (1.7%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากราคาน้ำมันเฉลี่ยที่ปรับลดลงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อนที่ร้อยละ 10.3 และอัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐเฉลี่ยที่แข็งค่าจาก 35.66 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ ในงวดเดียวกันของปีก่อนเป็น 33.95 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ หรือคิดเป็นร้อยละ 4.8 ถึงแม้ว่าปริมาณการใช้น้ำมันจะเพิ่มขึ้นตามจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น

- **ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมันเครื่องบิน** มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 25,261 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 3,307 ล้านบาท (15.1%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มี.ค.			
	2568	2567	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว)				

ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	2,821	2,496	+325	+13.0
ค่าบริการการบิน	4,942	4,112	+830	+20.2
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	1,389	1,118	+271	+24.2
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	5,370	5,263	+107	+2.0
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	3,076	2,966	+110	+3.7
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	2,425	2,114	+311	+14.7
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	2,388	1,985	+403	+20.3
ค่าใช้จ่ายอื่น	2,850	1,900	+950	+50.0
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบิน	25,261	21,954	+3,307	+15.1

สรุปค่าใช้จ่ายที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญ ได้แก่

- ค่าใช้จ่ายในส่วนที่แปรผันตามปริมาณการผลิตและ/หรือปริมาณการขนส่ง และ/หรือจำนวนผู้โดยสาร (Variable Cost) รวมทั้งสิ้น จำนวน 16,514 ล้านบาท สูงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน 1,922 ล้านบาท (13.2%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- ค่าบริการการบิน ประกอบด้วย ค่าบริการภาคพื้น ค่าธรรมเนียมท่าอากาศยาน ค่าบริการควบคุมการจราจรทางอากาศ และค่าบริการการบินอื่นๆ ซึ่งโดยหลักประกอบไปด้วยค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับห้องรับรองพิเศษสำหรับผู้โดยสาร มีจำนวน 4,942 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 830 ล้านบาท (20.2%) สาเหตุหลักเกิดจากจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น ค่าบริการการบินต่อเที่ยวบินปรับตัวสูงขึ้น

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ โดยหลักประกอบด้วย ค่าเบี้ยเลี้ยงนักบินและลูกเรือเมื่อปฏิบัติหน้าที่บนเที่ยวบิน ค่าโรงแรมที่พักและยานพาหนะในต่างประเทศสำหรับนักบินและลูกเรือที่ค้างคืน มีจำนวน 1,389 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 271 ล้านบาท (24.2%) จากจำนวนเที่ยวบินและจุดบินที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งค่าใช้จ่ายจากการบินต่อเที่ยวบินเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งมาจากค่าเบี้ยเลี้ยงเดินทางที่แปรผันตามชั่วโมงบิน ค่าที่พัก เป็นต้น

- ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน มีจำนวน 5,370 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 107 ล้านบาท (2.0%) โดยถึงแม้ว่ามีการรับมอบเครื่องบินเพิ่มขึ้น 5 ลำ รวมทั้งชั่วโมงปฏิบัติการบินเพิ่มขึ้นร้อยละ 19.2 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ส่งผลให้การตั้งสำรองและการจ่ายชำระค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยานรายเดือนเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม ในช่วงเดียวกันของปีก่อนมีการปรับปรุงค่าซ่อมแซมเครื่องยนต์ของแอร์บัส A320-200 ที่โอนย้ายจากไทยสมายล์ และค่าซ่อมเครื่องยนต์และค่าอะไหล่เครื่องบินที่ครบกำหนดเข้าซ่อมตามอายุการใช้งาน

- ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป มีจำนวนรวม 2,425 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 311 ล้านบาท (14.7%) สาเหตุหลักจากจำนวนผู้โดยสาร และราคาวัตถุดิบที่เพิ่มขึ้น รวมถึงค่าใช้จ่ายพัสดุและอะไหล่สิ้นเปลืองเพิ่มขึ้น ตามการซ่อมบำรุงที่เพิ่มขึ้น ในขณะที่ค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) และค่าเช่าสินทรัพย์สิทธิการใช้ประเภทอื่นที่มีอายุสัญญาน้อยกว่า 12 เดือนลดลง สาเหตุหลักจากสัญญาเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) ครบอายุสัญญากลับไปเป็นการจ่ายค่าเช่ารายเดือนตามสัญญาเช่าดำเนินงานตามปกติ

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา มีจำนวน 2,388 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 403 ล้านบาท (20.3%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากค่าใช้จ่ายและค่าธรรมเนียมในการสำรองที่นั่งที่เพิ่มขึ้นตามปริมาณ

การจองเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น จากจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งมีค่าธรรมเนียมบัตรเครดิตที่สูงขึ้นตามยอดขายที่สูงขึ้น

- ค่าใช้จ่ายคงที่ (Fixed Cost) ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และค่าใช้จ่ายอื่น มีจำนวนรวม 8,747 ล้านบาท สูงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน 1,385 ล้านบาท (18.8%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน โดยหลักประกอบด้วย เงินเดือนพนักงาน ค่าจ้างแรงงานภายนอก ค่าล่วงเวลา และสวัสดิการอื่น ๆ (ไม่รวมสำรองเงินชดเชยพนักงานที่เข้าร่วมโครงการร่วมใจจากองค์กร และเงินชดเชยกรณีเลิกจ้าง) มีจำนวน 2,821 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 325 ล้านบาท (13.0%) สาเหตุหลักเกิดจากการปรับเพิ่มอัตราเงินเดือนประจำปีของพนักงาน การเพิ่มขึ้นของจำนวนพนักงาน และการจ้างแรงงานภายนอก เพื่อรองรับการเติบโตของธุรกิจ

- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย มีจำนวน 3,076 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 110 ล้านบาท (3.7%) สาเหตุหลักจากการรับมอบเครื่องบินเพิ่มขึ้น โดยประกอบด้วยเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 3 ลำ เครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 2 ลำ และเครื่องบินแบบโบอิง 787-9 จำนวน 1 ลำ

- ค่าใช้จ่ายอื่นๆ โดยหลักประกอบด้วย ค่าเช่าสำนักงาน ค่าเบี้ยประกันภัย ค่าสาธารณูปโภคต่าง ๆ รวมถึงค่าจ้างเหมาจ่ายผู้ให้บริการหรือแรงงานภายนอก ซึ่งเป็นการให้บริการทั่วไปที่เกิดขึ้นเป็นประจำ เช่น บริการการบำบัดขยะและกากอุตสาหกรรม การตรวจสอบคุณภาพน้ำเสีย หรือบริการซักรีด เป็นต้น มีจำนวน 2,850 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 950 ล้านบาท (50.0%) สาเหตุหลักจากการปรับปรุงรายการที่เกี่ยวข้องจากการที่บริษัทฯ ได้ลงนามสัญญาซื้อเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 4 ลำ ที่บริษัทฯ เช่าดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นตามการให้บริการที่เพิ่มขึ้นและการปรับอัตราของผู้ให้บริการ ค่าพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และค่าจ้างเหมางานภายนอก เป็นต้น

- **ต้นทุนทางการเงิน** มีจำนวน 3,481 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 1,127 ล้านบาท (24.5%) สาเหตุหลักเกิดจากการแปลงหนี้เป็นทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการ ทำให้มูลหนี้ลดลง ถึงแม้ว่ามีการบันทึกดอกเบี้ยของสัญญาเช่าดำเนินงาน จากการนำมาตราฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 (TFRS 16) มาใช้ในส่วนของการรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงานที่เพิ่มขึ้น

กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ จำนวน 137 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Gain) จำนวน 315 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักจากการแข็งค่าของเงินสกุลบาทต่อเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ เมื่อเทียบ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 กับ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 ส่งผลให้มูลค่าเงินกู้รวมทั้งหนี้สินตามสัญญาเช่าเครื่องบิน สิทธิประโยชน์และหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศภายหลังการแปลงมูลค่าลดลง ในขณะที่ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Loss) จำนวน 178 ล้านบาท

ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทรวม ประกอบด้วย บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ตโฮเต็ล จำกัด บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด และบริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด มีจำนวน 32 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 4 ล้านบาท (11.1%)

ขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้ จำนวน 4 ล้านบาท ประกอบด้วย ขาดทุนจากการปรับปรุงหนี้สินให้เป็นไปตามคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ กำไรจากการตัดรายการหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย และกำไรจากการเปลี่ยนแปลงรายการหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4.2.3)

ขาดทุนจากการขายสินทรัพย์ จำนวน 7 ล้านบาท ประกอบด้วย

- ขาดทุนจากการขายเครื่องบิน และเครื่องยนต์ สุทธิเป็นเงิน จำนวน 9 ล้านบาท
- กำไรจากการขายสินทรัพย์อื่นๆ จำนวน 2 ล้านบาท

ขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์ จำนวน 273 ล้านบาท บริษัทฯ รับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบินแบบโบอิง 777-300 จำนวน 6 ลำ ซึ่งบริษัทฯ อยู่ระหว่างกระบวนการจำหน่ายสินทรัพย์ และมีมูลค่าที่คาดว่าจะขายได้ต่ำกว่ามูลค่าทางบัญชี

ขาดทุนจากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์ มีจำนวน 107 ล้านบาท บริษัทฯ บริหารความเสี่ยง อันเนื่องมาจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน เพื่อลดความผันผวนของรายการผลกำไรหรือผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในงบการเงิน จึงได้มีการวางแผนในการจัดหาเงินทุน และการใช้เครื่องมือทางการเงินในการทำธุรกรรมที่เหมาะสม ได้แก่ Cross Currency Swap (CCS) ในช่วงที่ตลาดเงินเอื้ออำนวยและการแลกเปลี่ยนล่วงหน้า (Forward Contract) เพื่อจัดหาเงินชำระหนี้ในสกุลเงินที่บริษัทฯ มีภาระผูกพันในอนาคต ซึ่งเป็นสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ โดยแลกเปลี่ยนจากสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ เป็นสกุลเงินบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 23.2.1)

ขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 จำนวน 117 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากประมาณการด้อยค่าสินทรัพย์ทางการเงินอันเกิดจาก เงินสด ลูกหนี้การค้า และสินทรัพย์อื่น

EBITDA หลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบินรวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) ของไตรมาสที่ 1 ปี 2568 มีจำนวน 12,728 ล้านบาท ต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน 1,103 ล้านบาท (8.0%)

3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มี.ค.	
	2568	2567
เครื่องบิน	438	812
อื่นๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	53	90
รวม	491	902

ในไตรมาสที่ 1 ปี 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 491 ล้านบาท ต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน 411 ล้านบาท ประกอบด้วย

- การลงทุนในส่วนที่เกี่ยวกับเครื่องบิน จำนวน 438 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นการซื้ออะไหล่เครื่องบินหมุนเวียน
- การลงทุนในสินทรัพย์ถาวรอื่นๆ จำนวน 53 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในเครื่องมืออุปกรณ์การให้บริการซ่อมบำรุงของฝ่ายช่าง

สภาพคล่อง

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 92,526 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 31.1 ของสินทรัพย์รวม เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 8,314 ล้านบาท (9.9%)

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่างๆ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มี.ค.	
	2568	2567
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	16,589	15,959
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(4,502)	(12,719)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(4,467)	(4,653)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ		
ที่ยังไม่เกิดขึ้นที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	700	1,209
ผลกระทบจากการด้อยค่าด้านเครดิต		
ที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(6)	-
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง)	8,314	(204)

ในไตรมาสที่ 1 ปี 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 16,589 ล้านบาท สูงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน 630 ล้านบาท ในขณะที่มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 4,502 ล้านบาท ต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน 8,217 ล้านบาท เนื่องจากในงวดเดียวกันของปีก่อนมีการจ่ายเงินล่วงหน้าตามสัญญาจัดหาเครื่องบินจำนวน 7,974 ล้านบาท และมีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 4,467 ล้านบาท ประกอบด้วยการจ่ายชำระคืนหนี้สินตามสัญญาเช่าเครื่องบิน จ่ายชำระดอกเบี้ยหุ้นกู้ และจ่ายชำระดอกเบี้ยเงินกู้ยืม

ระยะยาว เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 มีจำนวน 92,526 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 8,314 ล้านบาท จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 ซึ่งมีอยู่จำนวน 84,212 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6)

เครื่องบิน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงานจำนวน 78 ลำ และมีเครื่องบินของบริษัทฯ ที่ไม่ได้ใช้ดำเนินงาน จำนวน 8 ลำ

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมจำนวน 297,753 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 5,245 ล้านบาท (1.8%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 มี.ค. 2568		31 ธ.ค. 2567		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	92,526	31.1	84,212	28.8	+8,314	+9.9
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย	1,634	0.5	1,734	0.6	-100	-5.8
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ	52,293	17.6	49,063	16.8	+3,230	+6.6
สินทรัพย์หมุนเวียน	146,453	49.2	135,009	46.2	+11,444	+8.5
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	36,458	12.2	37,025	12.7	-567	-1.5
สินทรัพย์สิทธิการใช้	71,653	24.1	75,367	25.7	-3,714	-4.9
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ	43,189	14.5	45,107	15.4	-1,918	-4.3
รวมสินทรัพย์	297,753	100.0	292,508	100.0	+5,245	+1.8

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 146,453 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 49.2 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 11,444 ล้านบาท (8.5%) โดยมีรายการที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญ ได้แก่

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด มีจำนวน 92,526 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 8,314 ล้านบาท (9.9%) โดยมีเงินสดสุทธิที่ได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน สูงกว่าเงินสดสุทธิที่ใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน และกิจกรรมลงทุน (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.1)
- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย มีจำนวน 1,634 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 100 ล้านบาท (5.8%) สาเหตุหลักจากการจำหน่ายเครื่องบินแบบแอร์บัส A340-500 จำนวน 1 ลำ เครื่องบินแบบโบอิง 777-200 จำนวน 1 ลำ และเครื่องยนต์อะไหล่จำนวน 1 เครื่องยนต์ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 9)
- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 52,293 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 3,230 ล้านบาท (6.6%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 1,621 ล้านบาท จากการเพิ่มขึ้นของรายได้จากการขายและให้บริการ และสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 1,544 ล้านบาท จาก

การลงทุนในเงินฝากประจำที่มีระยะเวลาครบกำหนดชำระมากกว่า 3 เดือน แต่ไม่เกิน 1 ปี ที่เพิ่มขึ้น (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.2, 7, 8, 23.2.3)

ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ มีจำนวน 36,458 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 12.2 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 567 ล้านบาท (1.5%) สาเหตุหลักจากการบันทึกค่าเสื่อมราคาสำหรับงวด และการรับรู้ค่าเพื่อผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินแบบโบอิง 777-300 จำนวน 6 ลำ ถึงแม้ว่าจะมีการซื้ออุปกรณ์เครื่องบินหมุนเวียนเพิ่มเติม (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 11)

สินทรัพย์สิทธิการใช้ มีจำนวน 71,653 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 24.1 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ประกอบด้วยสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสัญญาเช่าดำเนินงานสินทรัพย์ถาวรอื่น ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 3,714 ล้านบาท (4.9%) สาเหตุหลักจากการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับงวดและการวัดมูลค่าหนี้สินจากการเปลี่ยนเงื่อนไขสัญญาเช่าใหม่ตามระยะเวลาการเช่าที่คงเหลือ จากการที่บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาซื้อเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 4 ลำ ซึ่งบริษัทฯ เช่าดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 12)

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 43,189 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 14.5 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 เป็นจำนวน 1,918 ล้านบาท (4.3%) สาเหตุหลักจากเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินที่ลดลงจากการเปลี่ยนเงื่อนไขสัญญาเช่า (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 10.1, 10.2, 12, 13, 14, 23.2.1)

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) ในไตรมาสที่ 1 ปี 2568 เท่ากับร้อยละ 3.33 สูงกว่าช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนซึ่งเท่ากับร้อยละ 0.98 เนื่องจากมีกำไรสุทธิจากการดำเนินงาน

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 หนี้สินรวมของ**บริษัทฯ และบริษัทย่อย** มีจำนวน 242,314 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 4,605 ล้านบาท (1.9%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 มี.ค. 2568		31 ธ.ค. 2567		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน	67,270	27.8	67,077	27.1	+193	+0.3
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	7,346	3.0	9,510	3.9	-2,164	-22.8
หนี้สินระยะยาว	116,459	48.1	119,231	48.3	-2,772	-2.3
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	51,239	21.1	51,101	20.7	+138	+0.3
รวมหนี้สิน	242,314	100.0	246,919	100.0	-4,605	-1.9

หนี้สินหมุนเวียน มีจำนวน 67,270 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 27.8 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 193 ล้านบาท (0.3%) สาเหตุจากเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 1,362 ล้านบาท ตามการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้น ถึงแม้ว่ารายได้รับล่วงหน้าลดลง 1,173 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.2, 17)

หนี้สินระยะยาวรวมส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี มีจำนวน 123,805 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 51.1 ของหนี้สินทั้งหมด ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 4,936 ล้านบาท (3.8%) สาเหตุหลักจากการจ่ายชำระคืนหนี้สินตามสัญญาเช่า และการวัดมูลค่าหนี้สินตามสัญญาเช่า จากการที่บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาซื้อเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 4 ลำ ซึ่งบริษัทฯ เช่าดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน (หมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 5.2, 6.3, 12, 15, 16)

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 51,239 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 21.1 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 138 ล้านบาท (0.3%) สาเหตุหลักเกิดจากประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น เพิ่มขึ้น 512 ล้านบาท (1.5%) จากประมาณการหนี้สินระยะยาว สำหรับค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน รายการสำรองค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่นๆ สำหรับรายการซ่อมที่จะต้องจ่ายเงินในอนาคตตามสัญญา ซึ่งบริษัทฯ มีภาระผูกพันภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานในการซ่อมบำรุงเครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่นๆ ตลอดอายุสัญญาเช่า รวมถึงการเตรียมสภาพเครื่องบินก่อนการส่งมอบ คืนตามที่ผู้ให้เช่ากำหนดเมื่อสิ้นสุดสัญญาเช่า โดยบริษัทฯ ประมาณการค่าซ่อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตามชั่วโมงบิน รอบการบิน รอบการซ่อมใหญ่ และอายุสัญญาเช่า ซึ่งคำนวณตามสัดส่วนระยะเวลาที่บริษัทฯ ใช้งาน (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.2, 17, 18, 19, 20, 23.2.1)

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ และบริษัทย่อย มีจำนวน 55,439 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 9,850 ล้านบาท (21.6%) จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 ซึ่งมีอยู่จำนวน 45,589 ล้านบาท จากการที่บริษัทฯ มีกำไรจากการดำเนินงาน และผลจากการปรับโครงสร้างทุนภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4.2.2)

ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 บริษัทฯ มีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากภาระผูกพันที่มีได้แสดงในงบการเงิน จากหนังสือค้ำประกันที่ออกโดยธนาคารในประเทศและต่างประเทศ และภาระผูกพันที่จะต้องจ่ายในอนาคตตามสัญญาเช่าของเครื่องบิน และสัญญาจัดหาสินทรัพย์ ซึ่งอยู่ระหว่างการรอรับมอบ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 24)

สรุปผลการดำเนินงานงบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ในไตรมาสที่ 1 ปี 2568 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) มีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ทั้งสิ้น 51,602 ล้านบาท สูงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน 5,708 ล้านบาท (12.4%) สาเหตุสำคัญเนื่องจากรายได้จากกิจการขนส่งเพิ่มขึ้น 5,116 ล้านบาท (12.1%) โดยรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 4,702 ล้านบาท (12.2%) เป็นผลจากปริมาณการผลิตและการขนส่งที่เพิ่มขึ้น จากการที่บริษัทฯ กลับมาให้บริการในเส้นทางยุโรป ได้แก่ ออสโล มิลาน บรัสเซลส์ และเส้นทางออสเตรเลีย ได้แก่ เพิร์ท อีกทั้งมีการปรับเพิ่มความถี่เที่ยวบินในเส้นทางภูมิภาคเอเชีย เพื่อรองรับปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น ส่วนรายได้จากค่าระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 414 ล้านบาท (11.0%) จากปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ที่เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน นอกจากนี้รายได้กิจการอื่นเพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 277 ล้านบาท (11.0%) ตามจำนวนเที่ยวบิน และผู้โดยสารของสายการบินลูกค้าที่เพิ่มขึ้น และมีรายได้อื่นๆ เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 315 ล้านบาท (28.9%) สำหรับค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) จำนวน 37,960 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 3,182 ล้านบาท (9.1%) ตามปริมาณการผลิตและ/หรือปริมาณการขนส่ง จำนวนเที่ยวบิน จุดบินและผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานเพิ่มสูงขึ้นจากหลายปัจจัย เช่น ราคาวัตถุดิบที่เพิ่มขึ้น ค่าบริการการบินต่อเที่ยวบินปรับตัวสูงขึ้น และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณาเพิ่มขึ้นตามการจองบัตรโดยสารที่เพิ่มสูงขึ้น ส่งผลให้บริษัทฯ มีกำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) เท่ากับ 13,642 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 2,526 ล้านบาท (22.7%)

บริษัทฯ มีต้นทุนทางการเงิน (ซึ่งเป็นการรับรู้ต้นทุนทางการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 : TFRS 9) จำนวน 3,481 ล้านบาท ต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน 1,126 ล้านบาท (24.4%) และมีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียวสุทธิเป็นค่าใช้จ่ายรวม 450 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่มาจากขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ ขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9 และขาดทุนจากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์ อย่างไรก็ตาม มีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ส่งผลให้ไตรมาสที่ 1 ปี 2568 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 9,714 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 7,207 ล้านบาท (287.5%) หรือคิดเป็นกำไรต่อหุ้น 0.34 บาท ในขณะที่ ปีก่อนมีกำไรต่อหุ้น 1.15 บาท เนื่องจากจำนวนหุ้นสามัญของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจากการปรับโครงสร้างทุนภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการ โดยมี EBITDA หลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน รวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) มีจำนวน 12,706 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 1,165 ล้านบาท (8.4%)

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) - งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

	ม.ค.-มี.ค.			
	2568	2567	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	51,602	45,894	+5,708	+12.4
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	43,219	38,517	+4,702	+12.2
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	4,176	3,762	+414	+11.0
- รายได้กิจการอื่น	2,801	2,524	+277	+11.0
- อื่นๆ	1,406	1,091	+315	+28.9
ค่าใช้จ่ายรวม	37,960	34,778	+3,182	+9.1
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	12,703	12,926	-223	-1.7
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบิน	25,257	21,852	+3,405	+15.6
กำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	13,642	11,116	+2,526	+22.7
ต้นทุนทางการเงิน	3,481	4,607	-1,126	-24.4
กำไรจากการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	10,161	6,509	+3,652	+56.1
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	139	(5,379)	+5,518	+102.6
ปรับปรุงรายได้บัตรโดยสารที่หมดอายุ	-	4,136	-4,136	-100.0
โครงการร่วมใจจากองค์กร	-	(11)	+11	+100.0
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์	(273)	(3,338)	+3,065	+91.8
กำไร (ขาดทุน) จากการปรับโครงสร้างหนี้	(4)	493	-497	-100.8
ขาดทุนจากการขายสินทรัพย์	(7)	(33)	+26	+78.8
ขาดทุนจากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์	(107)	-	-107	-
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 (กลับรายการ)	(198)	130	-328	-252.3
กำไรก่อนภาษีเงินได้	9,711	2,507	+7,204	+287.4
กำไรสุทธิ	9,714	2,507	+7,207	+287.5
กำไรต่อหุ้น (บาท)	0.34	1.15	-0.81	-70.4

			ม.ค.-มี.ค.			
			2568	2567	เปลี่ยนแปลง	
					จำนวน	%
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ						
EBITDA หลังหักค่าเช่าเครื่องบิน	(ล้านบาท)	12,706	13,871	-1,165	-8.4	
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	4.33	3.88	+0.45	+11.6	
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	17,729	14,646	+3,083	+21.1	
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	14,776	12,227	+2,549	+20.8	
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	83.3	83.5		-0.2	
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-กม.)	2.91	3.14	-0.23	-7.3	
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	975	784	+191	+24.4	
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	482	417	+65	+15.6	
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	49.4	53.1		-3.7	
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	113,379	95,679	+17,700	+18.5	
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-กม.)	8.58	8.86	-0.28	-3.2	
จำนวนเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 31 มี.ค.	(ลำ)	78	73	+5	+6.8	
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	87,212	73,164	+14,048	+19.2	
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	13.7	12.8	+0.9	+7.0	
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย						
1 USD : THB		33.9542	35.6601	-1.7059	-4.8	
1 EUR : THB		35.7005	38.7080	-3.0075	-7.8	
100 JPY : THB		22.2813	24.0491	-1.7678	-7.4	
อัตราแลกเปลี่ยน ณ 31 มี.ค.						
1 USD : THB		34.0859	36.6318	-2.5459	-6.9	
1 EUR : THB		37.0723	39.6486	-2.5763	-6.5	
100 JPY : THB		23.0368	24.4332	-1.3964	-5.7	
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	100.29	111.85	-11.56	-10.3	

หมายเหตุ : EBITDA หลังหักค่าเช่าเครื่องบิน = รายได้ (ไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ และกำไรจากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) ขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้ ต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 ผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ และขาดทุนจากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์) หักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน รวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour)

สินทรัพย์ งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวมจำนวน 297,274 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 5,124 ล้านบาท (1.8%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	31 มี.ค. 2568		31 ธ.ค. 2567		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	92,347	31.1	84,012	28.7	+8,335	+9.9
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย	1,634	0.5	1,734	0.6	-100	-5.8
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ	52,378	17.6	49,268	16.9	+3,110	+6.3
สินทรัพย์หมุนเวียน	146,359	49.2	135,014	46.2	+11,345	+8.4
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	36,412	12.3	36,979	12.7	-567	-1.5
สินทรัพย์สิทธิการใช้	71,634	24.1	75,345	25.8	-3,711	-4.9
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ	42,869	14.4	44,812	15.3	-1,943	-4.3
รวมสินทรัพย์	297,274	100.0	292,150	100.0	+5,124	+1.8

- สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 146,359 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 49.2 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 11,345 ล้านบาท (8.4%) สาเหตุหลักเกิดจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น 8,335 ล้านบาท และสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 1,544 ล้านบาท จากการลงทุนในเงินฝากประจำที่มีระยะเวลาคงกำหนดชำระมากกว่า 3 เดือน แต่ไม่เกิน 1 ปี ที่เพิ่มขึ้น (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.2, 6.1, 7, 8, 9, 23.2.3)

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ มีจำนวน 36,412 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 12.3 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจำนวน 567 ล้านบาท (1.5%) จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 สาเหตุหลักจากการบันทึกค่าเสื่อมราคาสำหรับงวด และการรับรู้ค่าเพื่อผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินแบบโบอิง 777-300 จำนวน 6 ลำ ถึงแม้ว่าจะมีการซื้ออุปกรณ์เครื่องบินหมุนเวียนเพิ่มเติม (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 11)

สินทรัพย์สิทธิการใช้ มีจำนวน 71,634 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 24.1 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ซึ่งประกอบด้วยสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสัญญาเช่าดำเนินงานสินทรัพย์ถาวรอื่น ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 3,711 ล้านบาท (4.9%) สาเหตุหลักจากการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับงวดและการวัดมูลค่าหนี้สินจากการเปลี่ยนเงื่อนไขสัญญาเช่าใหม่ตามระยะเวลาการเช่าที่คงเหลือ จากการที่บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาซื้อเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 4 ลำ ซึ่งบริษัทฯ เช่าดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 12)

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 42,869 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 14.4 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 1,943 ล้านบาท (4.3%) สาเหตุหลักจากเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินที่ลดลงจากการเปลี่ยนเงื่อนไขสัญญาเช่า (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 10.1, 10.2, 12, 13, 14, 23.2.1)

หนี้สิน งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 บริษัทฯ มีหนี้สินรวมจำนวน 242,053 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 4,602 ล้านบาท (1.9%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	31 มี.ค. 2568		31 ธ.ค. 2567		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน	67,082	27.7	66,883	27.1	+199	+0.3
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	7,335	3.0	9,501	3.9	-2,166	-22.8
หนี้สินระยะยาว	116,448	48.1	119,217	48.3	-2,769	-2.3
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	51,188	21.2	51,054	20.7	+134	+0.3
รวมหนี้สิน	242,053	100.0	246,655	100.0	-4,602	-1.9

หนี้สินหมุนเวียน มีจำนวน 67,082 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 27.7 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 199 ล้านบาท (0.3%) สาเหตุหลักจากเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 1,372 ล้านบาท ตามการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้น ถึงแม้ว่ารายได้รับล่วงหน้าลดลง 1,173 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.2, 17)

หนี้สินระยะยาวรวมส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี มีจำนวน 123,783 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 51.1 ของหนี้สินทั้งหมด ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 4,935 ล้านบาท (3.8%) สาเหตุหลักจากการจ่ายชำระคืนหนี้สินตามสัญญาเช่า และการวัดมูลค่าหนี้สินตามสัญญาเช่า จากการที่บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาซื้อเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 4 ลำ ซึ่งบริษัทฯ เช่าดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน (หมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 5.2, 6.3, 12, 15, 16)

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 51,188 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 21.2 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้น 134 ล้านบาท (0.3%) สาเหตุหลักเกิดจากประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 512 ล้านบาท (1.5%) จากประมาณการหนี้สินระยะยาว สำหรับค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน รายการสำรองค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่นๆ สำหรับรายการซ่อมที่จะต้องจ่ายเงินในอนาคตตามสัญญา ซึ่งบริษัทฯ มีภาระผูกพันภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานในการซ่อมบำรุงเครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่นๆ ตลอดอายุสัญญาเช่า รวมถึงการเตรียมสภาพเครื่องบินก่อนการส่งมอบคืนตามที่ผู้ให้เช่ากำหนดเมื่อสิ้นสุดสัญญาเช่า โดยบริษัทฯ ประมาณการค่าซ่อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตามชั่วโมงบิน รอบการบิน รอบการซ่อมใหญ่ และอายุสัญญาเช่า ซึ่งคำนวณตามสัดส่วนระยะเวลาที่บริษัทฯ ใช้งาน (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.2, 17, 18, 19, 20, 23.2.1)

ส่วนของผู้ถือหุ้น งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 บริษัทฯ มีส่วนของผู้ถือหุ้นจำนวน 55,221 ล้านบาทเพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 9,726 ล้านบาท (21.4%) จากการที่บริษัทฯ มีกำไรจากการดำเนินงาน และผลจากการปรับโครงสร้างทุนภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4.2.2)

4. ปัจจัยที่อาจมีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

ช่วงต้นเดือนเมษายน 2568 ที่ผ่านมา เศรษฐกิจโลกเผชิญกับความไม่แน่นอน หลังมีการประกาศมาตรการภาษีศุลกากรตอบโต้ (Reciprocal Tariffs) ของสหรัฐอเมริกา ซึ่งจะมีการเรียกเก็บจากกว่า 180 ประเทศและเขตปกครอง รวมถึงสมาชิกสหภาพยุโรปจะเผชิญนโยบายการค้าใหม่ที่ครอบคลุมในวงกว้าง ต่อมาประธานาธิบดีโดนัลด์ ทรัมป์ ได้ประกาศระงับการขึ้นภาษีนำเข้าจากต่างประเทศทั้งหมด และลดอัตราภาษีนำเข้าสินค้าจากพันธมิตรทางการค้าส่วนใหญ่ของสหรัฐอเมริกาลงเหลือร้อยละ 10 ซึ่งเป็นอัตราภาษีพื้นฐานเป็นเวลา 3 เดือน เพื่อเปิดทางให้มีการเจรจาการค้า ยกเว้นสาธารณรัฐประชาชนจีน อย่างไรก็ตาม การประกาศมาตรการดังกล่าว ส่งผลให้กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) แสดงความกังวลถึงผลกระทบต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจทั่วโลก รวมถึงความเชื่อมั่นของผู้บริโภคและนักลงทุน ซึ่งอาจกระทบต่อแนวโน้มการเติบโตของเศรษฐกิจ

อุตสาหกรรมการบินยังคงมีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยในระยะยาวคาดการณ์แนวโน้มอุตสาหกรรมการบินโลก (ปี 2567-2577) ว่าจะมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 4.0 ต่อปี และภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกยังคงเป็นตลาดการเดินทางทางอากาศที่ใหญ่ที่สุดด้วยการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 5.1 ต่อปี จากความต้องการเดินทางที่เพิ่มขึ้นจากสาธารณรัฐประชาชนจีน และสาธารณรัฐประชาชนอินเดียเป็นสำคัญ อย่างไรก็ตาม อุตสาหกรรมการบินยังเผชิญความท้าทาย อาทิ ปัญหาห่วงโซ่อุปทานซึ่งส่งผลให้มีการขาดแคลนเครื่องบินอย่างต่อเนื่อง อัตราผลตอบแทนที่ชะลอตัวจากอัตราค่าโดยสารที่ปรับตัวเข้าสู่ภาวะปกติจากที่เคยสูงขึ้นในช่วงหลังวิกฤติโควิด-19 ต้นทุนที่เพิ่มสูงขึ้นโดยเฉพาะค่าแรง และค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน รวมถึงความเสี่ยงจากสงครามการค้าที่ยกระดับขึ้นจากการใช้มาตรการทางภาษี

เศรษฐกิจไทยเผชิญความไม่แน่นอนจากสงครามการค้ากดดันการส่งออกและการลงทุน และยังส่งผลให้เกิดภาวะชะลอการลงทุน อย่างไรก็ตาม คาดว่าภาคการท่องเที่ยวและบริการจะเติบโตต่อเนื่อง จากนโยบายกระตุ้นการท่องเที่ยว อาทิ การประกาศให้ปี 2568 เป็นปีแห่ง “Amazing Thailand Grand Tourism and Sports Year 2025” การจัดกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยวและกีฬาอย่างต่อเนื่อง และมาตรการของรัฐบาลที่เอื้อต่อการเดินทาง อาทิ มาตรการวีซ่าฟรี (Visa-Free) การยกเว้นบัตร ตม.6 รวมถึงการส่งเสริมให้สายการบินเพิ่มเที่ยวบินมากขึ้น เป็นต้น

บริษัทฯ มุ่งมั่นพัฒนาฝูงบินและห้องโดยสารอย่างต่อเนื่อง โดยลงนามในสัญญาเช่าเครื่องบินแบบแอร์บัส A321neo จำนวน 5 ลำ ติดตั้งเครื่องยนต์ที่มีประสิทธิภาพสูง ประหยัดพลังงาน นับเป็นอีกหนึ่งก้าวสำคัญในการยกระดับการให้บริการด้วยเครื่องบินรุ่นใหม่ ที่รองรับทั้งประสิทธิภาพเชื้อเพลิงและความสะดวกสบายของผู้โดยสาร นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ลงนามในหนังสือแสดงเจตจำนง (Letter of Intent: LOI) ร่วมกับแอร์บัส เพื่อเดินทางสู่โครงการปรับปรุงห้องโดยสารของเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 เพื่อสร้างประสบการณ์การเดินทางสู่ระดับพรีเมียม ซึ่งจะเริ่มดำเนินการในช่วงปี 2571 ห้องโดยสารใหม่จะมี 3 ชั้นที่นั่ง ได้แก่ Royal Silk Class Premium Economy Class และ Economy Class เพื่อเสริมสร้างความพึงพอใจอย่างสูงสุดให้แก่ผู้โดยสาร สอดคล้องกับแผนฟื้นฟูธุรกิจและกลยุทธ์ขยายตลาดของสายการบินอย่างยั่งยืน

นอกจากนี้ เพื่อเสริมศักยภาพอุตสาหกรรมการบินซ่อมบำรุงอากาศยาน (MRO) ของไทย สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติในการผลักดันประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบิน (Aviation Hub) ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ บริษัทฯ และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ร่วมลงนามบันทึกความเข้าใจการศึกษาความเป็นไปได้ของความร่วมมือทางธุรกิจโครงการพัฒนาศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ณ ท่าอากาศยาน

อยู่ตะเภา เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ในการร่วมมือกันพัฒนาธุรกิจศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน และธุรกิจอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง รองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย และภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก รวมไปถึงการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านอุตสาหกรรมการบิน อีกทั้ง บริษัทฯ ลงนามบันทึกความเข้าใจ (MOU) กับบริษัท Kansas Modification Center, LLC. (KMC) จัดตั้งบริษัทร่วมทุนดำเนินธุรกิจดัดแปลงเครื่องบินโดยสารแบบโบอิง 777-300ER ให้เป็นเครื่องบินขนส่งสินค้า (Passenger-to-Freighter: P2F) โดยคาดว่าจะเริ่มดำเนินการได้ภายในไตรมาสที่ 2 ของปี 2569 ที่ศูนย์ซ่อมบำรุงการบินไทย ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง และมีแผนขยายไปยังพื้นที่ระยอง เขตเศรษฐกิจพิเศษ EEC ต่อไปในอนาคต

บริษัทฯ ร่วมมือทางวิชาการกับจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในโครงการ “จุฬาฯ - การบินไทย: ความรู้คู่ฟ้า Chula-TG: Be the Star in the Sky of Knowledge” มีเป้าหมายเพื่อส่งเสริมการเรียนรู้ตลอดชีวิต การแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ และการพัฒนาหลักสูตรที่ตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของโลกยุคใหม่ โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมบริการที่ต้องเผชิญกับความท้าทายด้านบุคลากร เทคโนโลยี และความคาดหวังของผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว โดยจะมีกิจกรรมที่หลากหลาย อาทิ การจัดทำรายการ “Series of the President” ซึ่งเป็นรายการสัมภาษณ์ผู้บริหารระดับสูงของการบินไทย โดยมีเป้าหมายเพื่อเปิดเผยแนวคิดภาวะผู้นำ วิสัยทัศน์ในการขับเคลื่อนองค์กร และการจัดการในสภาพแวดล้อมที่ท้าทาย และการออกแบบหลักสูตรด้านการบริการภายใต้ชื่อ “School of Hospitality” โดยเน้นการฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการผสมผสานกับองค์ความรู้ด้านจิตวิทยาบริการ การสื่อสารข้ามวัฒนธรรม และความเข้าใจพฤติกรรมผู้บริโภคในยุคดิจิทัล เพื่อยกระดับทักษะของบุคลากรในอุตสาหกรรมบริการให้มีมาตรฐานเทียบเท่าระดับนานาชาติ เป็นต้น

เมื่อวันที่ 18 เมษายน 2568 บริษัทฯ ได้จัดการประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2568 ซึ่งเป็นการประชุมผู้ถือหุ้นที่จัดขึ้นตามข้อกำหนดของแผนฟื้นฟูกิจการ เพื่อพิจารณาอนุมัติกำหนดจำนวนกรรมการ แต่งตั้งกรรมการเข้าใหม่ และกำหนดกรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทฯ ต่อมาเมื่อวันที่ 28 เมษายน 2568 ผู้บริหารแผนได้ยื่นคำร้องต่อศาลล้มละลายกลาง เพื่อแจ้งผลสำเร็จของการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการและขอให้ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการ โดยบริษัทฯ ตั้งเป้าหมายที่จะกลับเข้าซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (SET) ภายในเดือนกรกฎาคม 2568 ตามแนวคิด “THE NEW WORLDS OF TOMORROW” ซึ่งเป็นการฉายภาพการบินไทยในโฉมใหม่ ที่พร้อมจะก้าวสู่นาคตอย่างมั่นคง แข็งแกร่ง และเติบโต เป็นส่วนหนึ่งในการนำเสนอเอกลักษณ์ความเป็นไทยสู่ผู้คนทั่วโลกอย่างเต็มภาคภูมิในฐานะสายการบินที่มุ่งมั่นพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เพื่อรักษามาตรฐานการบริการระดับสากล และก้าวสู่ยุคใหม่ด้วยความเหนือระดับที่ทั่วโลกเชื่อมั่น

5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		ม.ค. - มี.ค.			
		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2568	2567	2568	2567
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)					
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	3.91	2.42	3.93	2.45
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร (Profitability Ratio)					
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน	ร้อยละ	19.72	14.07	19.70	14.18
อัตรากำไรสุทธิ	ร้อยละ	19.06	5.27	18.83	5.46
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	19.48	n/a	19.29	n/a
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)					
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	3.33	0.98	3.30	1.02
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)					
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	2.23	n/a	2.24	n/a
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	4.37	n/a	4.38	n/a
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	4.81	3.94	4.80	3.94
อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA	เท่า	8.95	13.52	8.96	13.46
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน	เท่า	2.10	1.93	2.09	1.94

ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

อัตราส่วนสภาพคล่อง (Current Ratio)

= สินทรัพย์หมุนเวียน (ไม่รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย) / หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้)

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

= กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน (รวมต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) / รายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว)

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

= กำไร (ขาดทุน) สุทธิ / รายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว)

อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity)

= กำไร (ขาดทุน) สุทธิ / ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Total Asset)

= กำไร (ขาดทุน) สุทธิ / สินทรัพย์รวมเฉลี่ย

อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)

= (เงินกู้ยืมระยะสั้น + หนี้สินระยะยาวรวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) / ส่วนของผู้ถือหุ้น

อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Total Debt to Equity)

= หนี้สินรวม / ส่วนของผู้ถือหุ้น

อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย (Interest Coverage Ratio)

= กำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์
กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน กำไร (ขาดทุน) จากการปรับโครงสร้างหนี้ ผลขาดทุนจากการด้อยค่า

ซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 กำไร (ขาดทุน) จากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์ และผลกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (EBITDA) / ดอกเบี้ยจ่าย

อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA (Net Debt to EBITDA)

$$= (\text{หนี้สินรวม} - \text{เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด}) / \text{EBITDA}$$

อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (Debt Service Coverage Ratio)

$$= \text{EBITDAR} / (\text{การชำระคืนหนี้สินระยะยาวและหนี้สินตามสัญญาเช่า} + \text{ดอกเบี้ยจ่าย} + \text{ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่})$$

5. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

5.1 ข้อมูลทั่วไป

5.1.1 ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัทฯ

ชื่อบริษัท	: บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
ชื่อภาษาอังกฤษ	: THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC COMPANY LIMITED
ชื่อย่อหลักทรัพย์	: THAI
ประเภทธุรกิจ	: บริการขนส่งทางอากาศและกิจการอื่นที่เกี่ยวข้อง
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	: เลขที่ 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900
เลขทะเบียนบริษัท	: 0107537001757
เว็บไซต์	: www.thaiairways.com
โทรศัพท์	: 02-545-1000 และ 02-025-1000
THAI Contact Center	: 02-356-1111
Cargo Contact Center	: 02-137-4200
Royal Orchid Holidays	: 02-545-3252
ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว	: ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 28,303,291,567 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1.30 บาท รวมมูลค่า 36,794,279,037.10 บาท

5.1.2 บุคคลอ้างอิง

นายทะเบียนหลักทรัพย์

ชื่อบริษัท	: บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	: 93 ชั้น 14 อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ถนนรัชดาภิเษก แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์	: 02-009-9999
โทรสาร	: 02-009-9991
เว็บไซต์	: www.set.or.th/th/tsd/overview

ผู้สอบบัญชี

ชื่อบริษัท	: บริษัท ดีลอยท์ ทูช โธมัทส โซียยศ สอบบัญชี จำกัด
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	: 11/1 อาคารเอไอเอ สาทร ทาวเวอร์ ชั้นที่ 23-27 ถนนสาทรใต้ แขวงยานนาวา เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120
โทรศัพท์	: 02-034-0000
โทรสาร	: 02-034-0100

ที่ปรึกษากฎหมาย

ชื่อบริษัท	:	บริษัท เบเคอร์ แอนด์ แม็คเค็นซี จำกัด
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	:	195 อาคารวัน แบงค็อก ทาวเวอร์ 4 ชั้น 30 - 33 ถนนวิฑู แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10330
โทรศัพท์	:	02-636-2000
โทรสาร	:	02-636-2111

5.2 ข้อพิพาททางกฎหมาย

บริษัทฯ หรือบริษัทย่อยของบริษัทฯ เกี่ยวข้องเป็นครั้งคราวกับการดำเนินการทางกฎหมายซึ่งเกี่ยวเนื่องจากการดำเนินธุรกิจโดยปกติของบริษัทฯ โดยฝ่ายกฎหมายของบริษัทฯ เป็นศูนย์กลางผู้รับผิดชอบกรณีที่มีการบินไทยฟ้องร้องหรือถูกฟ้องร้องดำเนินคดี โดยมอบหมายพนักงานภายในฝ่ายกฎหมายเป็นผู้รับผิดชอบในแต่ละคดี ไม่ว่าจะเป็นคดีที่บริษัทฯ ดำเนินคดีเอง หรือได้ว่าจ้างที่ปรึกษาทางกฎหมายหรือทนายความภายนอกให้เป็นผู้รับผิดชอบคดีก็ตาม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับคดีพิพาทดังกล่าวต้องตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลและเอกสารต่าง ๆ และให้ความร่วมมือเพื่อให้บริษัทฯ ดำเนินคดีได้อย่างถูกต้องและครบถ้วน โดยคำนึงถึงประโยชน์ของบริษัทฯ เป็นสำคัญ

ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 บริษัทฯ เห็นว่ามีข้อพิพาทหรือคดีความที่สำคัญและควรเปิดเผย ดังนี้

5.2.1 ข้อพิพาททางแรงงาน

- ข้อพิพาทเกี่ยวกับการเลิกจ้างพนักงาน

ภายหลังจากที่บริษัทฯ ดำเนินการปรับโครงสร้างองค์กรซึ่งมีการลดจำนวนพนักงานผ่านโครงการต่าง ๆ เช่น โครงการร่วมใจเสียสละเพื่อองค์กร (Mutual Separation Plan – MSP) และให้พนักงานสมัครใจเข้าร่วมกระบวนการกลั่นกรองสู่โครงสร้างองค์กรใหม่ และท้ายที่สุด บริษัทฯ มีความจำเป็นต้องมีการเลิกจ้างพนักงานรวมจำนวน 1,362 คน ต่อมา เมื่อติดพนักงานที่พ้นสภาพจากการเป็นพนักงานและถูกเลิกจ้างภายใต้กระบวนการดังกล่าว ยื่นคำร้องขออนุญาตต่อศาลล้มละลายกลางตาม พ.ร.บ.ล้มละลาย มาตรา 90/12 (4) เพื่อขอฟ้องร้องบริษัทฯ ต่อศาลแรงงานและศาลล้มละลายกลาง ได้อนุญาตให้อดีตพนักงานฟ้องร้องบริษัทฯ ได้ โดยอดีตพนักงานหลายรายได้ฟ้องร้องบริษัทฯ ผู้บริหารแผน และผู้บริหารของบริษัทฯ เป็นคดีแรงงานต่อศาลแรงงานกลางและศาลแรงงานภาคต่าง ๆ โดยเป็นการฟ้องร้องในประเด็นต่าง ๆ เช่น การเลิกจ้างไม่เป็นธรรม การคำนวณค่าชดเชย การเรียกร้องค่าเสียหายหรือค่าตอบแทนต่าง ๆ ที่อาจถือเป็นค่าจ้างตามกฎหมาย ซึ่งส่วนหนึ่งมีการยื่นฟ้องขอให้เพิกถอนคำสั่งพนักงานตรวจแรงงาน เป็นต้น โดยคดีส่วนใหญ่ศาลชั้นต้นได้พิพากษายกฟ้องโจทก์ และศาลอุทธรณ์คดีชั้นอุทธรณ์พิเศษแผนกคดีแรงงานได้วินิจฉัยและมีคำพิพากษาในประเด็นสำคัญต่าง ๆ ในแนวทางเดียวกัน กล่าวคือ การเลิกจ้างของบริษัทฯ ไม่เป็นการเลิกจ้างที่ไม่เป็นธรรมและไม่เป็นการละเมิด บริษัทฯ จึงไม่ต้องจ่ายค่าเสียหายตามคำขอท้ายฟ้อง การบอกกล่าวการเลิกจ้างล่วงหน้าเป็นไปโดยชอบด้วยกฎหมาย บริษัทฯ สามารถกำหนดวันหยุดพักผ่อนประจำปีได้ บริษัทฯ ไม่ต้องจ่ายเงินทดแทนวันหยุดพักผ่อนประจำปีสะสม บริษัทฯ สามารถส่งเงินต่อสหกรณ์ออมทรัพย์เพื่อชำระหนี้ของพนักงานที่มีต่อสหกรณ์ออมทรัพย์ได้ ทำให้คำวินิจฉัยในส่วนนี้เป็นคุณกับบริษัทฯ และไม่ต้องชำระเงินตามฟ้อง อย่างไรก็ตาม ในประเด็นการพิจารณาค่าตอบแทนที่ต้องนำมาคำนวณเป็นค่าชดเชยนั้น ศาลพิจารณาว่าค่าเบี้ยเลี้ยง ประเภทเงินเบี้ยเลี้ยงเที่ยวบินหรือค่าชั่วโมงบิน (Flight Per Diem) และค่าวิชาชีพหรือค่าใบอนุญาตประกอบวิชาชีพ (License Allowance) เป็นค่าจ้าง บริษัทฯ จึงชำระเงินเพิ่มเติมให้แก่อดีตพนักงานอย่างถูกต้องครบถ้วนแล้ว

5.2.2 ข้อพิพาทกับกรมศุลกากร

กรมศุลกากร ฝ่ายคดี ส่วนควบคุมทางศุลกากร สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ดำเนินการตรวจสอบการปฏิบัติการศุลกากร สำหรับกรณีการนำเข้าสินค้ามาเก็บรักษาในเขตปลอดอากรครัวการบินไทยเพื่อส่งออกไปนอกราชอาณาจักรเพื่อประกอบเป็นอาหารสำหรับให้บริการผู้โดยสารขาออกที่เดินทางไปนอกราชอาณาจักร ซึ่งเป็นการนำของต้องจำกัดเข้ามาในราชอาณาจักรก่อนได้รับอนุญาต ในช่วงปี 2555 ถึงปี 2561 อันเป็นความผิดฐานหลักเลี่ยงข้อจำกัดตามมาตรา 27 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 จำนวน 682 ใบขนสินค้า ซึ่งบริษัทฯ อาจทำความตกลงระงับคดีในชั้นศุลกากรได้ โดยขอเปรียบเทียบงดการฟ้องร้อง ซึ่งกรมศุลกากรได้ประเมินความรับผิดที่บริษัทฯ ต้องชดใช้เงินตามมูลค่าสินค้า เป็นจำนวนเงินประมาณ 45,887,641.13 บาท ปัจจุบันบริษัทฯ อยู่ระหว่างการทำความตกลงระงับคดีกับกรมศุลกากร

5.2.3 ข้อพิพาทอันเกี่ยวเนื่องกับกฎหมายว่าด้วยการแข่งขันทางการค้า

- ข้อพิพาทที่เกิดขึ้นในสาธารณรัฐเกาหลี

ข้อพิพาทที่เกิดขึ้นในสาธารณรัฐเกาหลีเป็นข้อพิพาทที่สืบเนื่องมาจากกรณีที่ Korea Fair Trade Commission (KFTC) ได้มีคำตัดสินกล่าวโทษสายการบินต่าง ๆ รวมถึงบริษัทฯ ว่าร่วมกันกำหนดราคาค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมัน (Fuel Surcharge) บริษัทฯ และสายการบินอื่น ๆ อีก 11 สายการบินจึงถูกกลุ่มบริษัทในสาธารณรัฐเกาหลีฟ้องเรียกร้องค่าเสียหายจากการร่วมกันกำหนดราคาอันเป็นการฝ่าฝืนคำตัดสินดังกล่าว โดยกลุ่มโจทก์มีการเรียกร้องค่าเสียหายเฉพาะในส่วนของบริษัทฯ เป็นจำนวนเงินประมาณ 981.3 ล้านวอนเกาหลี อย่างไรก็ตาม ตามรายงานค่าเสียหายของผู้เชี่ยวชาญ (Appraisal Report) บริษัทฯ มีส่วนแบ่งค่าเสียหายที่ต้องรับผิดชอบรวมประมาณ 89.8 ล้านวอนเกาหลี (หรือคิดเป็นประมาณ 2.08 ล้านบาท (อ้างอิงอัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 จากธนาคารแห่งประเทศไทย)) โดยปัจจุบันคดีดังกล่าวยังอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล บริษัทฯ จึงยังไม่อาจประเมินผลของคดีได้ว่า ผลของคดีจะเป็นไปในทางลบหรือไม่ และหากผลคดีเป็นไปในทางลบ บริษัทฯ จะต้องรับผิดชอบเป็นเงินจำนวนเท่าใด แต่คาดว่าจะไม่เกินจำนวนเงินตามที่โจทก์เรียกร้อง

5.2.4 การตรวจสอบทางภาษีจากหน่วยงานในต่างประเทศ

บริษัทฯ ได้เข้าไปเกี่ยวข้องเป็นครั้งคราวกับการตรวจสอบทางภาษีของหน่วยงานรัฐของราชอาณาจักรกัมพูชา โดยหน่วยงานสรรพากรในราชอาณาจักรกัมพูชา ได้มีหนังสือแจ้งการประเมินภาษีเพิ่มเติมมายังบริษัทฯ เพื่อประเมินภาษี 3 ประเภท ย้อนหลัง ได้แก่ ภาษีนิตินุศล ภาษีธุรกิจเฉพาะ และภาษีหัก ณ ที่จ่าย ที่เกิดขึ้นในประเทศกัมพูชาในปี 2560 ถึงปี 2563 โดยบริษัทฯ ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาทางกฎหมายภาษีเพื่อให้ความเห็นในเรื่องดังกล่าว และได้ทำหนังสือชี้แจงและโต้แย้งการประเมินภาษีย้อนหลัง ปัจจุบัน บริษัทฯ เสร็จต่อการลงจ่ายได้ข้อยุติ โดยหน่วยงานภาษีประเทศกัมพูชา ปรับลดจำนวนเงินที่ประเมินภาษีจาก 28,447,012,948 เรียลกัมพูชา เหลือ 8,784,065,821 เรียลกัมพูชา หรือคิดเป็นประมาณ 74,849,025 บาท (อ้างอิงอัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 จากธนาคารแห่งประเทศไทย) และให้สามารถผ่อนชำระเป็นระยะเวลา 4 งวด เริ่มงวดแรกในเดือนมกราคม 2568 เป็นต้นไป ซึ่งบริษัทฯ ได้มีการชำระครบถ้วนแล้วทั้ง 4 งวดในระหว่างเดือนมกราคมถึงเดือนเมษายน 2568

5.3 สรุปสาระสำคัญของแผนฟื้นฟูกิจการและข้อมูลสำคัญอื่น

5.3.1 สรุปสาระสำคัญของแผนฟื้นฟูกิจการ

เมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2563 การบินไทยยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการต่อศาลล้มละลายกลาง ("ศาล") ต่อมาเมื่อวันที่ 14 กันยายน 2563 ศาลมีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการการบินไทย และแต่งตั้งให้บริษัท อีวาย คอร์ปอเรท แอดไวซอรี เซอร์วิส จำกัด ร่วมกับ พล.อ.อ. ชัยพฤกษ์ ดิษยะศริน นายจักรกฤตย์ พาราพันธกุล นายพิระพันธุ์ สาลิรัฐวิภาค นายบุญทักษ์ หวังเจริญ นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ และนายชาญศิลป์ ตรีนุชกร เป็นผู้ทำแผนฟื้นฟูกิจการ

เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2564 ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการ โดยมีนายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ นายพรชัย จีระเวช นายไกรสร บารมียวยชัย นายศิริ จิระพงษ์พันธ์ และนายชาญศิลป์ ตรีนุชกร เป็นผู้บริหารแผน ทั้งนี้ ตาม พ.ร.บ. ล้มละลาย มาตรา 90/59 ประกอบมาตรา 90/25 เมื่อผู้บริหารแผนรับทราบคำสั่งเห็นชอบด้วยแผน อำนาจหน้าที่ในการจัดการกิจการและทรัพย์สินของการบินไทย และบรรดาสหสิทธิตามกฎหมายของผู้ถือหุ้นของการบินไทย (ยกเว้นสิทธิที่จะได้รับเงินปันผล) ตกแก่ผู้บริหารแผน โดยตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 10.3 การลงนามในเอกสารใด ๆ เพื่อทำธุรกรรมหรือเพื่อให้มีผลผูกพันการบินไทย ให้ผู้บริหารแผน 2 คน มีอำนาจลงนามร่วมกันเพื่อผูกพันการบินไทย อย่างไรก็ตาม แผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.6.8 กำหนดว่า ก่อนที่จะมีการยื่นคำร้องต่อศาลล้มละลายกลางเพื่อแจ้งผลสำเร็จของการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการและขอให้ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการ ให้ผู้บริหารแผนมีอำนาจและหน้าที่ในการเรียกประชุมผู้ถือหุ้นและเสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณาเรื่องต่าง ๆ ตามที่แผนฟื้นฟูกิจการกำหนดไว้ ซึ่งได้แก่ (ก) กำหนดจำนวนกรรมการ (ข) แต่งตั้งหรือถอดถอนกรรมการ และ (ค) กำหนดกรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพัน โดยในการออกเสียงลงคะแนนในที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อให้มีมติในเรื่องดังกล่าวให้เป็นไปตามข้อบังคับของบริษัทฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และให้ถือว่าเป็นการที่ผู้บริหารแผนตกลงให้สิทธิในการดังกล่าวข้างต้นตกกลับไปยังผู้ถือหุ้นแต่ละเฉพาะเพื่อประโยชน์ในการประชุมผู้ถือหุ้นครั้งนั้นเท่านั้น

เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการที่แก้ไขและเมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2565 นายไกรสร บารมียวยชัย และนายศิริ จิระพงษ์พันธ์ ได้ออกจากการเป็นผู้บริหารแผน ผู้บริหารแผนที่เหลืออยู่ซึ่งได้แก่นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ นายพรชัย จีระเวช และนายชาญศิลป์ ตรีนุชกร มีอำนาจกระทำการในฐานะผู้บริหารแผนของการบินไทยต่อไปได้ทันที ตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 10.6 (2)

5.3.1.1 เหตุผลที่ทำให้มีการฟื้นฟูกิจการ

ตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 2 ได้ระบุเหตุผลที่ทำให้มีการฟื้นฟูกิจการ ดังนี้

1) วัตถุประสงค์ในการขอฟื้นฟูกิจการ (ตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 2.1)

- (ก) เพื่อปรับปรุงโครงสร้างหนี้และเสนอเงื่อนไขการชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ความสามารถในการดำเนินธุรกิจและความสามารถในการชำระหนี้ของการบินไทย
- (ข) เพื่อให้เจ้าหนี้ทั้งหลายได้รับชำระหนี้ไม่น้อยกว่าในกรณีที่ศาลล้มละลายมีคำพิพากษาให้การบินไทยล้มละลาย
- (ค) เพื่อให้การบินไทยพ้นจากสภาวะการมีหนี้สินล้นพ้นตัว สามารถฟื้นฟูกิจการ และดำเนินการต่อไปได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน
- (ง) เพื่อปรับโครงสร้างองค์กร โครงสร้างธุรกิจ เพิ่มโอกาสในการหาแหล่งเงินทุนใหม่และพันธมิตรในการประกอบธุรกิจ

2) เหตุอันสมควรที่ต้องฟื้นฟูกิจการของการบินไทย (ตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 2.2)

การบินไทยได้ยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการ เนื่องจากการบินไทยเชื่อว่าการบินไทยมีพื้นฐานธุรกิจที่ดี แต่ในอดีตที่ผ่านมา มีปัจจัยหลายประการประกอบกันที่ทำให้การบินไทยอยู่ในสถานะหนี้สินล้นพ้นตัว โดยมีภาระหนี้สินมากกว่าทรัพย์สิน ไม่สามารถที่จะชำระหนี้ตามกำหนดได้ และเป็นหนี้เจ้าหนี้รวมกันไม่น้อยกว่าสิบล้านบาท ซึ่งหากการบินไทยไม่ได้รับอนุญาตให้ฟื้นฟูกิจการจะส่งผลกระทบต่อบุคคลต่าง ๆ เป็นวงกว้าง โดยมีรายละเอียดดังนี้

- (ก) การบินไทยเป็นกิจการที่มีพื้นฐานดีสามารถฟื้นฟูกิจการและสร้างกำไรได้ เพียงแต่มีปัจจัยหลายประการประกอบกันที่ทำให้การบินไทยอยู่ในสถานะหนี้สินล้นพ้นตัว และเป็นหนี้เจ้าหนี้รวมกันไม่น้อยกว่าสิบล้านบาท

การบินไทยเป็นบริษัทมหาชนจำกัดที่เป็นผู้ประกอบการธุรกิจสายการบินขนาดใหญ่ในประเทศไทยที่ให้บริการด้านการบินแบบเต็มรูปแบบ (Full Service Carrier) ตามมาตรฐานสากล โดยตั้งแต่เริ่มประกอบกิจการ การบินไทยได้สั่งสมชื่อเสียงด้านการให้บริการด้านการบินมาอย่างยาวนานกว่า 60 ปี จนได้รับการยอมรับจากลูกค้าในระดับนานาชาติในฐานะเป็นสายการบินแห่งชาติของประเทศไทย นอกจากนี้ การบินไทยยังได้ลงทุนจัดตั้งบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ขึ้น โดยการบินไทยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100 เพื่อประกอบกิจการสายการบินในประเทศและประเทศอื่นในภูมิภาคใกล้เคียง นอกจากนี้ การบินไทยยังเป็นผู้ประกอบธุรกิจสายการบินรายเดียวในประเทศไทยที่ได้รับสิทธิการบินและเส้นทางบินไปยังเมืองสำคัญต่าง ๆ อย่างทั่วถึง มีเครือข่ายการบินครอบคลุมทั่วโลกจากการเป็นสมาชิกและเป็นผู้ร่วมก่อตั้งกลุ่มพันธมิตรสายการบิน Star Alliance ซึ่งเป็นพันธมิตรสายการบินกลุ่มแรกของโลก รวมทั้งเป็นสายการบินที่มีสิทธินำเครื่องบินโดยสารขึ้นลงและจอดรับผู้โดยสารที่สนามบินสำคัญในต่างประเทศที่มีจำนวนมากที่สุดในประเทศไทย ดังนั้น การบินไทยจึงมีฐานลูกค้าที่ใช้บริการหลากหลายกลุ่มที่จะสามารถสร้างรายได้มั่นคงให้แก่การบินไทยได้ในอนาคต

นอกจากธุรกิจการให้บริการขนส่งทางอากาศแล้ว การบินไทยยังดำเนินธุรกิจอื่นซึ่งเป็นธุรกิจที่มีพื้นฐานที่ดี ได้แก่ ธุรกิจการบริการคลังสินค้า (Cargo & Mail Terminal Services) ธุรกิจการบริการลูกค้าภาคพื้น (Ground Customer Services) ธุรกิจการบริการอุปกรณ์ภาคพื้น (Ground Equipment Services) ธุรกิจครัวการบิน (Catering Services) การบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน ฝ่ายช่าง การบริการอำนวยความสะดวก การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน การจำหน่ายสินค้าที่ระลึก และบริการเครื่องฝึกบินจำลอง เป็นต้น ซึ่งล้วนแล้วแต่เป็นธุรกิจที่มีความจำเป็นต่อระบบการคมนาคมและขนส่งทางอากาศอย่างมาก โดยการบินไทยมีทรัพยากรในการดำเนินธุรกิจอย่างครบถ้วน

ตัวอย่างปัจจัยที่ทำให้การบินไทยอยู่ในสถานะหนี้สินล้นพ้นตัว และเป็นหนี้เจ้าหนี้รวมกันไม่น้อยกว่าสิบล้านบาท

- 1) กิจการของการบินไทยประสบปัญหาเนื่องจากสภาพการแข่งขันในธุรกิจสายการบินที่ปรับเปลี่ยนและทวีความรุนแรงขึ้นอย่างรวดเร็ว ในอดีตที่ผ่านมา การบินไทยสามารถประกอบธุรกิจจนมีกำไรและจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นมาอย่างต่อเนื่อง แต่ในช่วงประมาณ 10 ปีที่ผ่านมา อุตสาหกรรมการบิน

มีการแข่งขันที่สูงมาก ทั้งในภาคอุตสาหกรรมการบินระหว่างประเทศและอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศ จนทำให้ธุรกิจของการบินไทยได้รับผลกระทบอย่างไม่อาจหลีกเลี่ยงได้

ในส่วนของอุตสาหกรรมการบินระหว่างประเทศนั้น มีการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้นจากการขยายเครือข่าย เพิ่มความถี่เที่ยวบินและการเปิดเส้นทางบินใหม่ของทั้งสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ (Full Service Carrier) และสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carrier) สายการบินให้บริการเต็มรูปแบบได้ขยายตัวมายังประเทศไทยอย่างต่อเนื่อง โดยมีการแข่งขันด้านราคาอย่างรุนแรง อีกทั้งสายการบินต้นทุนต่ำหลายรายยังขยายเส้นทางบินออกสู่ต่างประเทศเพิ่มขึ้น โดยมุ่งเน้นการเติบโตไปยังประเทศที่มีศักยภาพการเติบโตสูง ซึ่งล้วนเป็นเส้นทางสำคัญในการทำธุรกิจของการบินไทย สำหรับอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศ ในอดีตประเทศไทยอนุญาตให้สายการบินเพียงไม่กี่รายเข้ามาให้บริการภายในประเทศ และจำกัดเส้นทางในการให้บริการของสายการบินเพื่อไม่ให้ทับซ้อนเส้นทางหลักของการบินไทยซึ่งเป็นสายการบินแห่งชาติ การบินไทยจึงขยายโครงสร้างธุรกิจด้านการบินในประเทศอย่างต่อเนื่อง แต่ต่อมา ประเทศไทยได้ปรับเปลี่ยนนโยบายโดยเปิดน่านฟ้าเสรีในปี 2547 ทำให้การบินไทยต้องเผชิญกับการแข่งขันด้านราคาทั้งจากสายการบินต้นทุนต่ำที่ให้บริการอยู่เดิมและสายการบินต้นทุนต่ำรายใหม่ และทำให้การบินไทยต้องเผชิญกับสถานะการแข่งขันที่รุนแรงจากสายการบินต่างชาติที่ต้องการเข้ามาแข่งขันในประเทศไทย

- 2) ผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) ซึ่งเป็นสถานการณ์ที่สุทธวิสัยอันไม่อาจคาดหมายได้ล่วงหน้า: ในอดีตการประกอบธุรกิจของการบินไทยจะมีรายจ่ายและรายรับในช่วงจำนวนที่แตกต่างกันไม่มากหรืออีกนัยหนึ่งคือมีส่วนต่างของกำไร (Margin) ไม่มาก โดยการบินไทยอาศัยการให้บริการอย่างต่อเนื่องเพื่อให้รายจ่ายและรายรับเกิดควบคู่กันไป และการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่องเท่านั้นที่จะทำให้ธุรกิจมีกำไร แต่ตั้งแต่ช่วงเดือนธันวาคมปี 2562 เป็นต้นมา ทั่วโลกเริ่มเกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) และทวีความรุนแรงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้การบินไทยและสายการบินอื่น ๆ ในอุตสาหกรรมจำเป็นต้องยกเลิกเที่ยวบิน ส่งผลกระทบให้ธุรกิจที่เกี่ยวข้องและสนับสนุนธุรกิจการบินของการบินไทยทั้งหลายต้องหยุดหรือมีการให้บริการที่ลดลง ประการสำคัญ ทำให้การบินไทยขาดรายได้และประสบสถานะขาดสภาพคล่องทางการเงินอย่างมีนัยสำคัญจนไม่อาจชำระหนี้ได้ถึงกำหนดชำระได้

แม้ว่าในไตรมาส 3 ของปี 2563 สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) จะมีแนวโน้มที่ดีขึ้นมีการผ่อนคลายมาตรการการเดินทางภายในประเทศ ทำให้สามารถทำการบินในเส้นทางในประเทศได้ อย่างไรก็ตาม ในเดือนธันวาคม 2563 ต่อเนื่องมายังเดือนมกราคม 2564 สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) กลับมีความรุนแรงขึ้นอีกครั้ง ทำให้สถานการณ์การผ่อนคลายมาตรการการเดินทางทั้งในและระหว่างประเทศไม่อาจคาดหมายได้ล่วงหน้าและต้องมีการติดตามความคืบหน้าอย่างใกล้ชิด

- 3) ในอดีตการบินไทยเป็นรัฐวิสาหกิจ จึงมีข้อจำกัดในการดำเนินธุรกิจหลายประการ ทำให้การบินไทยขาดความคล่องตัวในการบริหารจัดการต้นทุนและค่าใช้จ่าย ไม่สามารถปรับกลยุทธ์การขาย

และการตลาดให้มีประสิทธิภาพและความรวดเร็วทัดเทียมกับสายการบินเอกชนอื่น ซึ่งในภายหลัง การบินไทยได้ดำเนินการปรับปรุงสายงานพาณิชย์และกำหนดแผนงานในการบริหารจัดการต้นทุน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารงาน

(ข) ผลกระทบหากการบินไทยไม่ได้รับการฟื้นฟูกิจการ

หากการบินไทยไม่ได้รับการฟื้นฟูกิจการ ย่อมส่งผลกระทบเป็นวงกว้าง ดังนี้

1) ผลกระทบต่อลูกค้าของการบินไทยและเศรษฐกิจของประเทศโดยรวม

การบินไทยเป็นธุรกิจขนาดใหญ่ มีหน่วยธุรกิจที่หลากหลาย ทั้งที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ และธุรกิจที่สนับสนุนและเชื่อมโยงกับการทำการบิน แต่ละหน่วยธุรกิจประกอบไปด้วยพนักงาน ข้าราชการที่ทำงานเฉพาะทางเกี่ยวกับธุรกิจด้านการบินและที่เกี่ยวข้องจำนวนมาก นอกจากนี้ ยังมีพนักงานในบริษัทอื่น ๆ ที่การบินไทยว่าจ้าง (Outsources) รวมทั้งคู่ค้าบางบริษัทที่ดำเนิน ธุรกิจเฉพาะทางเกี่ยวข้องกับธุรกิจการบินของการบินไทยเท่านั้น ดังนั้น หากการบินไทยต้องหยุด ดำเนินธุรกิจหรือต้องล้มละลายก็จะส่งผลให้พนักงานทั้งหมดว่างงานพร้อมกัน ขาดรายได้และ ประสบปัญหาทางการเงินในทันที อันจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อบุคคลที่ต้องพึ่งพารายได้ของ พนักงานทั้งหลายดังกล่าว และอาจทำให้บุคคลเหล่านั้นขาดปัจจัยที่จำเป็นในการดำรงชีพ ได้รับ ผลกระทบต่อไปเป็นลูกโซ่ โดยกระทบต่อการจ้างงานโดยรวมถึงร้อยละ 3.60 ของกำลังแรงงาน รวม (ตามข้อมูลในปี 2562 จากมูลนิธิสถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง)

2) ผลกระทบต่อคู่ค้ากว่า 2,000 ราย

ธุรกิจของการบินไทยเกี่ยวข้องอย่างใกล้ชิดกับคู่ค้าจำนวนมากในห่วงโซ่อุปทานมากมาย โดยเฉพาะคู่ค้าบางรายที่ดำเนินธุรกิจเฉพาะทางที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบินของการบินไทย ดังนั้น หากการบินไทยต้องล้มละลายไป ต้องหยุดกิจการและไม่สามารถทำการค้ากับคู่ค้าต่าง ๆ ได้ ย่อม ส่งผลกระทบโดยตรงและเป็นลูกโซ่ต่อคู่ค้าในหลายระดับทั้งห่วงโซ่อุปทาน

3) ผลกระทบต่อนักลงทุน

การบินไทยเป็นบริษัทที่จดทะเบียนซื้อขายอยู่ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และระดมทุน จากประชาชนทั่วไป และนักลงทุนทั้งรายใหญ่และรายย่อย โดย ณ วันที่ 22 พฤษภาคม 2563 การบินไทยมีทุนจดทะเบียน 26,989 ล้านบาท และมีทุนจดทะเบียนชำระแล้ว 21,828 ล้านบาท และการบินไทยเคยออกหุ้นกู้ (Debenture) มูลค่าหนี้รวมกว่า 70,000 ล้านบาท ดังนั้น หากการบินไทย ต้องล้มละลาย หุ้นย่อมไม่มีมูลค่า และการบินไทยย่อมไม่สามารถชำระหนี้หุ้นกู้ ทำให้นักลงทุน ผู้ถือหุ้น และผู้ถือหุ้นกู้ทั้งหลายได้รับผลกระทบ รวมถึงประชาชนชาวไทยที่เป็นนักลงทุนรายย่อย เป็นจำนวนมาก ทั้งยังอาจทำให้นักลงทุนต่างชาติสูญเสียความเชื่อมั่นในการลงทุนในบริษัทที่จด ทะเบียนซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ของไทย

4) ผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นภาคอุตสาหกรรมหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ ของประเทศไทย

ตลอดระยะเวลา 60 ปีที่ผ่านมา ธุรกิจของการบินไทยเป็นฟันเฟืองที่มีส่วนสำคัญในการหมุนเวียน ทางเศรษฐกิจเพราะการบินไทยประกอบกิจการขนส่งทางอากาศยานที่มีชื่อเสียงและเป็นที่รู้จักกันดี

ในฐานะสายการบินแห่งชาติ โดยการบินไทยขนส่งผู้โดยสารจากต่างประเทศมาท่องเที่ยวในประเทศไทย และขนส่งผู้โดยสารที่เดินทางและท่องเที่ยวในประเทศ ซึ่งผู้โดยสารต่างประทับใจในการให้บริการของการบินไทยซึ่งให้บริการอย่างเต็มที่และคงไว้ซึ่งเสน่ห์ เอกลักษณ์ และวัฒนธรรมของไทยในการให้บริการ หากธุรกิจของการบินไทยต้องหยุดไป ย่อมส่งผลกระทบต่อค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (Gross Domestic Product หรือ GDP) ถึงร้อยละ 7.15 และกระทบต่อรายได้จากนักท่องเที่ยวถึงร้อยละ 40 ของรายได้จากนักท่องเที่ยวต่างชาติ (ตามข้อมูลในปี 2562 จากมูลนิธิสถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง)

5) ผลกระทบต่อเจ้าหน้าที่กว่า 13,000 รายของการบินไทย

หากการบินไทยต้องล้มละลาย เจ้าหน้าที่ทั้งหลายย่อมได้รับชำระหนี้จากเงินที่ได้จากการนำทรัพย์สินของการบินไทยออกขายทอดตลาดเท่านั้น ซึ่งทรัพย์สินส่วนใหญ่ของการบินไทย อาทิ เครื่องบิน เครื่องจักร และอุปกรณ์เฉพาะทางนั้น ต่างก็เป็นทรัพย์สินที่เสื่อมสภาพได้ง่ายหากการบินไทยต้องล้มละลายและไม่สามารถบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่องได้ แต่การบินไทยยังมีทรัพย์สินและทรัพยากรที่ไม่อาจประเมินมูลค่าได้จำนวนมากที่จะสามารถนำมาต่อยอดและสร้างประโยชน์ต่อไปได้ อันได้แก่ พนักงานระดับปฏิบัติการที่มีความสามารถ ประสบการณ์ และใบรับรองคุณสมบัติเฉพาะทางมากมาย สิทธิที่จะบินและลงจอดในสนามบินและเวลาเข้าออกในการทำการบินต่าง ๆ และภาพลักษณ์ของบริษัท (Branding) ซึ่งเป็นที่รู้จักอย่างดีในประเทศและในระดับนานาชาติที่สั่งสมตลอดระยะเวลามากกว่า 60 ปี เป็นต้น ซึ่งเป็นจุดแข็งของธุรกิจอันไม่อาจประเมินมูลค่าได้ ดังนี้ หากการบินไทยล้มละลายไป เจ้าหน้าที่ทั้งหลายย่อมจะได้รับความเสียหายเป็นอย่างมากเมื่อเปรียบเทียบกับกรณีที่เจ้าหน้าที่จะได้รับชำระหนี้ในกรณีฟื้นฟูกิจการ

6) การฟื้นฟูกิจการเป็นหนทางเดียวที่จะเปิดโอกาสให้การบินไทยและเจ้าหน้าที่ได้ตกลงร่วมกันเพื่อกำหนดเงื่อนไขในการชำระหนี้ที่เหมาะสม

หากการบินไทยไม่เข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ การบินไทยย่อมต้องประสบกับปัญหาต่าง ๆ เช่น ไม่สามารถเจรจาเพื่อปรับโครงสร้างหนี้กับเจ้าหนี้รายต่าง ๆ ได้ ไม่สามารถจัดหาเงินทุนหรือแหล่งเงินทุนเพิ่มเติมเพื่อใช้ในการประกอบธุรกิจอันจะก่อให้เกิดรายได้ที่จะนำมาใช้เพื่อการชำระหนี้ให้กับเจ้าหนี้ได้ ตลอดจนไม่สามารถปรับโครงสร้างทุน โครงสร้างองค์กรเพื่อให้สอดคล้องกับการแข่งขันในตลาดอุตสาหกรรมการบินได้ กระบวนการฟื้นฟูกิจการจึงเป็นช่องทางที่การบินไทยจะจัดการกับปัญหาหนี้สินล้มพันตัวและขาดสภาพคล่องทางการเงินได้อย่างสมบูรณ์ ในขณะเดียวกันก็ยังสามารถดำเนินธุรกิจต่อไปเพื่อสร้างรายได้ให้กับการบินไทยและสร้างงานในตลาดแรงงานเพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศต่อไป จึงเห็นได้ว่า การฟื้นฟูกิจการเป็นเพียงหนทางเดียวที่จะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ทั้งลูกหนี้ บรรดาเจ้าหนี้ของลูกหนี้ บริษัทที่เกี่ยวข้องของลูกหนี้ และเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ

3) เหตุผลและความจำเป็นในการขอแก้ไขแผน (ตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 2.6) ที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนที่แก้ไขเมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565

ภายหลังจากที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผน เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2564 ผู้บริหารแผนได้ใช้ความพยายามอย่างดีที่สุดในการดำเนินการตามแผนและแผนปฏิรูปธุรกิจเพื่อลดค่าใช้จ่ายและเพิ่มประสิทธิภาพในการสร้างรายได้ของการบินไทยอย่างต่อเนื่อง อีกทั้ง สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) มีแนวโน้มที่ดีขึ้น มีการผ่อนคลายมาตรการการเดินทางระหว่างประเทศและมาตรการทางสาธารณสุขในการกักกันโรคลงเป็นลำดับ ทำให้การบินไทยสามารถสร้างรายได้จากการทำการบินขนส่งผู้โดยสารได้เพิ่มขึ้น ประกอบกับผู้บริหารแผนการบินไทยได้ศึกษาและปรับปรุงแผนการดำเนินธุรกิจทั้งธุรกิจการบิน (Flight Business) และธุรกิจสนับสนุนการบิน (Non-flight Business) เปรียบเทียบกับคู่แข่งซึ่งให้ความเชื่อมั่นในศักยภาพของการบินไทยปรับปรุงฝูงบินเพื่อให้สอดคล้องกับอุปสงค์ (Demand) และการบริหารจัดการต้นทุน ตลอดจนดำเนินการต่าง ๆ เพื่อหารายได้และเพิ่มกระแสเงินสดให้กับการบินไทย จนเป็นผลให้ในปัจจุบัน การบินไทยไม่มีความจำเป็นที่จะต้องก่อหนี้ใหม่เพื่อใช้ในการดำเนินกิจการเป็นจำนวนถึง 50,000 ล้านบาทตามที่กำหนดไว้ในแผนฉบับที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยอีกต่อไป อีกทั้ง การบินไทย ในฐานะบริษัทเอกชนที่รัฐได้กำหนดให้ปฏิบัติหน้าที่เป็นสายการบินแห่งชาติที่มีกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นหลัก ได้ตระหนักถึงบทบาทและภารกิจสำคัญและการดำเนินกิจการเชิงพาณิชย์อย่างมีประสิทธิภาพในฐานะผู้ประกอบการสายการบินเพื่อให้มีกำไรอันจะก่อให้เกิดประโยชน์แก่เจ้าหนี้ทั้งหลาย ผู้ถือหุ้น คู่ค้าและพนักงานกว่า 18,832 คน เสริมสร้างความสามารถในการซ่อมบำรุงอากาศยานและเครื่องยนต์อากาศยานในประเทศและการขนส่งทางอากาศ ซึ่งการแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการครั้งนี้ (ที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนที่แก้ไข เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565) ได้กำหนดสัดส่วนการถือหุ้นของภาครัฐโดยกระทรวงการคลัง ให้คงสถานะเป็นผู้ถือหุ้นหลัก สร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้สนับสนุนสินเชื่อใหม่ เจ้าหนี้ทั้งหลายผู้ถือหุ้นเดิม และนักลงทุนในการสนับสนุนการฟื้นฟูกิจการของการบินไทยต่อไปตามแผน ซึ่งในที่สุดแล้วจะส่งผลเป็นการลดภาระหนี้ของการบินไทยในภาพรวม เสริมสภาพคล่อง และเปิดโอกาสให้การบินไทยสามารถมีส่วนของผู้ถือหุ้นในงบการเงินที่เป็นบวกได้เร็วที่สุด ซึ่งจำเป็นอย่างยิ่งต่อความสำเร็จในการฟื้นฟูกิจการของการบินไทย

เพื่อให้การฟื้นฟูกิจการของการบินไทยสำเร็จลุล่วงไปได้ตามสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปข้างต้น ผู้บริหารแผนจึงมีความจำเป็นที่จะต้องปรับเปลี่ยนจำนวนเงินสินเชื่อใหม่เพื่อให้มีความเหมาะสมกับความจำเป็นในการกู้ยืมเงิน และยังจำเป็นที่จะต้องกำหนดมาตรการบางประการเพื่อให้การบินไทยคงไว้ซึ่งความเป็นสายการบินแห่งชาติที่สามารถกลับมามีสภาพคล่องและความมั่นคงทางการเงินได้อย่างยั่งยืน โดยเร็วที่สุด ซึ่งส่งผลให้ต้องมีการปรับเปลี่ยนโครงสร้างทุนเพื่อรองรับการแปลงหนี้เดิมของเจ้าหนี้ตามแผนเป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุนและ/หรือการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุน ตลอดจนเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิม พนักงานของการบินไทยและบุคคลในวงจำกัด อันจะเป็นการเปิดโอกาสให้การบินไทยสามารถมีส่วนของผู้ถือหุ้นในงบการเงินที่เป็นบวกได้เร็วที่สุด ซึ่งจะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดทั้งแก่การบินไทย เจ้าหนี้ทั้งหลาย และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งหมด โดยในการนี้ผู้บริหารแผนยังมีความจำเป็นที่จะต้องปรับปรุงถ้อยคำในแผนส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อให้สอดคล้องกับการก่อหนี้และการปรับโครงสร้างทุนใหม่ดังกล่าวด้วย

นอกจากนี้ จากการดำเนินการตามแผนที่ผ่านมา ผู้บริหารแผนได้ตระหนักถึงแนวโน้มในการฟื้นตัวของธุรกิจสายการบินที่กำลังปรับตัวดีขึ้นอย่างรวดเร็วหลังจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส

โคโรนา 2019 (โควิด-19) เริ่มลดความรุนแรงลงทั่วโลก แนวโน้มที่ดีขึ้นดังกล่าวทำให้การบินไทยควรต้องเพิ่มจำนวนอากาศยานในฝูงบินเพื่อรองรับการฟื้นตัวของธุรกิจการบินที่มีความชัดเจนมากขึ้นซึ่งรวมถึงการแก้ไขเงื่อนไขการชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้มีประกันเพื่อเปิดโอกาสให้การบินไทยสามารถนำอากาศยานที่เป็นหลักประกันกลับมาใช้ประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจ ตลอดจนมีความจำเป็นที่จะต้องแก้ไขเพิ่มเติมถ้อยคำของข้อกำหนดและเงื่อนไขของแผนเพื่อประโยชน์ในการชำระหนี้ตามแผนให้แก่เจ้าหนี้และเพื่อชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้ที่จำเป็นต่อการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืนด้วยอันจะเป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยขจัดข้อขัดข้องและให้การดำเนินธุรกิจเป็นไปโดยไม่เกิดอุปสรรคอันจะส่งผลกระทบต่อการสร้างรายได้ อย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งข้อขัดข้องในการดำเนินธุรกิจดังกล่าวยังรวมไปถึงการฟ้องร้องดำเนินคดีในต่างประเทศของเจ้าหนี้ที่ใช้สิทธิตามกฎหมายต่างประเทศ ที่ทำให้การบินไทยมีความจำเป็นที่จะต้องเจรจาเพื่อยุติข้อพิพาทกับเจ้าหนี้ต่างประเทศดังกล่าวอันส่งผลสืบเนื่องทำให้มีความจำเป็นต่อแก้ไขเพิ่มเติมเนื้อหาของแผนให้ครอบคลุมการปฏิบัติตามข้อตกลงเพื่อยุติข้อพิพาทดังกล่าวเพื่อให้การดำเนินธุรกิจการบินของการบินไทยสามารถดำเนินไปได้อย่างต่อเนื่องผู้บริหารแผนเชื่อมั่นว่า สถานการณ์ของการบินไทยที่เปลี่ยนแปลงไปในทางที่ดีอย่างมีนัยสำคัญนับแต่เข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการอันสืบเนื่องมาจากการลดค่าใช้จ่ายและการเพิ่มประสิทธิภาพในการสร้างรายได้ น่าจะสามารถสร้างความเชื่อมั่นให้แก่เจ้าหนี้ ผู้ถือหุ้นเดิมและนักลงทุนในการแปลงหนี้เดิมของเจ้าหนี้ตามแผนเป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุนและ/หรือการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุน เพื่อช่วยสนับสนุนสถานะทางการเงินของการบินไทย และร่วมเป็นส่วนหนึ่งของการบินไทยที่จะกลับมาเติบโตขึ้นอย่างแข็งแกร่งต่อไปในอนาคต ให้สมกับที่เป็นสายการบินแห่งชาติที่คนไทยภาคภูมิใจมาอย่างยาวนานกว่า 60 ปี

5.3.1.2 รายละเอียดสินทรัพย์ หนี้สิน และภาระผูกพันต่าง ๆ ในขณะศาลสั่งให้ฟื้นฟูกิจการ

ข้อมูลสินทรัพย์ หนี้สิน และภาระผูกพันตามที่ปรากฏในงบแสดงฐานะการเงินของการบินไทย (งบเฉพาะกิจการ) ณ วันที่ 14 กันยายน 2563 (วันที่ศาลล้มละลายมีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการ) เปรียบเทียบกับงบแสดงฐานะการเงิน (งบเฉพาะกิจการ) ที่ได้รับการตรวจสอบโดยผู้สอบบัญชีรับอนุญาต ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 เป็นไปตามตารางด้านล่างนี้

หน่วย: บาท

งบแสดงฐานะการเงิน (งบเฉพาะกิจการ)	ณ วันที่ 14 กันยายน 2563 (ฉบับผู้บริหาร)	ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568
สินทรัพย์		
สินทรัพย์หมุนเวียน		
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	10,944,501,061	92,346,809,818
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น	10,380,806,261	15,799,189,673
สินค้าและพัสดุลดเหลือ	4,536,652,401	4,296,302,268
สินทรัพย์ภาษีเงินได้ของงวดปัจจุบัน	157,698,244	76,193,845
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	-	32,200,478,527
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	1,494,813,270	-
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์ระยะสั้น	-	5,702,415

งบแสดงฐานะการเงิน (งบเฉพาะกิจการ)	ณ วันที่ 14 กันยายน 2563 (ฉบับผู้บริหาร)	ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย	23,656,866	1,634,071,519
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	27,538,128,103	146,358,748,065
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	4,002,131,516	1,053,768,298
เงินลงทุนในบริษัทร่วม	889,879,170	392,334,000
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	10,209,920	10,209,920
ลูกหนี้ตามสัญญาเช่าไม่หมุนเวียน	5,611,506,829	-
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	68,086,870,813	36,411,923,593
สินทรัพย์สิทธิการใช้	164,458,788,235	71,633,526,468
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	266,393,687	95,250,355
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์	-	135,022,830
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	7,488,771,067	10,987,712,303
เงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบิน	14,526,633,245	11,991,229,001
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	9,080,002,878	18,203,814,194
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	274,421,187,360	150,914,790,962
รวมสินทรัพย์	301,959,315,463	297,273,539,027

ที่มา: งบการเงินเฉพาะบริษัทสำหรับผู้บริหาร ณ วันที่ 14 กันยายน 2563 และงบการเงินเฉพาะกิจการที่ได้รับการตรวจสอบโดยผู้สอบบัญชีรับอนุญาต ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568

หน่วย: บาท

งบแสดงฐานะการเงิน	ณ วันที่ 14 กันยายน 2563 (ฉบับผู้บริหาร)	ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		
หนี้สินหมุนเวียน		
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	3,729,636,949	-
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น	41,619,852,212	29,500,532,819
รายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้	15,815,747,537	37,581,185,451
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี		
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	8,511,346,154	-
เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	14,960,896,417	-
หนี้สินตามสัญญาเช่า	131,556,090,488	7,334,892,202

งบแสดงฐานะการเงิน	ณ วันที่ 14 กันยายน 2563 (ฉบับผู้บริหาร)	ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568
หุ้นกู้	71,608,000,000	-
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	11,413,827,165	-
เงินปันผลค้างจ่าย	54,237,326	-
หนี้สินตราสารอนุพันธ์ระยะสั้น	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	480,707,248	-
รวมหนี้สินหมุนเวียน	299,750,341,496	74,416,610,472
หนี้สินไม่หมุนเวียน		
หนี้สินระยะยาว		
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	-	4,499,498,453
เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	6,615,879,668
หนี้สินภายใต้สัญญาเช่า	-	77,754,008,866
หุ้นกู้	-	27,578,253,746
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้ไม่หมุนเวียนอื่น	-	8,745,433,672
หนี้สินตราสารอนุพันธ์	-	135,426,994
เงินกองทุนบำเหน็จพนักงาน	3,707,435,698	686,028,706
ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับผลประโยชน์พนักงาน	17,106,035,539	6,529,458,113
ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	13,857,411,437	35,092,229,187
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	2,047,721,280	-
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	36,718,603,954	167,636,217,405
รวมหนี้สิน	336,468,945,450	242,052,827,877
ส่วนของผู้ถือหุ้น		
ทุนเรือนหุ้น		
ทุนจดทะเบียน		
หุ้นสามัญ 2,698.90 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท	26,989,009,500	-
หุ้นสามัญ 28,303.29 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 1.30 บาท	-	36,794,279,037
ทุนที่ออกและชำระแล้ว		
หุ้นสามัญ 2,182.77 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท	21,827,719,170	-
หุ้นสามัญ 28,303.29 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 1.30 บาท	-	36,794,279,037

งบแสดงฐานะการเงิน	ณ วันที่ 14 กันยายน 2563 (ฉบับผู้บริหาร)	ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568
ส่วนเกินมูลค่าหุ้น	1,862,979,154	-
กำไร (ขาดทุน) สะสม	(64,912,997,240)	9,554,810,646
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	6,712,668,929	8,871,621,467
รวมส่วนของบริษัทใหญ่ (ขาดทุนเกินทุน)	(34,509,629,987)	55,220,711,150
ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	-	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น (ขาดทุนเกินทุน)	(34,509,629,987)	55,220,711,150
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	301,959,315,463	297,273,539,027

ที่มา: (งบการเงินเฉพาะ) บริษัทสำหรับผู้บริหาร ณ วันที่ 14 กันยายน 2563 และงบการเงินเฉพาะกิจการที่ได้รับการตรวจสอบโดยผู้สอบบัญชีรับอนุญาต ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568

5.3.1.3 หลักการและวิธีการฟื้นฟูกิจการ

ตามแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5 ได้กำหนดหลักการและขั้นตอนของการฟื้นฟูกิจการของการบินไทย ซึ่งมีสาระสำคัญโดยสรุปดังต่อไปนี้

1) การปรับโครงสร้างหนี้

เพื่อประโยชน์สูงสุดของการฟื้นฟูกิจการ เพื่อให้การบินไทยมีภาระหนี้สอดคล้องกับสถานะทางการเงินและความสามารถทางการเงิน และให้การบินไทยสามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้อย่างต่อเนื่อง แผนกำหนดให้มีการปลดหนี้ภาระหนี้เงินต้นบางส่วน และ/หรือ ดอกเบี้ยคงค้างทั้งหมดหรือบางส่วน ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ทั้งหมดหรือบางส่วน การพักการชำระหนี้ และการขยายระยะเวลาชำระหนี้ โดยการปรับโครงสร้างหนี้ข้างต้นจะยังทำให้เจ้าหนี้ที่ได้รับผลกระทบได้รับชำระหนี้ตามแผนไม่น้อยกว่ากรณีที่ศาลมีคำพิพากษาให้การบินไทยล้มละลาย รายละเอียดการปรับโครงสร้างหนี้และการชำระหนี้เป็นไปตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.3

(ก) การจัดกลุ่มเจ้าหนี้

ณ วันที่ศาลมีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการ (วันที่ 14 กันยายน 2563) การบินไทยมีภาระหนี้ตามคำขอรับชำระหนี้ที่นำมาปรับโครงสร้างตามแผนทั้งหมด 410,141 ล้านบาท ประกอบด้วยเงินต้นจำนวน 404,152 ล้านบาท และดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ จำนวน 5,989 ล้านบาท โดยภาระหนี้ดังกล่าวอาจเปลี่ยนแปลงไปตามคำสั่งในคำขอรับชำระหนี้ อันเป็นที่สุดของเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ และ/หรือ ศาล (แล้วแต่กรณี) โดยแผนได้จัดกลุ่มเจ้าหนี้ตามลักษณะของภาระหนี้สิน

และประเภทของเจ้าหนี้ที่ยื่นขอรับชำระหนี้ โดยแบ่งเจ้าหนี้เป็น 36 กลุ่มตามมาตรา 90/42 ทวิ แห่ง พ.ร.บ.ล้มละลาย ดังต่อไปนี้

ประเภทเจ้าหนี้ ตามมาตรา 90/42 ทวิ	กลุ่มเจ้าหนี้	
	กลุ่ม	รายละเอียด
1. เจ้าหนี้มีประกันที่มีจำนวนหนี้ที่มีประกันไม่น้อยกว่าร้อยละ 15 ของจำนวนหนี้ทั้งหมดที่ยื่นขอรับชำระหนี้		ไม่มี
2. เจ้าหนี้มีประกันที่มีจำนวนหนี้ที่มีประกันไม่น้อยกว่าร้อยละ 15 ของจำนวนหนี้ที่ยื่นขอรับชำระหนี้	(1)	เจ้าหนี้มีประกัน
3. เจ้าหนี้ไม่มีประกัน	(2)	เจ้าหนี้ตามภาระหนี้ที่เกี่ยวข้องกับการเช่าเครื่องบิน
	(3)	เจ้าหนี้ตามภาระหนี้ที่เกี่ยวข้องกับการเช่าซื้อเครื่องบิน
	(4)	เจ้าหนี้เงินกู้ยืมจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ที่มีใช้สถาบันการเงิน
	(5)	เจ้าหนี้สถาบันการเงินที่มีสิทธิตามสัญญาโอนสิทธิในการได้รับเงินจากการขายเครื่องบิน
	(6)	เจ้าหนี้สถาบันการเงินไม่มีประกัน
	(7)	เจ้าหนี้หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องกับการเรียกเก็บภาษี/อากร
	(8)	เจ้าหนี้พนักงาน
	(9)	เจ้าหนี้ผู้โดยสารที่ขอคืนค่าบัตรโดยสาร (Refund)
	(10)	เจ้าหนี้การค้า
	(11)	เจ้าหนี้หน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย ที่มีความเกี่ยวข้องโดยตรงและจำเป็นต่อกิจการด้านการบินและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการบิน
	(12)	เจ้าหนี้เงินประกันการปฏิบัติตามสัญญา
	(13)	เจ้าหนี้ค่าตอบแทนตัวแทนขายบัตรโดยสารค่าง่าย
	(14)	เจ้าหนี้เงินมัดจำ/เงินประกันการจองบัตรโดยสาร
	(15)	เจ้าหนี้ที่ได้ชำระเงินคืนให้แก่ลูกค้าแทนการบินไทยกรณีลูกค้าปฏิเสธการชำระเงิน (Chargeback)
	(16)	ผู้มีสิทธิใช้ไมล์สะสมที่ยื่นคำขอรับชำระหนี้
	(17)	ผู้ถือหุ้นที่ยื่นคำขอรับชำระหนี้
	(18)	เจ้าหนี้ผู้ถือหุ้นที่ครบกำหนดไถ่ถอนเดิมในปี 2563
	(19)	เจ้าหนี้ผู้ถือหุ้นที่ครบกำหนดไถ่ถอนเดิมในปี 2564
	(20)	เจ้าหนี้ผู้ถือหุ้นที่ครบกำหนดไถ่ถอนเดิมในปี 2565

ประเภทเจ้าหน้าที่ ตามมาตรา 90/42 ทวิ	กลุ่มเจ้าหน้าที่	
	กลุ่ม	รายละเอียด
	(21)	เจ้าหน้าที่ผู้ถือหุ้นกู้ที่ครบกำหนดไถ่ถอนเดิมในปี 2566
	(22)	เจ้าหน้าที่ผู้ถือหุ้นกู้ที่ครบกำหนดไถ่ถอนเดิมในปี 2567
	(23)	เจ้าหน้าที่ผู้ถือหุ้นกู้ที่ครบกำหนดไถ่ถอนเดิมในปี 2568
	(24)	เจ้าหน้าที่ผู้ถือหุ้นกู้ที่ครบกำหนดไถ่ถอนเดิมในปี 2569
	(25)	เจ้าหน้าที่ผู้ถือหุ้นกู้ที่ครบกำหนดไถ่ถอนเดิมในปี 2570
	(26)	เจ้าหน้าที่ผู้ถือหุ้นกู้ที่ครบกำหนดไถ่ถอนเดิมในปี 2571
	(27)	เจ้าหน้าที่ผู้ถือหุ้นกู้ที่ครบกำหนดไถ่ถอนเดิมในปี 2572
	(28)	เจ้าหน้าที่ผู้ถือหุ้นกู้ที่ครบกำหนดไถ่ถอนเดิมในปี 2573
	(29)	เจ้าหน้าที่ผู้ถือหุ้นกู้ที่ครบกำหนดไถ่ถอนเดิมในปี 2575
	(30)	เจ้าหน้าที่ผู้ถือหุ้นกู้ที่ครบกำหนดไถ่ถอนเดิมในปี 2576
	(31)	เจ้าหน้าที่ผู้ถือหุ้นกู้ที่ครบกำหนดไถ่ถอนเดิมในปี 2577
	(32)	เจ้าหน้าที่สถาบันการเงินผู้ออกหนังสือค้ำประกัน
	(33)	บุคคลที่วางหนังสือค้ำประกันการปฏิบัติตามสัญญาไว้กับการบินไทย
	(34)	เจ้าหน้าที่ภาระผูกพันตามสัญญาให้บริการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์รายใหญ่ที่มีความจำเป็นต่อการประกอบธุรกิจการบินของการบินไทยอย่างยั่งยืน
	(35)	เจ้าหน้าที่ภาระผูกพันจากการเช่า/เช่าซื้อเครื่องบิน ในส่วนที่ผู้ทำแผนเห็นว่า เป็นหนี้ที่เกิดขึ้นหลังวันที่ศาลมีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการ
	(36)	เจ้าหน้าที่ยัดหน่วงเครื่องยนต์ที่มีความจำเป็นต่อการดำเนินงาน
4. เจ้าหน้าที่โดยสิทธิ		ไม่มี

ทั้งนี้ รายละเอียดการชำระหนี้ให้แก่เจ้าหน้าที่แต่ละกลุ่ม เป็นไปตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.3

(ข) เจ้าหน้าที่ที่แผนกำหนดให้ได้รับชำระหนี้ (ตามแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.13)

แม้ว่าเจ้าหน้าที่จะไม่ได้ยื่นคำขอรับชำระหนี้ แผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.13 กำหนดให้เจ้าหนัดังกล่าวนี้ได้รับการชำระหนี้ตามแผน ตามมาตรา 90/61 (1) แห่งพ.ร.บ.ล้มละลาย ด้วยวิธีการและเงื่อนไขตามที่กำหนดในแผน

- เจ้าหน้าที่เงินคืนค่าบัตรโดยสาร (Refund) ได้แก่ ผู้โดยสารและ/หรือเจ้าหน้าที่ซื้อบัตรโดยสารของการบินไทยสำหรับบัตรโดยสารที่ได้ขอคืนเงินค่าบัตรโดยสาร (Refund) ผ่านช่องทางต่าง ๆ แล้ว ก่อนวันที่ 14 กันยายน 2563 รวมถึงค่าบริการเสริมต่าง ๆ ของการบินไทย ทั้งนี้ รวมถึงตัวแทน

ขายหรือบุคคลที่ได้ชำระเงินค่าบัตรโดยสารคืนให้แก่ลูกค้าแทนการบินไทยโดยชอบแล้วและมีสิทธิรับช่วงสิทธิในการเรียกร้องมูลหนี้เงินคืนค่าบัตรโดยสารและค่าบริการเสริมอื่น ๆ ด้วย

- เจ้าหนี้เงินปันผลค้างจ่าย ได้แก่ ผู้ถือหุ้นที่มีสิทธิได้รับเงินปันผลจากการบินไทย โดยการบินไทยได้เคยพยายามติดต่อเจ้าหนี้และพยายามชำระเงินปันผลแล้ว แต่เจ้าหนี้ไม่มาดำเนินการรับเงิน แผนจึงกำหนดให้เจ้าหนี้ที่มีสิทธิได้รับชำระหนี้เงินปันผลในส่วนของเงินต้นเต็มตามจำนวนที่มีสิทธิ หากเจ้าหนี้ผู้ถือหุ้นที่ค้างจ่ายเงินปันผลดังกล่าวแสดงเจตนาเป็นลายลักษณ์อักษรต่อผู้บริหารแผนเพื่อขอรับเงินปันผลจากการบินไทยภายใน 6 เดือนนับแต่วันที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผน
- เงินประกันการปฏิบัติตามสัญญา ได้แก่ เจ้าหนี้ของการบินไทยในมูลหนี้เงินสดที่เจ้าหนี้นำมาวางไว้เป็นประกันการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาหรือการปฏิบัติตามภาระผูกพันอื่นใดที่เจ้าหนี้มีหน้าที่ต่อการบินไทย ก่อนวันที่ 14 กันยายน 2563 อันเนื่องเกี่ยวกับการขายสินค้า และ/หรือให้บริการ
- เจ้าหนี้เงินมัดจำ/เงินประกันการจองบัตรโดยสาร ได้แก่ เจ้าหนี้ตัวแทนขายบัตรโดยสาร บริษัทนำเที่ยว ลูกค้าที่จองบัตรโดยสารแบบกลุ่ม ซึ่งเจ้าหนี้กลุ่มนี้ได้จ่ายเงินมัดจำ/เงินประกันการจองบัตรโดยสาร และค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารไว้กับการบินไทย และบุคคลกลุ่มนี้บางรายมีสิทธิได้รับเงินมัดจำ/เงินประกันการจองบัตรโดยสารคืนจากการบินไทยตามเงื่อนไขและข้อกำหนดอันเกี่ยวกับการจองหรือนโยบายที่การบินไทยประกาศเพิ่มเติม
- ค่าตอบแทนตัวแทนขายบัตรโดยสารค้างจ่าย ได้แก่ ตัวแทนขายบัตรโดยสารที่การบินไทยค้างจ่ายค่าตอบแทนการขายบัตรโดยสาร ณ วันที่ 14 กันยายน 2563
- เจ้าหนี้กลุ่ม Export Credit Agency (เจ้าหนี้กลุ่ม ECA) ได้แก่ UK Export Finance (UKEF), Bpifrance Assurance Export (Bpifrance) และ Euler Hermes Aktiengesellschaft (EH) ซึ่งเป็นเจ้าหนี้ต่างประเทศที่การบินไทยต้องรับผิดชอบความเสี่ยงใด ๆ ให้แก่เจ้าหนี้กลุ่ม ECA เต็มจำนวนภายใต้ All Parties Agreement และเจ้าหนี้กลุ่ม ECA ไม่ได้เข้าร่วมในกระบวนการฟื้นฟูกิจการในประเทศไทย อันเป็นผลให้เจ้าหนี้เหล่านี้สามารถใช้สิทธิภายใต้กฎหมายประเทศอังกฤษ (ได้แก่ Gibbs Rule) เรียกร้องในศาลต่างประเทศให้การบินไทยชำระหนี้เต็มจำนวน
- เจ้าหนี้ที่จำเป็นอย่างยิ่งยวดต่อการดำเนินธุรกิจของการบินไทย ได้แก่ เจ้าหนี้ที่เกี่ยวข้องในการดำเนินธุรกิจการบิน (Flight Business) และธุรกิจสนับสนุนการบิน (Non-Flight Business) ของการบินไทย ซึ่งมีมูลหนี้ที่เกิดขึ้นก่อนวันที่ศาลมีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการและเจ้าหนี้ไม่ได้ยื่นคำขอรับชำระหนี้ภายในกำหนดเวลาตามกฎหมาย แต่การบินไทยและ/หรือบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องอาศัยสินค้า / บริการของเจ้าหนี้เหล่านี้ ตามรายชื่อเจ้าหนี้ที่ปรากฏในข้อที่ 5.9 (7) ของแผน

ทั้งนี้ รายละเอียดการชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้ เป็นไปตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.13

- (ค) เจ้าหนี้หรือบุคคลใดได้รับความเสียหายเพราะผู้บริหารแผนไม่ยอมรับทรัพย์สินหรือสิทธิตามสัญญา (ตามแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.9)

ตามพ.ร.บ.ล้มละลาย มาตรา 90/41 ทวิ ประกอบแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.9 กำหนดให้ ภายในเวลา 2 เดือนนับแต่วันที่ผู้บริหารแผนทราบคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนของศาล ผู้บริหารแผนมีอำนาจ ไม่ยอมรับทรัพย์สินหรือสิทธิตามสัญญาที่มีภาระเกินควรกว่าประโยชน์ที่จะพึงได้ ซึ่งสัญญาที่มี ภาระเกินควรกว่าประโยชน์ที่จะพึงได้ดังกล่าว รวมถึงแต่ไม่จำกัดเพียงสัญญาเช่า / เช่าซื้อเครื่องบิน สัญญาที่เกี่ยวข้องกับการเช่า/เช่าซื้อเครื่องบิน และสัญญาให้บริการซ่อมบำรุงเครื่องบิน

เจ้าหนี้หรือบุคคลใดได้รับความเสียหายเพราะผู้บริหารแผนไม่ยอมรับทรัพย์สินหรือสิทธิตามสัญญา ตามข้อ 5.9 นี้ มีสิทธิยื่นคำขอชำระหนี้สำหรับหนี้ค่าเสียหายได้ตามกฎหมาย ทั้งนี้ หากเจ้าพนักงาน พัทธ์ทัพรพย์หรือศาลมีคำสั่งถึงที่สุดให้เจ้าหนี้หรือบุคคลใดได้รับความเสียหายจากการไม่ยอมรับ ทรัพย์สินหรือสิทธิตามสัญญาดังกล่าวได้รับชำระหนี้ เจ้าหนี้จะได้รับชำระหนี้ในอัตราร้อยละ 17 ของจำนวนหนี้ที่เจ้าพนักงานพัทธ์ทัพรพย์หรือศาลมีคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้ และภาระหนี้ ส่วนที่เหลือให้ถือว่าระงับสิ้นไป และ/หรือ ได้รับการปลดหนี้ทั้งจำนวนทันที ณ วันที่เจ้าพนักงาน พัทธ์ทัพรพย์หรือศาลมีคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้

ทั้งนี้ รายละเอียดการชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้หรือบุคคลที่ได้รับความเสียหายดังกล่าว เป็นไปตามแผน ฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.9

- 2) การปรับโครงสร้างทุน การลดทุน และการเพิ่มทุน (ตามแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.6)

แผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.6 กำหนดการปรับโครงสร้างทุน การลดทุนและการเพิ่มทุนของการบินไทย ซึ่งการบินไทยจะดำเนินการปรับโครงสร้างทุน โดยจะมีการเพิ่มทุนจดทะเบียน เพื่อรองรับ (1) การใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุน ของผู้สนับสนุนสินเชื่อใหม่ ตามข้อ 5.6.3 (ก), (2) การแปลงหนี้เดิมของเจ้าหนี้ตามแผนเป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุน ตามข้อ 5.6.3 (ข), (3) การใช้สิทธิแปลงหนี้ดอกเบี้ยใหม่ตั้งพักตามแผนเป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุนตามข้อ 5.6.3 (ค) และ (4) การใช้สิทธิซื้อหุ้น สามัญเพิ่มทุนของผู้ถือหุ้นเดิมและ/หรือของพนักงานและ/หรือของนักลงทุน ตามข้อ 5.6.4 ของแผน

ทั้งนี้ ณ วันที่ 14 กันยายน 2563 การบินไทยมีทุนจดทะเบียนจำนวน 26,989,009,500 บาท (2,698,900,950 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท) โดยเป็นทุนชำระแล้วจำนวน 21,827,719,170 บาท (2,182,771,917 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท) และ ณ วันดังกล่าว การบินไทยมีผลขาดทุนสะสมจำนวน 64,912,997,240 บาท และมีส่วนเกิน มูลค่าหุ้นจำนวน 1,862,979,154 บาท

ต่อมา เมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 2564 ผู้บริหารแผนได้ดำเนินการตามแผนฉบับที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผน เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2564 โดยมีมติให้การบินไทยลดทุนจดทะเบียนจากจำนวน 26,989,009,500 บาท ให้เหลือจำนวน 21,827,719,170 บาท โดยการตัดหุ้นการบินไทยที่ยังไม่ได้ออกและจำหน่าย จำนวน 516,129,033 หุ้น และต่อมา เมื่อวันที่ 17 สิงหาคม 2564 การบินไทยได้ดำเนินการยื่นจดทะเบียนลดทุนดังกล่าวต่อกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

- (ก) การปรับโครงสร้างทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.6.3

การบินไทยจะดำเนินการเพิ่มทุนจดทะเบียน จำนวนไม่เกิน 216,773,146,220 บาท โดยการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนใหม่จำนวนไม่เกิน 21,677,314,622 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท การบินไทยจะจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุน ดังนี้

- 1) จัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนของการบินไทย จำนวนไม่เกิน 4,911,236,813 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท เพื่อรองรับการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนของผู้สนับสนุนสินเชื่อใหม่ตามข้อ 5.8.1 ตามข้อตกลงการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุน (Share Option) ที่ราคา 2.5452 บาทต่อหุ้น

ในกรณีที่มิได้มีหุ้นสามัญเพิ่มทุน ตามข้อ 5.6.3 (ก) คงเหลือ ไม่ว่าด้วยเหตุใด ๆ ก็ตาม ให้นำหุ้นสามัญเพิ่มทุนคงเหลือดังกล่าว ไปดำเนินการจัดสรรให้แก่เจ้านี้กลุ่มที่ 5, กลุ่มที่ 6 และเจ้าหนี้ผู้ถือหุ้นกู้ โดยเจ้านี้กลุ่มที่ 5, กลุ่มที่ 6 และเจ้าหนี้ผู้ถือหุ้นกุดังกล่าวสามารถแสดงเจตนาใช้สิทธิแปลงหนี้เดิมของเจ้านี้ตามแผนเป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุนในจำนวนไม่เกินกว่าจำนวนเงินที่เจ้านี้แต่ละรายมีสิทธิได้รับชำระหนี้จากกระแสเงินสดตามแผน ที่ราคา 2.5452 บาทต่อหุ้น ทั้งนี้ ในกรณีที่เจ้านี้กลุ่มที่ 5, กลุ่มที่ 6 และเจ้าหนี้ผู้ถือหุ้นกู้ ใช้สิทธิแปลงหนี้เดิมของเจ้านี้ตามแผนเป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุนมากกว่าจำนวนหุ้นที่สามารถจัดสรรได้ ให้จัดสรรและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนของการบินไทยให้แก่เจ้านี้ตามสัดส่วนภาระหนี้เงินต้นของเจ้านี้แต่ละรายตามแผน (pro rata basis) แต่หากเจ้านี้กลุ่มที่ 5, กลุ่มที่ 6 และเจ้าหนี้ผู้ถือหุ้นกู้ ไม่ใช้สิทธิดังกล่าวหรือใช้สิทธิดังกล่าวไม่เต็มจำนวนหุ้นสามัญเพิ่มทุนที่คงเหลือในข้อนี้ ให้นำหุ้นส่วนที่เหลือไปดำเนินการจัดสรรเพิ่มเติมตามหลักการในข้อ 5.6.4

- 2) จัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนของการบินไทย จำนวนไม่เกิน 14,862,369,633 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท เพื่อชำระหนี้ให้แก่เจ้านี้ตามแผนด้วยการแปลงหนี้เดิมของเจ้านี้ตามแผนเป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุน ภายใต้เงื่อนไข ดังนี้
 - ชำระหนี้เงินต้นคงค้างของเจ้านี้กลุ่มที่ 4 จำนวน 12,827,461,287 บาทโดยการแปลงหนี้ดังกล่าวเป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุน จำนวนไม่เกิน 5,039,896,007 หุ้น ที่ราคา 2.5452 บาทต่อหุ้น
 - ชำระหนี้เงินต้นคงค้างของเจ้านี้กลุ่มที่ 5 กลุ่มที่ 6 และเจ้าหนี้ผู้ถือหุ้นกู้ ในอัตราร้อยละ 24.50 ของภาระหนี้เงินต้นของเจ้านี้แต่ละรายตามคำสั่งถึงที่สุดที่ได้รับชำระหนี้เป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุน จำนวนไม่เกิน 9,822,473,626 หุ้น ที่ราคา 2.5452 บาทต่อหุ้น
- 3) จัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนของการบินไทย จำนวนไม่เกิน 1,903,608,176 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท เพื่อรองรับการใช้สิทธิแปลงหนี้ดอกเบี้ยใหม่ตั้งพักของเจ้านี้กลุ่มที่ 4 กลุ่มที่ 5 กลุ่มที่ 6 และเจ้าหนี้ผู้ถือหุ้นกู้ เป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุนที่ราคา 2.5452 บาทต่อหุ้น

(ข) การปรับโครงสร้างทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.6.4

นอกเหนือจากการเพิ่มทุนจดทะเบียนตามข้อ 5.6.3 แล้ว การบินไทยจะดำเนินการเพิ่มทุนจดทะเบียนอีก จำนวนไม่เกิน 98,224,736,260 บาท โดยการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนใหม่จำนวนไม่เกิน 9,822,473,626 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท เพื่อรองรับการจัดสรรและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนของการบินไทยให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนการถือหุ้นของผู้ถือหุ้นเดิม โดยไม่จัดสรรและ

เสนอขายให้ผู้ถือหุ้นที่จะทำให้การบินไทยมีหน้าที่ตามกฎหมายต่างประเทศ (Preferential Public Offering - PPO) ที่ราคาที่ผู้บริหารแผนเห็นสมควร แต่จะต้องไม่ต่ำกว่า 2.5452 บาทต่อหุ้น เพื่อให้ได้รับเงินไม่น้อยกว่า 25,000,000,000 บาท แต่ทั้งนี้ จะต้องเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้ผู้ถือหุ้นเดิม เป็นจำนวนไม่น้อยกว่า 228,108,476 หุ้น เพื่อให้ผู้ถือหุ้นเดิมคงสัดส่วนการถือหุ้นไม่น้อยกว่า ร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้วภายหลังจากการปรับโครงสร้างทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการในข้อ 5.6.3 และ 5.6.4 อันเป็นหนึ่งในคุณสมบัติของการบินไทยในการนำหลักทรัพย์กลับเข้ามาซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ฯ อีกครั้งหนึ่ง ทั้งนี้ ตามแนวทางดำเนินการเพื่อแก้ไขเหตุแห่งการเพิกถอนหุ้นสามัญจากการเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ในกรณีที่ไม่มีผู้ถือหุ้นเดิมใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนหรือมีผู้ถือหุ้นเดิมใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนไม่เต็มจำนวนในข้อนี้ ให้นำหุ้นส่วนที่ไม่มีการใช้สิทธิมาเสนอขายให้แก่บุคคล เป็นลำดับ ดังต่อไปนี้

- 1) พนักงานของการบินไทย (Employee Stock Option Program - ESOP) ณ ขณะที่มีการเสนอขายที่ราคาเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามข้อนี้
- 2) ในกรณีที่พนักงานของการบินไทยใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนไม่เต็มจำนวนที่เหลือจากการจัดสรรและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิม ให้นำหุ้นที่เหลือมาเสนอขายให้แก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement - PP) ที่ราคาเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามข้อนี้

ทั้งนี้ ผู้บริหารแผนต้องดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการในข้อ 5.6.4 นี้ให้แล้วเสร็จภายใน 31 ธันวาคม 2567

รายละเอียดปรากฏตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.6.4

นอกจากนี้ แผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.6.6 กำหนดให้ผู้บริหารแผนมีอำนาจกำหนดรายละเอียด วิธีการและระยะเวลาการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุน และการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนเพื่อชำระหนี้ด้วยการแปลงหนี้เดิมของเจ้าหนี้ตามแผนเป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุน เพื่อให้เป็นไปตามกรอบและวัตถุประสงค์ในการปรับโครงสร้างทุน การลดทุนและการเพิ่มทุนตามข้อ 5.6 นี้ โดยต้องไม่ทำให้การบินไทยเป็นรัฐวิสาหกิจภายใต้พระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ พ.ศ. 2561 และฉบับที่แก้ไข

แผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.6.8 กำหนดให้ก่อนที่จะมีการยื่นคำร้องต่อศาลเพื่อแจ้งผลสำเร็จของการดำเนินการตามแผนและขอให้ศาลมีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการ ให้ผู้บริหารแผนมีอำนาจและหน้าที่ในการเรียกประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อดำเนินการ ดังนี้

- (1) กำหนดจำนวนกรรมการ
- (2) แต่งตั้งหรือถอดถอนกรรมการ
- (3) กำหนดกรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพัน

ทั้งนี้ การออกเสียงลงคะแนนในที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อให้มีมติในเรื่องดังกล่าวให้เป็นไปตามข้อบังคับของบริษัทและกฎหมายที่เกี่ยวข้องโดยให้ถือว่าเป็นการที่ผู้บริหารแผนตกลงให้สิทธิในการดังกล่าวข้างต้นตกกลับไปยังผู้ถือหุ้นแต่ละเฉพาะเพื่อประโยชน์ในการประชุมผู้ถือหุ้นครั้งนั้นเท่านั้น

ในกรณีดังกล่าวข้างต้น ผู้บริหารแผนมีอำนาจดำเนินการจดทะเบียนเปลี่ยนแปลงกรรมการและอำนาจลงนามผูกพันตามวรรคก่อน เพื่อให้เป็นไปตามมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น ทั้งนี้ ผู้บริหารแผนจะต้องดำเนินการเปลี่ยนแปลงกรรมการตามข้อนี้ให้เสร็จสิ้นก่อนที่จะยื่นคำร้องขอต่อศาลล้มละลายกลางเพื่อให้มีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการ เพื่อให้บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นเข้ามาทำหน้าที่เป็นกรรมการบริษัทได้ทันที หลังจากที่ศาลมีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการ

- 3) การก่อหนี้ และการระดมเงินทุน รวมถึงแหล่งของเงินทุนและเงื่อนไขแห่งหนี้สินและเงินทุนดังกล่าว (ตามแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.8)

ในส่วนของการระดมเงินทุนและแหล่งเงินทุน ให้ดำเนินการตามที่กำหนดไว้ในแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.6

ในส่วนของการก่อหนี้ นั้น ให้ผู้บริหารแผนมีอำนาจก่อหนี้ได้ภายใต้กรอบที่ระบุไว้ในแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.8.1 และ/หรือ 5.8.2 ตามที่ผู้บริหารแผนเห็นสมควรเท่าที่จำเป็นต่อการประกอบธุรกิจของการบินไทย โดยการก่อหนี้ใหม่จะอยู่ในรูปแบบดังต่อไปนี้

- (ก) การก่อหนี้ประเภทสินเชื่อระยะยาว (Term Loan) ไม่เกิน 6 ปี และ/หรือตราสารหนี้ที่มีอายุการไถ่ถอนไม่น้อยกว่า 6 ปี เป็นจำนวนไม่เกิน 12,500 ล้านบาท ตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.8.1
- (ข) การก่อหนี้ประเภทวงเงินสินเชื่อหมุนเวียน (Revolving Facility) และและ/หรือตราสารหนี้ที่มีอายุการไถ่ถอนน้อยกว่า 6 ปี จำนวนไม่เกิน 12,500 ล้านบาท ตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.8.2

โดยให้ผู้บริหารแผนมีอำนาจในการเจรจา ตกลงเงื่อนไขของสัญญา และเข้าทำสัญญาที่เกี่ยวข้อง รวมถึงสามารถนำทรัพย์สินที่ไม่มีภาระผูกพันไปเป็นหลักประกันของผู้สนับสนุนสินเชื่อใหม่จากสถาบันการเงิน และ/หรือบุคคลอื่นใด ซึ่งเป็นผู้สนับสนุนสินเชื่อใหม่ เพื่อให้การดำเนินการดังกล่าวสำเร็จลุล่วง และ/หรือนำทรัพย์สินที่ไม่มีภาระผูกพันไปเป็นหลักประกันร่วมกับการก่อหนี้ในแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.8.1 หรือข้อ 5.8.2 (แล้วแต่กรณี) ก็ได้

ทั้งนี้ หากการรับการสนับสนุนสินเชื่อใหม่ในข้อนี้จะอยู่ในรูปแบบการออกหุ้นกู้ ให้รับการสนับสนุนสินเชื่อใหม่จากเจ้าหนี้กลุ่มที่ 5 กลุ่มที่ 6 หรือเจ้าหนี้ผู้ถือหุ้นกู้เท่านั้น โดยให้ผู้บริหารแผนมีอำนาจในการกำหนดข้อกำหนด เงื่อนไข และอัตราผลตอบแทน ตลอดจนวิธีการเสนอขายและจัดสรรหุ้นกู้ตามที่ผู้บริหารแผนเห็นสมควรเพื่อประโยชน์สูงสุดของการบินไทย

ผู้บริหารแผนมีอำนาจใช้เงินสินเชื่อใหม่ดังกล่าว เพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียน ค่าใช้จ่ายในการดำเนินธุรกิจปกติ ค่าใช้จ่ายในการลงทุนสำหรับการบินไทยและบริษัทย่อย การปรับปรุงหรือซ่อมแซมทรัพย์สินของการบินไทย การปรับปรุงและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภายในองค์กร ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการพาณิชย์ และการปรับผังบินให้เหมาะสมกับสถานการณ์ตลาดและการประกอบธุรกิจการบินที่อาจเปลี่ยนแปลงไป

รายละเอียดปรากฏตาม แผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.8

- 4) การจัดการและหาประโยชน์จากทรัพย์สิน สิทธิเรียกร้องของการบินไทย (ตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.7)

ในการจัดการและหาประโยชน์จากทรัพย์สินต่าง ๆ นั้น การบินไทยจะดำเนินการหาผลตอบแทนจากการบริหารและจัดการทรัพย์สินที่มีได้ก่อประโยชน์ให้แก่การบินไทย ณ ระยะเวลาหนึ่ง หรือต่อไปในอนาคต โดยอาจเอาทรัพย์สินออกให้เช่าและเข้าทำสัญญาเช่าตามระยะเวลาที่เหมาะสมกับบุคคลภายนอกที่จะทำให้การบินไทยได้รับประโยชน์หรือผลตอบแทนที่เหมาะสม หรือเมื่อพิจารณาแล้วเห็นว่าการจำหน่ายทรัพย์สินดังกล่าว จะทำให้การบินไทยได้รับประโยชน์ และ/หรือ ผลตอบแทนที่เหมาะสม จำเป็น และคุ้มค่า การบินไทยอาจดำเนินการจำหน่ายทรัพย์สินนั้น นอกจากนี้

หากการบินไทยมีสิทธิเรียกร้องใด ๆ ต่อลูกหนี้ของการบินไทย จะต้องมีการจัดการและติดตามสิทธิเรียกร้องดังกล่าวด้วยวิธีการที่เหมาะสมและจำเป็นต่อไป

- (ก) การจัดการและการหาประโยชน์จากทรัพย์สินโดยการขาย ให้เช่า หรือการหาประโยชน์จากทรัพย์สินรอง
- 1) เมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2563 ผู้ทำแผนได้ยื่นคำร้องต่อศาลล้มละลายกลาง เพื่อขออนุญาตดำเนินการขายทรัพย์สินรองที่ได้รับอนุญาตให้ขายตามคำสั่งศาลที่อนุญาตให้ดำเนินการขายทรัพย์สินรองที่ไม่จำเป็นต่อการดำเนินกิจการของการบินไทยหรือเป็นทรัพย์สินที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ ตลอดจนเกิดภาระค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษาเพิ่มขึ้น ตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 4.2 (4) ดังนั้น แผนฟื้นฟูกิจการจึงกำหนดให้ผู้บริหารแผนมีอำนาจในการขายทรัพย์สินที่ยังคงเหลือดังกล่าว และนำเงินที่ได้จากการขายทรัพย์สินดังกล่าวไปใช้ในการดำเนินการตามแผนต่อไป
 - 2) ผู้บริหารแผนมีอำนาจขาย ให้เช่า หรือหาประโยชน์จากทรัพย์สินรอง ซึ่งรวมถึงแต่ไม่จำกัดเพียงทรัพย์สินรองตามเอกสารแนบ 5 ของแผน

รายละเอียดปรากฏตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.7.1

- (ข) การจัดการและการหาประโยชน์จากทรัพย์สินโดยการปรับโครงสร้างธุรกิจ
- 1) ผู้บริหารแผนมีอำนาจในการแยกหน่วยธุรกิจและจัดตั้งเป็นบริษัทย่อย (Spin-off) โดยมีกรอบการพิจารณาและดำเนินงาน ตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.7.2 (ก) (1) ถึง (3)
 - 2) ผู้บริหารแผนมีอำนาจในการพิจารณาและดำเนินการรวมธุรกิจ (Business Combination) ซึ่งรวมถึงแต่ไม่จำกัดเพียง การรับโอนกิจการ การควบรวมกิจการ กับบริษัทย่อยอื่น ๆ รวมถึง บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด โดยพิจารณาความเหมาะสม ความคุ้มค่า ความจำเป็น และความเป็นไปได้ของการดำเนินการรวมธุรกิจดังกล่าว
 - 3) ผู้บริหารแผนมีอำนาจสรรหาผู้ร่วมลงทุนที่มีความสนใจเฉพาะด้าน เพื่อขยายโอกาสและเพิ่มศักยภาพในการดำเนินธุรกิจในอนาคตโดยเงินที่ได้จากการขายหุ้นดังกล่าวให้ถือเป็นกระแสเงินสดส่วนเกิน และจะได้รับการจัดสรรตามข้อ 5.4

ทั้งนี้ การใช้อำนาจตามข้อนี้จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการเจ้าหนี้

รายละเอียดปรากฏตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.7.2

- (ค) การจัดการและติดตามสิทธิเรียกร้องที่การบินไทยมีต่อลูกหนี้ของการบินไทย
- ให้ผู้บริหารแผนมีอำนาจและหน้าที่จัดการและติดตามสิทธิเรียกร้องที่การบินไทยมีต่อลูกหนี้ของการบินไทย รวมถึงแต่ไม่จำกัดเพียง สิทธิเรียกร้องของการบินไทยที่เกิดขึ้นก่อนวันที่ศาลมีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการ และสิทธิเรียกร้องของการบินไทยภายหลังจากวันที่ศาลมีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการ
- รายละเอียดปรากฏตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.7.3

5.3.1.4 ลำดับการจัดสรรกระแสเงินสด

แผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.4 กำหนดลำดับการจัดสรรกระแสเงินสดไว้ ดังนี้

- 1) กระแสเงินสดจากการดำเนินงานปกติ

การจัดสรรกระแสเงินสดจากการดำเนินงานปกติ ซึ่งรวมถึงกระแสเงินสดจากการขายทรัพย์สินรอง และกระแสเงินสดที่ได้จากการติดตามทวงถามหนี้/สิทธิเรียกร้องที่การบินไทยมีต่อลูกหนี้ จะถูกจัดสรรตามลำดับดังนี้

- (ก) จัดสรรเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานปกติ ค่าใช้จ่ายที่จำเป็นเพื่อให้การดำเนินงานปกติของการบินไทยดำเนินต่อไปได้ ค่าใช้จ่ายในโครงการร่วมใจเสียสละเพื่อองค์กร (Mutual Separation Plan - MSP) ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการขาย และ/หรือ ที่เกี่ยวข้องกับการหาประโยชน์จากทรัพย์สินรอง ค่าธรรมเนียมผู้ทำแผน ค่าธรรมเนียมผู้บริหารแผน ค่าธรรมเนียมในการสรรหาผู้ร่วมทุน ค่าธรรมเนียมที่ปรึกษา และค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ตามแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.11
- (ข) จัดสรรเพื่อชำระค่าใช้จ่ายฝ่ายทุนเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของการบินไทย
- (ค) จัดสรรเพื่อชำระหนี้เงินต้นและดอกเบี้ยของเจ้าหนี้ที่ให้สินเชื่อใหม่ (ตามแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.8.1 และข้อ 5.8.2) รวมถึงค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับสินเชื่อใหม่ที่ถึงกำหนดชำระ ตามเงื่อนไขที่กำหนดในแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.8 และเงื่อนไขที่ผู้บริหารแผนได้ตกลงไว้กับเจ้าหนี้ที่ให้สินเชื่อใหม่
- (ง) จัดสรรเพื่อชำระดอกเบี้ยที่ถึงกำหนดชำระตามแผน ตามจำนวน หลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนดไว้ในแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.3 ตามสัดส่วนภาระหนี้ที่ถึงกำหนดชำระในแต่ละงวด
- (จ) จัดสรรเพื่อชำระหนี้เงินต้นที่ถึงกำหนดชำระตามแผน ตามจำนวน หลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนดไว้ในแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.3 และ 5.13 ตามสัดส่วนภาระหนี้ที่ถึงกำหนดชำระในแต่ละงวด
- (ฉ) จัดสรรเพื่อชำระดอกเบี้ยใหม่ตั้งพักที่ถึงกำหนดชำระตามแผน ตามจำนวน หลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนดไว้ในแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.3 ตามสัดส่วนภาระหนี้ที่ถึงกำหนดชำระในแต่ละงวด
- (ช) จัดสรรเพื่อชำระดอกเบี้ยที่คงค้างที่ถึงกำหนดชำระตามแผน ตามจำนวน หลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนดไว้ในแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.3 ตามสัดส่วนภาระหนี้ที่ถึงกำหนดชำระในแต่ละงวด
- (ซ) จัดสรรเพื่อชำระหนี้ตามเงื่อนไขที่กำหนดในแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.9

หากการบินไทยมีเงินสดคงเหลือภายหลังการดำเนินการจัดสรรตาม (1) ถึง (8) ข้างต้น ผู้บริหารแผนจะพิจารณากระแสเงินสดส่วนเกินจากงบการเงินประจำปีที่ได้รับการตรวจสอบจากผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ และได้รับอนุมัติจากผู้บริหารแผนหรือที่ประชุมใหญ่สามัญประจำปีของผู้ถือหุ้น โดยจะกั้นเงินสดสำรองเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานปกติ และค่าใช้จ่ายฝ่ายทุนของบริษัทเป็นจำนวนไม่น้อยกว่า 15,000 ล้านบาท และสำรองเพื่อใช้ในการชำระหนี้เงินต้นให้แก่เจ้าหนี้ตามแผนที่ถึงกำหนดชำระในงวดถัดไป หากมีกระแสเงินสดคงเหลือหลังการสำรองดังกล่าวให้ถือเป็นกระแสเงินสดส่วนเกิน โดยผู้บริหารแผนสามารถนำกระแสเงินสดส่วนเกินดังกล่าวมาจัดสรรชำระหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.4 (ข)

2) กระแสเงินสดส่วนเกิน

กระแสเงินสดส่วนเกิน และ/หรือ กระแสเงินสดจากการขายหุ้นในบริษัทย่อยที่จัดตั้งขึ้นใหม่ (หากมี) ให้จัดสรรชำระให้เสร็จสิ้นตามลำดับดังนี้

- (ก) จัดสรรเพื่อชำระภาระหนี้เดิมตามแผนก่อนกำหนดให้แก่ผู้สนับสนุนสินเชื่อใหม่ ตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.8.1
- (ข) จัดสรรเพื่อชำระหนี้ดอกเบี้ยใหม่ตั้งพักของเจ้าหนี้กลุ่มที่ 4 กลุ่มที่ 5 กลุ่มที่ 6 และเจ้าหนี้ผู้ถือหุ้นกู้ก่อนกำหนดตามสัดส่วนดอกเบี้ยใหม่ตั้งพักคงเหลือ โดยจ่ายจากงวดลำดับท้ายสุดก่อน (Inverse Order)

- (ค) จัดสรรเพื่อชำระหนี้เงินต้นคงค้างของเจ้าหนี้กลุ่มที่ 2 กลุ่มที่ 3 กลุ่มที่ 4 กลุ่มที่ 5 กลุ่มที่ 6 กลุ่มที่ 10 และเจ้าหนี้ผู้ถือหุ้นก่อนกำหนดตามสัดส่วนเงินต้นคงเหลือ โดยจ่ายจากงวดลำดับท้ายสุดก่อน (Inverse Order)
- (ง) จัดสรรเพื่อชำระหนี้ตามเงื่อนไขที่กำหนดในแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.9 ก่อนกำหนดตามสัดส่วนภาระหนี้คงเหลือ โดยจ่ายจากงวดลำดับท้ายสุดก่อน (Inverse Order)

3) กระแสเงินสดจากการเพิ่มทุน

ตามแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.6.3 (ก) และ 5.6.4 ให้จัดสรรในลักษณะเดียวกันกับการจัดสรรกระแสเงินสดจากการดำเนินงานปกติตามแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.4 (ก)

5.3.1.5 ผลสำเร็จของแผน (ตามแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 10.10)

- 1) แผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 10.10 กำหนดว่า การดำเนินการฟื้นฟูกิจการของการบินไทยให้ถือว่าเป็นผลสำเร็จตามแผนเมื่อ
 - (ก) จัดทะเบียนเพิ่มทุนตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.6 และ
 - (ข) ดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการ โดยไม่เกิดเหตุผิดนัดตามข้อ 5.12 และ
 - (ค) มีกำไรก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) จากการดำเนินงานหลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามสัญญาเช่าเครื่องบิน ไม่น้อยกว่า 20,000 ล้านบาท ในงวด 12 เดือนก่อนหน้าที่จะรายงานศาลถึงผลสำเร็จของการฟื้นฟูกิจการ และส่วนของผู้ถือหุ้นในงบการเงินเป็นบวก และ
 - (ง) มีการแต่งตั้งกรรมการใหม่ ตามที่มีการเปลี่ยนแปลงผู้ถือหุ้นตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.6.8

เมื่อการดำเนินการฟื้นฟูกิจการเป็นผลสำเร็จตามแผนแล้ว ให้ผู้บริหารแผนยื่นคำร้องต่อศาล และ/หรือ เจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์เป็นลายลักษณ์อักษรว่าการดำเนินการตามแผนได้สำเร็จครบถ้วนแล้ว เพื่อขอให้ศาลมีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการต่อไป

ทั้งนี้ ระยะเวลาดำเนินการตามแผนมีระยะเวลาไม่เกิน 5 ปี นับจากวันที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผน เว้นแต่ศาลจะมีคำสั่งให้ขยายระยะเวลาดำเนินการตามแผน ตามบทบัญญัติของ พ.ร.บ.ล้มละลาย

อนึ่ง ในกรณีที่มีเหตุผิดนัดชำระหนี้หรือเหตุผิดนัดใด ๆ ตามแผน เจ้าหนี้ยินยอมให้การบินไทยแก้ไขเหตุผิดนัดที่เกิดขึ้นได้ภายในระยะเวลา 30 วันนับจากวันที่เกิดเหตุผิดนัด หรือระยะเวลาที่ยาวกว่าแต่ไม่เกิน 90 วันนับจากวันที่เกิดเหตุผิดนัด ตามที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการเจ้าหนี้ ทั้งนี้ คณะกรรมการเจ้าหนี้สามารถขยายระยะเวลาการแก้ไขเหตุผิดนัดให้ได้อีกไม่เกิน 2 ครั้ง ครั้งละไม่เกิน 45 วัน โดยหากการบินไทยสามารถแก้ไขเหตุผิดนัดได้สำเร็จภายในระยะเวลาที่กำหนด ให้ถือว่าไม่มีเหตุผิดนัดนั้นเกิดขึ้น และสามารถดำเนินการตามที่แผนกำหนดไว้ต่อไปตามปกติ

ในกรณีที่เหตุผิดนัดใดกระทบต่อสิทธิของเจ้าหนี้กลุ่มใดกลุ่มหนึ่งหรือรายใดรายหนึ่งโดยเฉพาะเจาะจง หากเจ้าหนี้ที่ได้รับผลกระทบโดยเฉพาะเจาะจงดังกล่าวให้ความยินยอมในการแก้ไขเหตุผิดนัดตามที่การบินไทยร้องขอ ให้ถือว่าไม่มีเหตุผิดนัด และให้การบินไทยสามารถดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการต่อไปได้

ในกรณีที่มิเหตุผิดนัดชำระหนี้ตามแผนนี้ เจ้าหนี้ที่การบินไทยผิดนัดมีสิทธิได้รับชำระดอกเบี้ยผิดนัดในอัตราร้อยละ 2 ต่อปี โดยในกรณีที่แผนกำหนดให้เจ้าหนี้รายใดมีสิทธิได้รับดอกเบี้ยตามแผน อัตราดอกเบี้ยผิดนัดดังกล่าวให้คิดโดยบวกเพิ่มจากอัตราดอกเบี้ยตามแผน ทั้งนี้ ให้คิดดอกเบี้ยในอัตราผิดนัดได้นับแต่วันที่การบินไทยไม่อาจแก้ไขเหตุผิดนัดได้

5.3.2 ความคืบหน้าการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการ

ตั้งแต่วันที่ 15 มิถุนายน 2564 ซึ่งศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผน เป็นต้นมา ผู้บริหารแผนได้ดำเนินการตามแผนในส่วนต่าง ๆ โดยมีความคืบหน้าการดำเนินการตามแผนที่สำคัญดังต่อไปนี้

5.3.2.1 การชำระหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ (ตามแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.3)

การชำระหนี้ การขยายระยะเวลาชำระหนี้ และการลดภาระหนี้ ซึ่งกำหนดให้เจ้าหนี้ได้รับชำระหนี้ตามคำสั่งให้ได้รับชำระหนี้ของเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ ศาลล้มละลายกลาง ศาลอุทธรณ์คดีชั้นอุทธรณ์ หรือ ศาลฎีกา (แล้วแต่กรณี) ซึ่งเป็นคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้ นั้น ผู้บริหารแผนได้ชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้ตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในแผน โดยการชำระหนี้เงินต้นและดอกเบี้ยคงค้างตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.3 นับตั้งแต่วันที่ศาลเห็นชอบด้วยแผน (15 มิถุนายน 2564) จนถึงวันที่ 31 มีนาคม 2568 รวมเป็นเงิน 82,659,952,852.28 บาท โดยการบินไทยไม่ได้มีการผิดนัดชำระหนี้ตามแผนแต่อย่างใด

5.3.2.2 การไม่ยอมรับทรัพย์สินของลูกหนี้ หรือสิทธิตามสัญญาในกรณีที่ทรัพย์สินของลูกหนี้ หรือสิทธิตามสัญญามีภาระเกินควรกว่าประโยชน์ที่จะพึงได้ (ตามแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.9)

เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2564 ผู้บริหารแผนได้ใช้อำนาจไม่ยอมรับทรัพย์สินหรือสิทธิตามสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการเช่าซื้อเครื่องบินที่มีภาระเกินควรกว่าประโยชน์ที่การบินไทยจะพึงได้ รวมทั้งสิ้นจำนวน 20 สัญญา ได้แก่ สัญญาเช่า / เช่าซื้อเครื่องบิน สัญญาที่เกี่ยวข้องกับการเช่า / เช่าซื้อเครื่องบิน สัญญาให้บริการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ และสัญญาให้บริการอื่นต่อมา เจ้าหนี้หรือบุคคลที่เห็นว่าตนเองได้รับความเสียหายจากการใช้อำนาจของผู้บริหารแผนที่ไม่ยอมรับทรัพย์สินหรือสิทธิตามสัญญาที่มีภาระเกินควรฯ ได้ยื่นคำขอรับชำระหนี้ค่าเสียหายต่อเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ รวมเป็นจำนวนทั้งหมด 15 ราย

ทั้งนี้ ตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.9 หากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์หรือศาลมีคำสั่งถึงที่สุดให้เจ้าหนี้หรือบุคคลใดที่ได้รับความเสียหายจากการไม่ยอมรับทรัพย์สินหรือสิทธิตามสัญญาดังกล่าวได้รับชำระหนี้ เจ้าหนี้จะได้รับชำระหนี้ในอัตราร้อยละ 17 ของจำนวนหนี้ที่เจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์หรือศาลมีคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้ และภาระหนี้ส่วนที่เหลือให้ถือว่าระงับสิ้นไป และ/หรือ ได้รับการปลดหนี้ทั้งจำนวนทันที ณ วันที่เจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์หรือศาลมีคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้

5.3.2.3 การลดทุนและเพิ่มทุนจดทะเบียน

ดังที่ได้เรียนไว้ในข้อ 5.6.3(2) ประกอบข้อ 5.6.1.5 แผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 10.10 กำหนดเงื่อนไขให้ถือว่า การดำเนินการตามแผนเป็นผลสำเร็จตามแผน โดยข้อ 10.10 (1) กำหนดให้ จดทะเบียนเพิ่มทุนตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในแผนข้อ 5.6

ณ วันที่ 14 กันยายน 2563 การบินไทยมีทุนจดทะเบียนจำนวน 26,989,009,500 บาท (2,698,900,950 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท) โดยเป็นทุนชำระแล้วจำนวน 21,827,719,170 บาท (2,182,771,917 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ

10 บาท) และ ณ วันดังกล่าว การบินไทยมีผลขาดทุนสะสมจำนวน 64,912,997,240 บาท และมีส่วนเกินมูลค่าหุ้นจำนวน 1,862,979,154 บาท

ต่อมา เมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 2564 ผู้บริหารแผนได้ดำเนินการตามแผนฉบับที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผน เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2564 โดยมีมติให้การบินไทยลดทุนจดทะเบียนจากจำนวน 26,989,009,500 บาท ให้เหลือจำนวน 21,827,719,170 บาท โดยการตัดหุ้นการบินไทยที่ยังไม่ได้ออกและจำหน่าย จำนวน 516,129,033 หุ้น และต่อมา เมื่อวันที่ 17 สิงหาคม 2564 การบินไทยได้ดำเนินการยื่นจดทะเบียนลดทุนดังกล่าวต่อกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์

ทั้งนี้ ตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.6 เรื่องการปรับโครงสร้างทุน การลดทุน และการเพิ่มทุน ซึ่งกำหนดให้การเพิ่มทุนจดทะเบียนเพื่อรองรับการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุน ตามข้อ 5.6.3 (ก) – (ค) และข้อ 5.6.4 นั้น ให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน 60 วัน นับแต่วันที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนที่แก้ไข ต่อมา ผู้บริหารแผนได้อนุมัติการเพิ่มทุนจดทะเบียนของการบินไทยให้เป็นไปตามแผน และได้จดทะเบียนแก้ไขเพิ่มเติมหนังสือบริคณห์สนธิของบริษัท เพื่อให้สอดคล้องกับการเพิ่มทุนจดทะเบียนต่อนายทะเบียนบริษัทมหาชน กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2565

5.3.2.4 การปรับโครงสร้างธุรกิจ โดยการรวมธุรกิจเข้ากับบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

ตามแผนฟื้นฟูกิจการข้อที่ 5.7.2 (ข) กำหนดให้ผู้บริหารแผนมีอำนาจในการพิจารณาและดำเนินการรวมธุรกิจ (Business Combination) ซึ่งรวมถึงแต่ไม่จำกัดเพียง การรับโอนกิจการ การควบรวมกิจการ กับบริษัทย่อยอื่น ๆ รวมถึงบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด โดยพิจารณาความเหมาะสม ความคุ้มค่า ความจำเป็น และความเป็นไปได้ของการดำเนินการรวมธุรกิจดังกล่าว โดยการใช้อำนาจตามข้อนี้จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการเจ้าหน้าที่

เมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม 2566 ในการประชุมคณะกรรมการเจ้าหน้าที่ ครั้งที่ 5/2566 คณะกรรมการเจ้าหน้าที่ของการบินไทยได้มีมติเสียงข้างมาก เห็นชอบการปรับโครงสร้างการดำเนินธุรกิจกลุ่มธุรกิจการบินของการบินไทย ตามแนวทางที่คณะผู้บริหารแผนและฝ่ายบริหารนำเสนอ กล่าวคือ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของการบินไทยที่การบินไทยถือหุ้นอยู่ในสัดส่วนร้อยละ 99.99 ของหุ้นทั้งหมด ส่งผลให้เครื่องบินอากาศยานแอร์บัส A320 จำนวน 20 ลำที่บริหารจัดการภายใต้ไทยสมายล์และพนักงานจำนวนกว่า 800 คนย้ายมาอยู่ภายใต้การบริหารจัดการของการบินไทย

5.3.2.5 การเข้าเจรจาเพื่อเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขในสัญญาเดิมให้เป็นไปตามเงื่อนไขของบันทึกข้อตกลง (Letter of Intent)

ตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.3 เจ้าหน้าที่กลุ่มที่ 35 เจ้าหน้าที่ภาระผูกพันจากการเช่า/เช่าซื้อเครื่องบินในส่วนที่ผู้ทำแผนเห็นว่าเป็นหนี้ที่เกิดขึ้นหลังวันที่ศาลมีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการนั้น ผู้บริหารแผนได้เจรจากับเจ้าหน้าที่กลุ่มที่ 35 เพื่อเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขในสัญญาเดิมให้เป็นไปตามเงื่อนไขของบันทึกข้อตกลง (Letter of Intent) ที่เจ้าหน้าที่ได้เข้าทำบันทึกข้อตกลงดังกล่าวไว้กับผู้ทำแผน และ/หรือที่ผู้บริหารแผนได้เจรจาเพิ่มเติม เป็นที่เรียบร้อยแล้ว

5.3.2.6 การขายทรัพย์สินรองที่ศาลได้มีคำสั่งอนุญาตแล้ว

ตามที่เรียนไว้ในข้อ 5.6.1.3 (4)(ก) นั้น เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2563 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งอนุญาตให้การการบินไทยจำหน่ายจ่ายโอนทรัพย์สินรองที่ไม่จำเป็นต่อการดำเนินการของการบินไทยหรือเป็นทรัพย์สินที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ตลอดจนเกิดภาระค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษาเพิ่มขึ้น ตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 4.2 (4) รวมทั้งสิ้น 4 รายการ นั้น ได้แก่ (1) หุ้นที่การบินไทยถืออยู่ในบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (2) หุ้นที่การบินไทย ถืออยู่ในบริษัท

สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) (3) ที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างซึ่งเป็นอาคารศูนย์ฝึกอบรมที่หลักสี่ และ (4) เครื่องยนต์ที่ไม่ได้ใช้งานแล้ว ประเภท CFM56-3C1 ติดตั้งกับเครื่องบินแบบโบอิง 737-400 จำนวน 5 เครื่องยนต์ นั้น การบินไทยได้ทำการโอนขายให้แก่ผู้ซื้อ และได้รับเงินจากการขายครบถ้วนแล้ว

5.3.2.7 การขาย ให้เช่า หรือหาประโยชน์จากทรัพย์สินรองอื่น

ตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.7.1 (ข) กำหนดให้ผู้บริหารแผนมีอำนาจขาย ให้เช่า หรือหาประโยชน์จากทรัพย์สินรอง ซึ่งรวมถึงแต่ไม่จำกัดเพียงทรัพย์สินรองที่ระบุในเอกสารแนบ 5 ของแผน นั้น โดย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 การบินไทยได้ขายทรัพย์สินรอง โดยได้โอนกรรมสิทธิ์และได้รับเงินจากการขายทรัพย์สินรองแล้ว (รวมข้อมูลตาม ข้อ 5. 3 ข้างต้นด้วย) ดังนี้

อสังหาริมทรัพย์ในประเทศ

- (1) ที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างสำนักงานหลานหลวง กรุงเทพมหานคร
- (2) ที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างสำนักงาน จังหวัดภูเก็ต
- (3) ที่ดินเปล่า จังหวัดเชียงใหม่
- (4) ที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างสำนักงานรักคุณเท่าฟ้า ดอนเมือง กรุงเทพมหานคร
- (5) ที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างสำนักงาน จังหวัดอุดรธานี
- (6) ที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างสำนักงาน จังหวัดขอนแก่น
- (7) ที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างสำนักงานสีลม กรุงเทพมหานคร
- (8) ที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างสำนักงาน จังหวัดเชียงราย
- (9) ที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างอาคารศูนย์ฝึกอบรมที่หลักสี่ กรุงเทพมหานคร

อสังหาริมทรัพย์ในต่างประเทศ

- (1) ห้างชุดพักอาศัย Meyer Road สาธารณรัฐสิงคโปร์
- (2) ห้างชุดพักอาศัย Nathan Road สาธารณรัฐสิงคโปร์
- (3) สำนักงาน Manila สาธารณรัฐฟิลิปปินส์
- (4) บ้านพัก Jakarta สาธารณรัฐอินโดนีเซีย
- (5) สำนักงาน Rome สาธารณรัฐอิตาลี
- (6) บ้านพักที่กรุงลอนดอน สหราชอาณาจักร

สังหาริมทรัพย์

- (1) หุ่นในบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (ในส่วนที่นอกเหนือจากที่ได้รับอนุญาตจากศาลล้มละลายกลาง ตามคำสั่งเมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2563)
- (2) หุ่นในบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด
- (3) หุ่นในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
- (4) เครื่องยนต์อะไหล่ที่ไม่ได้ใช้งานแล้ว รวม 27 เครื่องยนต์
- (5) เครื่องบินที่ไม่ได้ใช้งานแล้ว รวม 27 ลำ
- (6) หน่วยลงทุนในกองทุนรวมวายุภักษ์ 1
- (7) หุ่นในบริษัท เทรตสยาม จำกัด (ปิดกิจการ)

(8) เครื่องฝึกบินจำลองแบบโบอิง 747-400 จำนวน 1 เครื่อง

(9) เครื่องฝึกบินจำลองแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 1 เครื่อง

สำหรับกระบวนการขายสินทรัพย์ของบริษัทฯ ไม่ว่าจะเป็นเครื่องบิน เครื่องยนต์ หรืออสังหาริมทรัพย์ บริษัทฯ จะทำการประกาศขายด้วยวิธีการยื่นซองเสนอราคา และมีการจัดทำการประเมินมูลค่าทรัพย์สินโดยผู้เชี่ยวชาญ เพื่ออ้างอิงในการพิจารณาราคาขาย ทั้งนี้ที่ผ่านมาบริษัทฯ ได้จัดตั้งคณะกรรมการพิจารณาเพื่อตรวจสอบและพิจารณาข้อเสนอก่อนการนำเสนอให้คณะผู้บริหารพิจารณา และคณะผู้บริหารแผนเป็นผู้อนุมัติการขายสินทรัพย์ทั้งหมด ซึ่งเป็นไปตามที่ระบุในแผนฟื้นฟูกิจการ ผู้บริหารแผนมีอำนาจในการจำหน่าย จ่าย โอน ให้เช่า เข้าทำธุรกรรมใดๆ เพื่อใช้หรือหาประโยชน์ทรัพย์สินรอง โดยต้องศึกษาความเหมาะสม ความคุ้มค่าความจำเป็น ตลอดจนวิธีและลักษณะการขาย ให้เช่า หรือการหาประโยชน์ เพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ ภายใต้สถานการณ์ ณ ขณะที่จะขาย ให้เช่า หรือหาประโยชน์

5.3.2.8 การแปลงหนี้เป็นทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.6.3

- การแปลงหนี้เป็นทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการ (Mandatory Conversion) ข้อ 5.6.3 (ข)

ตามที่กำหนดในแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.6.3 (ข) ซึ่งกำหนดให้บริษัทฯ จัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนเพื่อรองรับการแปลงหนี้เป็นทุนซึ่งเป็นหน้าที่ของเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ (Mandatory Conversion) ของเจ้าหนี้กลุ่มที่ 4 เจ้าหนี้กลุ่มที่ 5 เจ้าหนี้กลุ่มที่ 6 และเจ้าหนี้ผู้ถือหุ้นกู้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ ในการนี้ ที่ประชุมคณะผู้บริหารแผนได้มีมติอนุมัติให้มีการดำเนินการแปลงหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการของเจ้าหนี้ซึ่งปรากฏรายชื่อเป็นเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ ณ วันที่ 28 ตุลาคม 2567 เป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุน ภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.6.3 (ข) โดยคำนวณจากภาระหนี้เดิมตามแผนฟื้นฟูกิจการ ณ วันที่ 31 ตุลาคม 2567 ซึ่งมีจำนวนรวมทั้งสิ้น 37,601,923,443.81 บาท โดยหากคำนวณแล้วมีจำนวนหนี้ที่เจ้าหนี้รายใดจะได้รับหุ้นไม่เต็มจำนวน 1 หุ้นอันเกิดจากการหารที่ไม่ลงตัว ให้ปัดเศษของหุ้นทิ้ง ซึ่งภายหลังจากการคำนวณตามวิธีดังกล่าวแล้ว เจ้าหนี้จะได้รับจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนจากการแปลงหนี้เป็นทุนซึ่งเป็นหน้าที่ของเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ (Mandatory Conversion) ตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.6.3 (ข) จำนวนรวมทั้งสิ้น 14,773,659,802 หุ้น ทั้งนี้ ภายหลังการจัดสรรหุ้นดังกล่าวแล้ว มีหุ้นสามัญเพิ่มทุนคงเหลือภายหลังการจัดสรรสำหรับการแปลงหนี้เป็นทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.6.3 (ข) เป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 88,709,831 หุ้น

- การแปลงหนี้ของเจ้าหนี้เป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุน ตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.6.3 (ก) (Voluntary Conversion) และข้อ 5.6.3 (ค) (หนี้ดอกเบี้ยใหม่ตั้งพัก)

ตามที่เจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการที่มีสิทธิแปลงหนี้เป็นทุนได้แสดงเจตนาใช้สิทธิแปลงหนี้เป็นทุนโดยสมัครใจ ในระหว่างวันที่ 19 พฤศจิกายน 2567 ถึงวันที่ 21 พฤศจิกายน 2567 บริษัทฯ ขอแจ้งผลการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนจากการแสดงเจตนาใช้สิทธิแปลงหนี้เป็นทุนของเจ้าหนี้กลุ่มที่ 4 เจ้าหนี้กลุ่มที่ 5 เจ้าหนี้กลุ่มที่ 6 และเจ้าหนี้ผู้ถือหุ้นกู้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) การแปลงหนี้เดิมเป็นทุนเพิ่มเติมโดยสมัครใจของเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ (Voluntary Conversion)

เนื่องจากจำนวนหุ้นสามัญเพิ่มทุนซึ่งเจ้าหนี้ได้แสดงเจตนาใช้สิทธิแปลงหนี้เดิมเป็นทุนเพิ่มเติมตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.6.3 (ก) (Voluntary Conversion) มีจำนวนรวมมากกว่าจำนวนหุ้นสามัญเพิ่มทุนซึ่งจัดสรรไว้เพื่อรองรับการใช้สิทธิแปลงหนี้เป็นทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.6.3

(ก) (Voluntary Conversion) บริษัทฯ จึงได้จัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่เจ้าหนี้ที่ใช้สิทธิแปลงหนี้เป็นทุนตามสัดส่วนภาระหนี้เงินต้นของเจ้าหนี้แต่ละรายตามแผนฟื้นฟูกิจการ (Pro Rata Basis) โดยหากคำนวณแล้วมีจำนวนหนี้ที่จะได้รับหุ้นไม่เต็มจำนวน 1 หุ้น อันเกิดจากการหารที่ไม่ลงตัว ให้ปัดเศษของหุ้นทิ้ง โดยบริษัทฯ ได้จัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวนรวมทั้งสิ้น 4,911,236,792 หุ้น ให้แก่เจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการที่ได้แสดงเจตนาใช้สิทธิแปลงหนี้เดิมตามแผนฟื้นฟูกิจการเป็นทุนเพิ่มเติม คิดเป็นภาระหนี้ที่ได้มีการใช้สิทธิแปลงหนี้เป็นทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.6.3 (ก) จำนวนรวมทั้งสิ้น 12,500,079,881.78 บาท โดยภายหลังจากการจัดสรรหุ้นตามวิธีการดังกล่าวแล้ว มีหุ้นสามัญเพิ่มทุนคงเหลือภายหลังการจัดสรร อันเกิดจากการปัดเศษของหุ้นในกระบวนการใช้สิทธิแปลงหนี้เป็นทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.6.3 (ก) เป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 21 หุ้น

2) การใช้สิทธิแปลงหนี้ดอกเบี้ยใหม่ตั้งพักเป็นทุนโดยสมัครใจของเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ

บริษัทฯ ได้จัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวนรวมทั้งสิ้น 1,304,549,684 หุ้น (สุทธิหลังการหักภาษี ณ ที่จ่าย) ให้แก่เจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการที่ได้แสดงเจตนาใช้สิทธิแปลงหนี้ดอกเบี้ยใหม่ตั้งพักเป็นทุน คิดเป็นภาระหนี้ที่ได้มีการใช้สิทธิแปลงหนี้เป็นทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.6.3 (ค) จำนวนรวมทั้งสิ้น 3,351,213,177.95 บาท โดยเจ้าหนี้ทุกรายที่ได้แสดงเจตนาใช้สิทธิแปลงหนี้ดอกเบี้ยใหม่เป็นทุนได้รับการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนตามจำนวนหุ้นสามัญเพิ่มทุนที่เจ้าหนี้ได้แสดงเจตนาใช้สิทธิ

ทั้งนี้ ภายหลังจากการจัดสรรหุ้นดังกล่าวแล้ว มีหุ้นสามัญเพิ่มทุนคงเหลือภายหลังการจัดสรรสำหรับการใช้สิทธิแปลงหนี้เป็นทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.6.3 (ค) เป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 599,058,492 หุ้น

ต่อมา เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2567 บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการด้วยการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ จำนวนรวมทั้งสิ้น 20,989,446,278 หุ้น ให้แก่เจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการจากการแปลงหนี้เป็นทุนตามข้อ 5.6.3 ของแผนฟื้นฟูกิจการ ที่ราคา 2.5452 บาทต่อหุ้น ซึ่งประกอบไปด้วย (ก) การแปลงหนี้เป็นทุนซึ่งเป็นหน้าที่ของเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ (Mandatory Conversion) ตามกรอบที่กำหนดไว้ในข้อ 5.6.3 (ข) ของแผนฟื้นฟูกิจการ (ข) การใช้สิทธิแปลงหนี้เป็นทุนโดยสมัครใจของเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ (Voluntary Conversion) ตามกรอบที่กำหนดไว้ในข้อ 5.6.3 (ก) ของแผนฟื้นฟูกิจการ และ (ค) การใช้สิทธิแปลงดอกเบี้ยใหม่ตั้งพักเป็นทุนโดยสมัครใจของเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการตามกรอบที่กำหนดไว้ในข้อ 5.6.3 (ค) ของแผนฟื้นฟูกิจการ และได้จดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วกับกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ เรียบร้อยแล้ว

ในการนี้ แผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.6.7 กำหนดให้ผู้บริหารแผนมีอำนาจดำเนินการลดทุนจดทะเบียนเพื่อตัดหุ้นสามัญเพิ่มทุนส่วนที่ไม่มีการจัดสรรสำหรับการแปลงหนี้เป็นทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.6.3 (ก) ข้อ 5.6.3 (ข) และข้อ 5.6.3 (ค) จำนวนรวมทั้งสิ้น 687,768,344 หุ้น ดังกล่าว (รวมทั้งหุ้นสามัญเพิ่มทุนที่ไม่ได้มีการจัดสรรภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการ

ข้อ 5.6.4) ได้ต่อไปตามที่ผู้บริหารแผนเห็นสมควร ซึ่งบริษัทฯ ได้ดำเนินการลดทุนจดทะเบียนเรียบร้อยแล้วเมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2567

5.3.2.9 การปรับโครงสร้างทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการข้อ 5.6.4

ในระหว่างวันที่ 6 ธันวาคม 2567 ถึงวันที่ 12 ธันวาคม 2567 บริษัทฯ ได้ดำเนินการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวนรวมทั้งสิ้นไม่เกิน 9,822,473,626 หุ้น ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ ก่อนการปรับโครงสร้างทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการและพนักงานของบริษัทฯ ที่มีสิทธิได้รับการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุน ตามข้อ 5.6.4 ของแผนฟื้นฟูกิจการแล้วนั้น

โดยบริษัทฯ ได้มีการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ ก่อนการปรับโครงสร้างทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการเป็นจำนวนทั้งสิ้น 5,048,989,272 หุ้น และได้มีการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่พนักงานของบริษัทฯ เป็นจำนวนทั้งสิ้น 59,512,700 หุ้น และบริษัทฯ มีหุ้นสามัญเพิ่มทุนที่เหลือจากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ ก่อนการปรับโครงสร้างทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการและพนักงานของบริษัทฯ ที่มีสิทธิได้รับการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนเนื่องจากบุคคลดังกล่าวไม่ใช่สิทธิซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนดังกล่าวหรือใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนดังกล่าวไม่เต็มจำนวนเป็นจำนวนทั้งสิ้น 4,713,971,654 หุ้น

ในการนี้ เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2567 ที่ประชุมคณะผู้บริหารแผนจึงได้มีมติให้นำหุ้นส่วนที่เหลือดังกล่าวไปจัดสรรให้แก่บุคคลในวงจำกัดตามข้อ 5.6.4 ของแผนฟื้นฟูกิจการ ที่ราคาเสนอขายที่เท่ากับราคาเสนอขายแก่ผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ ก่อนการปรับโครงสร้างทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการและพนักงานของบริษัทฯ ซึ่งเป็นไปตามที่กำหนดไว้ภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการ (กล่าวคือ 4.48 บาทต่อหุ้น) โดยบุคคลในวงจำกัดที่จองซื้อและได้รับการจัดสรรหุ้นเป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 22,571,400 หุ้น

ต่อมา เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2567 บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการด้วยการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ จำนวนรวมทั้งสิ้น 5,131,073,372 หุ้น ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ ก่อนการปรับโครงสร้างทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการที่มีสิทธิได้รับการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุน พนักงานของบริษัทฯ ที่มีสิทธิได้รับการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุน และบุคคลในวงจำกัด จากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนตามข้อ 5.6.4 ของแผนฟื้นฟูกิจการ ที่ราคา 4.48 บาทต่อหุ้น ตามกรอบที่กำหนดไว้ในข้อ 5.6.4 ของแผนฟื้นฟูกิจการ และได้จดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วกับกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์เรียบร้อยแล้ว

ในการนี้ แผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.6.7 กำหนดให้ผู้บริหารแผนมีอำนาจดำเนินการลดทุนจดทะเบียนเพื่อตัดหุ้นสามัญเพิ่มทุนส่วนที่ไม่มีการจัดสรรสำหรับการแปลงหนี้เป็นทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.6.4 ได้ต่อไปตามที่ผู้บริหารแผนเห็นสมควร ซึ่งบริษัทฯ ได้จดทะเบียนลดทุนจดทะเบียนโดยการตัดหุ้นซึ่งยังมีได้มีการออกจำหน่ายจากการแปลงหนี้เป็นทุนและการเสนอขายหุ้นภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการจำนวน 5,379,168,598 หุ้น กับกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์เรียบร้อยแล้วเมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2567

5.3.3 ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต

5.3.3.1 การก่อหนี้ใหม่ (ตามแผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.8)

ดังที่เรียนในข้อ 5.6.1.3 (3) แผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 5.8 ให้ผู้บริหารแผนมีอำนาจก่อหนี้ได้ภายใต้กรอบที่ระบุไว้ในข้อ 5.8.1 และ/หรือ 5.8.2 ตามที่ผู้บริหารแผนเห็นสมควรเท่าที่จำเป็นต่อการประกอบธุรกิจของการบินไทย โดยการก่อหนี้ใหม่ จะอยู่ในรูปแบบดังต่อไปนี้

- 1) การก่อหนี้ประเภทสินเชื่อระยะยาว (Term Loan) ไม่เกิน 6 ปี และ/หรือตราสารหนี้ที่มีอายุการไถ่ถอนไม่น้อยกว่า 6 ปี เป็นจำนวนไม่เกิน 12,500 ล้านบาท
- 2) การก่อหนี้ประเภทวงเงินสินเชื่อหมุนเวียน (Revolving Facility) และ/หรือตราสารหนี้ที่มีอายุการไถ่ถอนน้อยกว่า 6 ปี จำนวนไม่เกิน 12,500 ล้านบาท

ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 การบินไทยยังไม่มีแผนที่จะก่อหนี้ใหม่ และยังมีแผนที่จะดำเนินการก่อหนี้ใหม่ตามแผนข้อดังกล่าว

5.3.3.2 ภาระหนี้ตามแผน

ตามพ.ร.บ. ล้มละลาย มาตรา 90/60 แผนซึ่งศาลเห็นชอบแล้ว ผู้กมดเจ้าหนี้ ซึ่งอาจขอรับชำระหนี้ในการฟื้นฟูกิจการได้และเจ้าหนี้ซึ่งมีสิทธิได้รับชำระหนี้ในการฟื้นฟูกิจการ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการเป็นผลสำเร็จ และศาลได้มีคำสั่งยกเลิกแผนฟื้นฟูกิจการแล้ว อย่างไรก็ตาม แผนฟื้นฟูกิจการ ข้อ 10.12 กำหนดว่า เมื่อได้ดำเนินการตามแผนเป็นผลสำเร็จตาม ข้อ 10.10 ครบถ้วนและศาลได้มีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการแล้ว ให้ถือว่าข้อกำหนดในแผนที่ยังดำเนินการไม่แล้วเสร็จยังคงมีผลผูกพันเจ้าหนี้และการบินไทยต่อไป โดยการบินไทยยังมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของแผนรวมถึงการชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้จนครบถ้วนตามแผน โดยในส่วนของข้อกำหนดตามสัญญาเดิมระหว่างการบินไทยกับเจ้าหนี้ตามแผน เช่น สัญญาเงินกู้ หรือสัญญาที่มีข้อกำหนด เงื่อนไขและรูปแบบในการชำระหนี้ ย่อมสิ้นผลบังคับและไม่ผูกพันการบินไทยให้ต้องปฏิบัติตามข้อสัญญาเดิมอีกต่อไป

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 ยังมีจำนวนคำขอรับชำระหนี้ของเจ้าหนี้จำนวน 10 รายที่ยังไม่ได้รับคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้ โดยในจำนวนนี้ มีภาระหนี้ตามคำขอรับชำระหนี้ของเจ้าหนี้บางรายที่ปัจจุบันการบินไทยได้พ้นความรับผิดชอบเนื่องจากเงื่อนไขที่กำหนดไว้แล้ว ทำให้ไม่ต้องรับผิดชอบภาระหนี้ประมาณ 19,000 ล้านบาทอีกต่อไป นอกจากนี้ สำหรับคำขอรับชำระหนี้ของเจ้าหนี้บางราย หากแม้จะมีคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้เต็มจำนวนตามคำขอรับชำระหนี้ การบินไทยมีหน้าที่ที่ต้องชำระหนี้ตามแผนในอัตราร้อยละ 17 ของคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้ ดังนั้น ภาระหนี้ที่ยังไม่ได้รับคำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการมีจำนวนประมาณไม่เกิน 10,000 ล้านบาท ทั้งนี้ คำสั่งถึงที่สุดให้ได้รับชำระหนี้จะไม่ทำให้การบินไทยต้องรับผิดชอบในภาระหนี้มากกว่าภาระหนี้ที่เจ้าหนี้ยื่นคำขอรับชำระหนี้และเงื่อนไขของแผนฟื้นฟูกิจการ

5.3.4 ยกเลิกการฟื้นฟูกิจการ

ปัจจุบัน บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามเงื่อนไขแห่งความสำเร็จของแผนฟื้นฟูกิจการครบถ้วนทุกประการ และเมื่อวันที่ 28 เมษายน 2568 บริษัทฯ ได้ยื่นคำร้องต่อศาลล้มละลายกลางเพื่อแจ้งผลการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการ และขอให้ศาลมีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ ต่อมา เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2568 ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ เป็นที่เรียบร้อยแล้ว ทั้งนี้ ตามพ.ร.บ. ล้มละลาย มาตรา 90/60 และมาตรา 90/75 บริษัทฯ ยังต้องผูกพันตามข้อกำหนดและเงื่อนไขของแผนฟื้นฟูกิจการต่อไปจนกว่าจะชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้จนครบถ้วนตามแผน รวมถึงข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้จะยังมีผลผูกพันการบินไทยต่อไปเช่นกัน

5.4 ตลาดรอง

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 นอกจากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย บริษัทฯ ไม่มีหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ของประเทศอื่น

6. นโยบายการกำกับดูแลกิจการ

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจ โดยยึดหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักธรรมาภิบาล ตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ และเป็นไปตามหลักจริยธรรมและจรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจ เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้การดำเนินธุรกิจเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ มีความสุจริต โปร่งใส ตรวจสอบได้ มีความเป็นธรรม สร้างความเชื่อมั่นและความไว้วางใจให้แก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย และเกิดประโยชน์สูงสุดแก่ผู้ถือหุ้น บริษัทฯ ได้เผยแพร่คู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดีไว้บนระบบเครือข่าย Intranet: THAISphere และบนเว็บไซต์ www.thaiairways.com เพื่อให้กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานทุกคน ได้มีความรู้ ความเข้าใจสามารถนำนโยบายและแนวปฏิบัติในคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดีไปใช้ในการปฏิบัติงาน เพื่อให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน เพื่อเสริมสร้างศักยภาพและความเข้มแข็งให้มีความพร้อมในการแข่งขัน

บริษัทฯ ได้ประกาศใช้คู่มือจรรยาบรรณการบินไทย ซึ่งรวบรวมจริยธรรมในการประกอบธุรกิจและข้อปฏิบัติสำหรับพนักงานและลูกจ้าง ตั้งแต่ปี 2545 และได้มีการทบทวนปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี เป็นไปตามกฎเกณฑ์และประกาศตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2560 (Corporate Governance Code for Listed Companies 2017) ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) ซึ่งสอดคล้องกับหลักการขององค์การเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา (Organization for Economic Co-operation and Development: OECD) และหลักเกณฑ์ ASEAN Corporate Governance Scorecard (ASEAN CG Scorecard) ซึ่งเป็นมาตรฐานสากลสำหรับบริษัทจดทะเบียน

ในปี 2568 บริษัทฯ ได้ทบทวนและปรับปรุงคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดีให้สอดคล้องกับโครงสร้างองค์กรและนโยบายในปัจจุบัน และปรับปรุงแนวปฏิบัติให้เป็นไปตามนโยบายที่ประกาศใช้ โดยได้รับความร่วมมืออย่างดีจากทุกสาย/ฝ่ายในการทบทวนนโยบายและแนวปฏิบัติให้เหมาะสมกับการดำเนินธุรกิจ เพื่อให้คู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ มีความครบถ้วน สมบูรณ์ รวมทั้งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทจดทะเบียน เป็นการเสริมสร้างศักยภาพของบริษัทฯ ให้มีความพร้อมในการแข่งขัน และเจริญก้าวหน้าด้วยการดำเนินธุรกิจตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีภายใต้หลักจริยธรรมและจรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจ โดยคณะผู้บริหารแผนในการประชุมครั้งที่ 14/2568 วันพฤหัสบดีที่ 8 พฤษภาคม 2568 ได้มีมติเห็นชอบและให้ประกาศใช้ “คู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ 1 พ.ศ. 2568” มีผลบังคับใช้วันที่ 16 พฤษภาคม 2568 โดยในคู่มือมีเนื้อหาสาระสำคัญ 5 บท และ 28 นโยบาย รวมทั้งแนวปฏิบัติกรายงานและติดตามผลในแต่ละส่วนงาน เพื่อให้นโยบายกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ มีความชัดเจนเป็นรูปธรรม

สาระสำคัญ 5 บท มีดังนี้

บทที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

บทที่ 2 การกำกับดูแลกิจการที่ดี

บทที่ 3 จริยธรรมและจรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจที่ดี

บทที่ 4 นโยบายของบริษัทฯ ในการกำกับดูแลกิจการที่ดี

บทที่ 5 การดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการ

ในการนี้ บริษัทฯ ได้นำส่งคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ 1 พ.ศ. 2568 ให้กับบริษัทย่อยเพื่อรับทราบและใช้เป็นแนวทางในการดำเนินธุรกิจ ให้สอดคล้องในทิศทางเดียวกันกับบริษัทฯ ตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนธุรกิจให้มีความเจริญอย่างยั่งยืน

6.1 ภาพรวมของนโยบายและแนวปฏิบัติการกำกับดูแลกิจการ

การกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักธรรมาภิบาล

บริษัทฯ ยึดหลักในการดำเนินธุรกิจที่ตั้งมั่นอยู่บนพื้นฐานของคุณธรรมและจริยธรรม โดยกรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานทุกคนจะต้องมีจิตสำนึกและประพฤติตามจรรยาบรรณที่ดีในการประกอบธุรกิจ โดยมีความซื่อสัตย์ ต่อตำแหน่งหน้าที่ ตลอดจนปกป้องรักษาผลประโยชน์อันชอบธรรมของบริษัทฯ

กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานทุกคน ต้องยึดมั่นตามหลักธรรมาภิบาล และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ดังนี้

1. หลักนิติธรรม (Rule of Law)
2. ความโปร่งใส (Transparency)
3. ความรับผิดชอบในหน้าที่ (Responsibility)
4. ความรับผิดชอบต่อผลการปฏิบัติหน้าที่ (Accountability)
5. ความเป็นธรรม (Equitable Treatment)
6. การสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่องค์กรในระยะยาว (Creation of Long Term Value)

การกำกับดูแลกิจการที่ดีตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญ และยึดถือแนวทางการบริหารจัดการแบบมีธรรมาภิบาล หรือการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Corporate Governance) ตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เพื่อแสดงให้เห็นถึงการมีระบบบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ โปร่งใส ตรวจสอบได้ เป็นการส่งเสริมความเชื่อมั่นและความมั่นใจต่อผู้ถือหุ้น นักลงทุน ผู้มีส่วนได้เสีย ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย และนำไปสู่ความมั่นคงเจริญก้าวหน้า เพิ่มมูลค่า และส่งเสริมการเติบโตอย่างยั่งยืนของบริษัทฯ โดยกำหนดนโยบายในการปฏิบัติตามคู่มือกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ ในเรื่องสำคัญ ดังนี้

1. สิทธิของผู้ถือหุ้น บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับผู้ถือหุ้นและสิทธิของผู้ถือหุ้น การทำให้ผู้ถือหุ้นไว้วางใจและมั่นใจ ในการลงทุนกับบริษัทฯ คือ การที่บริษัทฯ มีนโยบาย หรือการดำเนินการที่ปกป้องและรักษาสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้นที่พึง ได้รับตามที่กฎหมายกำหนด เช่น สิทธิในการซื้อขาย การโอนหลักทรัพย์ที่ตนถืออยู่ สิทธิในการมีส่วนแบ่งผลกำไรของบริษัทฯ สิทธิการได้รับข้อมูลของบริษัทฯ อย่างเพียงพอและทันเวลา สิทธิต่าง ๆ ในการเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้น สิทธิการมอบฉันทะ ให้บุคคลอื่นเข้าประชุม และออกเสียงลงคะแนนแทน สิทธิการแสดงความคิดเห็นและซักถามในการประชุมผู้ถือหุ้น สิทธิในการเสนอเรื่องเพื่อบรรจุเป็นวาระการประชุม และเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสม เพื่อรับการพิจารณาเลือกตั้ง เป็นกรรมการบริษัท สิทธิในการร่วมตัดสินใจในเรื่องสำคัญของบริษัทฯ เป็นต้น

2. การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญในการอำนวยความสะดวกให้ผู้ถือหุ้น และปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน เป็นธรรม และเป็นไปตามข้อกำหนดของกฎหมาย รวมทั้งมีมาตรการป้องกัน กรณีที่กรรมการบริษัท ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานใช้ข้อมูลภายในเพื่อแสวงหาผลประโยชน์ให้แก่ตนเองหรือพวกพ้อง ในทางมิชอบ การป้องกันสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น การกำหนดให้สิทธิออกเสียงในที่ประชุมเป็นไปตามจำนวนหุ้นที่ถืออยู่ โดยหนึ่งหุ้นมีสิทธิเท่ากับหนึ่งเสียง การกำหนดให้กรรมการอิสระเป็นผู้มีหน้าที่ดูแลผู้ถือหุ้นส่วนน้อย การเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้น มีสิทธิมอบฉันทะให้ผู้อื่นมาประชุมและลงมติแทน การจัดสรรเวลาประชุมอย่างเพียงพอเพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นมีสิทธิ อย่างเท่าเทียมกันในการแสดงความคิดเห็นและตั้งคำถาม และมีการเปิดเผยข้อมูลผ่านเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่อให้ผู้ถือหุ้น ได้รับข้อมูลข่าวสารสำคัญที่มีการเปลี่ยนแปลง บริษัทฯ มีการส่งหนังสือเชิญประชุม และเอกสารประกอบการประชุม

เป็นภาษาอังกฤษให้กับผู้ถือหุ้นต่างชาติ และภายหลังการประชุม ฝ่ายบริหารได้มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำข้อเสนอแนะของผู้ถือหุ้นไปพิจารณาว่าสามารถดำเนินการได้หรือไม่

3. บทบาทต่อผู้มีส่วนได้เสีย บริษัทฯ ตระหนักและเล็งเห็นถึงความสำคัญของผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วนที่จะเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน การสร้างมูลค่าเพิ่ม และสร้างกำไรให้กับบริษัทฯ บริษัทฯ จึงมีนโยบายในการปฏิบัติเพื่อให้คณะกรรมการบริษัท ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานยึดถือปฏิบัติด้วย ความเป็นธรรมต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มอย่างเท่าเทียมกัน โดยยึดหลักผลประโยชน์ร่วมกันอย่างยั่งยืน

4. การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส บริษัทฯ ให้ความสำคัญและปฏิบัติตามหลักการเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส ตามที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (ตลท.) และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) กำหนดไว้ โดยกำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นผู้ดูแลและเปิดเผยข้อมูลสำคัญทั้งข้อมูลด้านการเงินและด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ อย่างเพียงพอ ถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลา และโปร่งใสเพื่อสื่อสารกับผู้ถือหุ้น นักลงทุน นักวิเคราะห์ และผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วนให้รับทราบข้อมูลอย่างเท่าเทียมกัน โดยบริษัทฯ จะเผยแพร่ข้อมูลผ่านทางตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ ที่ www.thaiairways.com

5. ความรับผิดชอบของคณะกรรมการ คณะกรรมการบริษัทมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดทิศทางการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ให้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ผ่านการกำหนดนโยบาย แผนกลยุทธ์ เป้าหมาย วิสัยทัศน์ และพันธกิจ และมีบทบาทสำคัญในการกำกับ ดูแล และติดตามการดำเนินงานของฝ่ายบริหารให้เป็นไปตามนโยบาย และแผนกลยุทธ์ที่ได้กำหนดไว้ คณะกรรมการบริษัทมีหน้าที่แต่งตั้งกรรมการเฉพาะเรื่องเพื่อรับผิดชอบเฉพาะเรื่องที่ได้รับมอบหมาย และแต่งตั้งผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ รวมทั้งแต่งตั้งเลขานุการบริษัทฯ รับผิดชอบดำเนินการประชุม และการปฏิบัติตามกฎหมาย ตลอดจนกรรมการบริษัทต้องปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรู้ความสามารถ ซื่อสัตย์ สุจริต โปร่งใส เพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ

6.1.1 นโยบายและแนวปฏิบัติเกี่ยวกับคณะกรรมการบริษัท

เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2563 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการตามที่ศาลล้มละลายกลาง ได้มีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนและแจ้งคำสั่งดังกล่าวให้แก่ผู้บริหารแผนและผู้ทำแผนทราบแล้ว ให้บรรดาสหสิทธิ และอำนาจหน้าที่ของผู้ทำแผนตกเป็นของผู้บริหารแผนโดยทันที อีกทั้ง ให้ผู้บริหารแผนมีสิทธิ อำนาจ และหน้าที่ในการดำเนินการตามแผน โดยมีอำนาจหน้าที่ตามที่ระบุไว้ในแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ฉบับที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบการขอแก้ไขแผน เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ข้อ 10.4 อำนาจหน้าที่ของผู้บริหารแผน ซึ่งคณะผู้บริหารแผนมีสิทธิและอำนาจหน้าที่ในการจัดการกิจการและทรัพย์สินของลูกหนี้และบรรดาสหสิทธิตามกฎหมายของผู้ถือหุ้นของลูกหนี้ยกเว้นสิทธิที่จะได้รับเงินปันผล

ปัจจุบันบริษัทฯ ยกเลิกแผนฟื้นฟูกิจการแล้ว โดยศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งให้ยกเลิกการฟื้นฟูกิจการเมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2568 โดยสิทธิและอำนาจหน้าที่ในการจัดการกิจการและทรัพย์สินของบริษัทฯ ได้กลับมาอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการบริษัทตามกฎหมายว่าด้วยบริษัทมหาชนจำกัด อย่างไรก็ดี เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการบริหารงานหลังการยกเลิกแผนฟื้นฟูกิจการ คณะผู้บริหารแผนได้กำหนดแนวทางในการสรรหา บทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ ตลอดจนกฎบัตร และนโยบายที่เกี่ยวข้องไว้ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ต่อไป

6.1.1.1 บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท

โครงสร้างและองค์ประกอบคณะกรรมการ

คณะกรรมการบริษัท ประกอบด้วย ผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ที่เป็นประโยชน์ต่อธุรกิจการดำเนินงานของบริษัทฯ โดยประกอบด้วยกรรมการที่เป็นกรรมการอิสระ กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร และกรรมการที่เป็นผู้บริหาร ทั้งนี้ ข้อบังคับของบริษัทฯ กำหนดให้มีกรรมการจำนวนไม่น้อยกว่า 5 คน แต่ไม่มากกว่า 15 คน

บริษัทฯ จัดการประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2568 ซึ่งเป็นการประชุมผู้ถือหุ้นซึ่งจัดขึ้นตามข้อกำหนดของแผนฟื้นฟูกิจการ เมื่อวันที่ 18 เมษายน 2568 เวลา 13.00 น. โดยเป็นการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (E-Meeting) เพียงรูปแบบเดียวตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ โดยที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นฯ มีมติอนุมัติกำหนดให้คณะกรรมการของบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการ จำนวน 11 ท่าน ซึ่งประกอบด้วยกรรมการปัจจุบันจำนวน 3 ท่าน และกรรมการเข้าใหม่ จำนวน 8 ท่าน และในการประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 1/2568 เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2568 ที่ประชุมได้มีมติแต่งตั้งให้ นายลวรรณ แสงสนิท เป็นประธานกรรมการ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- (1) นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ (กรรมการ)
- (2) นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร (กรรมการ)
- (3) พลอากาศเอก อำนาจ จิระมณีนัย (กรรมการอิสระ)
- (4) นายลวรรณ แสงสนิท (ประธานกรรมการ) (กรรมการเข้าใหม่)
- (5) ดร.กฤษยา ตันติเตมิต (กรรมการเข้าใหม่)
- (6) นายชาคริย์ บำรุงวงศ์ (กรรมการเข้าใหม่)
- (7) พลตำรวจเอก รัชชัย ปิตะนิละบุตร (กรรมการเข้าใหม่)
- (8) นายณปกรณ ธนสุวรรณเกษม (กรรมการอิสระเข้าใหม่)
- (9) นายยรรยง เดชภีรตันมงคล (กรรมการอิสระเข้าใหม่)
- (10) นายสัมฤทธิ์ สำเนียง (กรรมการอิสระเข้าใหม่)
- (11) นายชาย เอี่ยมศิริ (ปัจจุบันดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารของบริษัทฯ) (กรรมการเข้าใหม่)

ทั้งนี้ นายชาย เอี่ยมศิริ ซึ่งเป็นประธานเจ้าหน้าที่บริหารของบริษัทฯ ในปัจจุบัน จะพ้นจากตำแหน่งกรรมการเมื่อพ้นจากตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

คุณสมบัติ การสรรหาและการแต่งตั้งกรรมการบริษัท

คุณสมบัติของคณะกรรมการบริษัทเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง ข้อบังคับของบริษัทฯ และกฎบัตรของคณะกรรมการบริษัท โดยมีคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ทำหน้าที่พิจารณาการสรรหาให้เป็นไปตามกฎหมาย หลักเกณฑ์ และระเบียบข้อบังคับของบริษัทฯ เพื่อให้ได้ผู้มีความรู้ความสามารถและประสบการณ์ที่เหมาะสม มาดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทและเพื่อให้การสรรหากรรมการบริษัทเป็นไปอย่างโปร่งใส สอดคล้องกับแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะนำสมรรถนะหลักและความรู้ที่จำเป็น (Skill Matrix) มาใช้ในการสรรหากรรมการ เพื่อให้ได้กรรมการที่มีความรู้และความสามารถตรงกับความต้องการของบริษัทฯ และเปิดโอกาสให้ผู้ทรงคุณวุฒิที่มีประสบการณ์ในภาคธุรกิจเข้ามาเป็นกรรมการในบริษัทฯ เพื่อเพิ่มมุมมองในเชิงธุรกิจในการบริหารจัดการและพัฒนาบริษัทฯ ได้มากยิ่งขึ้น

โดยคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะเสนอรายชื่อต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณานำเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อลงมติแต่งตั้งกรรมการโดยการใช้จ่ายเงินจำนวนมาก

การกำหนดค่าตอบแทนของกรรมการ

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนทำหน้าที่พิจารณาและจัดทำความเห็นเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาให้ความเห็นชอบในเรื่องประเภทและจำนวนของค่าตอบแทนรวมของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย สำหรับปี 2568 โดยคณะกรรมการบริษัทจะเรียกประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นอีกครั้งหนึ่งเพื่อนำเสนอเรื่องดังกล่าวให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณาอนุมัติต่อไป

การประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการ

บริษัทฯ ได้กำหนดให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทเป็นประจำทุกปี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นเครื่องมือในการตรวจสอบการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัท ซึ่งมีหลักเกณฑ์และขั้นตอนในการประเมินคือ เลขานุการบริษัทฯ ส่งแบบฟอร์มที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาลให้คณะกรรมการบริษัท โดยทำการประเมิน 3 รูปแบบ ดังนี้

- การประเมินผลกรรมการรายบุคคล (ประเมินตนเอง)
- การประเมินไขว้ของกรรมการ (ประเมินกรรมการบริษัทท่านอื่น)
- การประเมินคณะกรรมการบริษัททั้งคณะ (ในภาพรวม)

ทั้งนี้ เลขานุการบริษัทฯ จะเป็นผู้ทำการสุ่มรายชื่อเพื่อจัดทำการประเมินไขว้ โดยกรรมการบริษัทผู้ถูกประเมินจะไม่ทราบว่ากรรมการท่านใดเป็นผู้ประเมินตน

6.1.1.2 การกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง

การกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้องนั้น บริษัทฯ ในฐานะผู้ถือหุ้นได้ส่งผู้แทนบริษัทฯ ซึ่งมีคุณสมบัติตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดเพื่อเข้าไปมีส่วนร่วมในการทำหน้าที่ดูแลผลประโยชน์ ตลอดจนประสานงานในการร่วมมือทางธุรกิจระหว่างบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง ซึ่งผู้แทนบริษัทฯ ที่ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการผู้แทนนั้น อาจประกอบด้วยบุคคลจากคณะกรรมการบริษัท ฝ่ายบริหารหรือบุคคลภายนอกที่มีความรู้ความเข้าใจในธุรกิจ สามารถให้แนวทางการบริหารที่จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัทฯ ได้ โดยเป็นผู้ที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการฝ่ายบริหารงานนโยบายทรัพยากรบุคคล และผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการผู้แทนบริษัทฯ ในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง

บริษัทฯ ได้จัดทำ “ข้อกำหนดว่าด้วยการแต่งตั้งผู้แทนบริษัทเป็นกรรมการผู้แทนและการแต่งตั้งพนักงานปฏิบัติหน้าที่ที่ 2 ในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)” และ “คู่มือการปฏิบัติหน้าที่และสิทธิประโยชน์ของกรรมการผู้แทนและผู้ปฏิบัติหน้าที่ที่ 2 ในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)” โดยข้อกำหนดฯ และคู่มือฯ นี้ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการฝ่ายบริหารงานนโยบาย เพื่อให้กรรมการผู้แทนได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และแนวทางที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน สอดคล้องกับนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยในเรื่องนโยบายที่สำคัญ ให้กรรมการผู้แทนขอรับนโยบายจากบริษัทฯ ก่อนเสนอความเห็นในที่ประชุมบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง และกรรมการผู้แทนต้องรายงานข้อมูลต่าง ๆ ตามกรอบระยะเวลาที่กำหนดต่อคณะกรรมการบริษัท นอกจากนี้บริษัทฯ ยังจัดให้มีการวิเคราะห์ ติดตาม และรายงานผลการดำเนินงานของบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัท

ที่เกี่ยวข้อง เป็นประจำทุกไตรมาสและรายปี เพื่อเป็นข้อมูลสนับสนุนให้ฝ่ายบริหารใช้ในการตัดสินใจ กำหนดทิศทาง และแนวทางในการกำกับดูแลการลงทุนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง

6.1.2 นโยบายและแนวปฏิบัติเกี่ยวกับผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสีย

การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ มีนโยบายในการดำเนินธุรกิจด้วยความซื่อสัตย์ สุจริต โปร่งใสและเป็นธรรม เพื่อให้ผู้ถือหุ้นมั่นใจว่าในการตัดสินใจและกระทำการใด ๆ บริษัทฯ ได้กระทำอย่างละเอียด รอบคอบ โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดต่อผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม และใช้ความพยายามอย่างที่สุดเพื่อสร้างผลตอบแทนที่ดีให้แก่ผู้ถือหุ้นอย่างต่อเนื่อง ยั่งยืน และปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นด้วยความเสมอภาคเท่าเทียมกัน ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์ สุจริต โปร่งใส และเป็นธรรม โดยคำนึงถึงผู้ถือหุ้นทั้งรายใหญ่ และรายย่อย เพื่อผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม โดยมีแนวปฏิบัติ ดังนี้

1. บริหารกิจการของบริษัทฯ ให้มีความเจริญก้าวหน้า มั่นคง และก่อให้เกิดผลตอบแทนที่ดีให้แก่ผู้ถือหุ้น
2. ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความสามารถและความระมัดระวัง เยี่ยงผู้ที่มีความรู้ประสบการณ์ และความชำนาญ
3. จัดการดูแลไม่ให้ทรัพย์สินใด ๆ ของบริษัทฯ สูญค่า หรือสูญเสียไปโดยเปล่าประโยชน์
4. เปิดเผยข้อมูลและสารสนเทศทั้งทางการเงินและไม่ใช่ทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจและผลประกอบการของบริษัทฯ ที่เป็นจริงอย่างครบถ้วน เพียงพอ สม่าเสมอ ทันเวลา แสดงให้เห็นถึงสถานภาพของการประกอบการและสถานภาพทางการเงินที่แท้จริงของบริษัทฯ

การปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสีย

กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานปฏิบัติหน้าที่ของตนเองด้วยความเป็นธรรม โดยการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียอย่างเท่าเทียมกัน ไม่เลือกปฏิบัติ เนื่องจากความแตกต่างในด้านเชื้อชาติ สัญชาติ ศาสนา เพศ สภาพทางกายหรือสุขภาพ หรือเหตุอื่นอันไม่เป็นธรรม

กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานปฏิบัติต่อคู่แข่งทางการค้าให้สอดคล้องกับหลักสากลภายใต้กรอบแห่งกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ไม่ละเมิดความลับ หรือล่วงรู้ความลับทางการค้าของคู่แข่งทางการค้าด้วยวิธีฉ้อฉล รวมถึงการไม่ผูกขาดทางการค้า

กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานปฏิบัติตามระเบียบบริษัทฯ ด้านการสรรหา แต่งตั้ง โยกย้าย และพิจารณาความดีความชอบด้วยความโปร่งใสและเป็นธรรม

คณะกรรมการบริษัทจัดให้มีช่องทางให้ผู้มีส่วนได้เสียสามารถแจ้งเรื่องที่ผิดกฎหมาย หรือผิดระเบียบของบริษัทฯ การทุจริตคอร์รัปชัน การไม่ปฏิบัติตามจริยธรรมและจรรยาบรรณของบริษัทฯ และดูแลให้ข้อร้องเรียนได้รับการตอบสนองภายในระยะเวลาที่เหมาะสม

6.1.3 การติดตามให้มีการปฏิบัติตามนโยบายและแนวปฏิบัติในการกำกับดูแลกิจการ

การป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์

บริษัทฯ ให้ความสำคัญในหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ที่จะป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ซึ่งคณะกรรมการบริษัทได้พิจารณารายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ หรือรายการที่เกี่ยวข้องกัน หรือรายการระหว่างกันอย่างเหมาะสม และมีการดูแลให้คณะกรรมการบริษัท ฝ่ายบริหาร และพนักงานทุกคนถือปฏิบัติโดยเคร่งครัดตามข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เพื่อให้เป็นที่เชื่อถือและไว้วางใจของผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย

บริษัทฯ ได้ออกประกาศบริษัทฯ เรื่องการเปิดเผยข้อมูลรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทฯ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ตั้งแต่เดือนกันยายน 2547 เพื่อให้คณะกรรมการบริษัท และฝ่ายบริหารทุกท่าน ที่เข้าข่ายบุคคลที่เกี่ยวข้องกันตามคำนิยามของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์เปิดเผยข้อมูลบุคคลและนิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน และทุกครั้งที่มีการแต่งตั้งกรรมการหรือผู้บริหารใหม่ เลขานุการบริษัทฯ จะจัดส่งแบบฟอร์ม “รายละเอียดของบุคคลที่เกี่ยวข้องกันตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์ฯ เรื่องการเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวข้องกัน พ.ศ. 2546 และประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทจ. 21/2551 เรื่อง หลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน” ซึ่งได้ปรับปรุงรายละเอียดตามข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่เปลี่ยนแปลงโดยตลอด โดยให้กรรมการหรือผู้บริหารที่ได้รับแต่งตั้งใหม่ ให้ข้อมูลพร้อมลงนามรับรองความถูกต้องของข้อมูล และหากภายหลังมีการเปลี่ยนแปลงข้อมูล กรรมการหรือผู้บริหารจะต้องจัดส่งแบบฟอร์มดังกล่าว พร้อมลงนามรับรองความถูกต้องของข้อมูลทุกครั้ง โดยเลขานุการบริษัทฯ จะจัดส่งรายละเอียดของบุคคลที่เกี่ยวข้องกันให้ประธานกรรมการบริษัท และประธานกรรมการตรวจสอบรับทราบด้วย พร้อมทั้งจัดทำสรุปรายชื่อบุคคลและนิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกันนำเสนอฝ่ายบริหารทุกฝ่าย และบุคคลที่เป็นผู้ประสานงานเกี่ยวกับรายการที่เกี่ยวข้องกันของแต่ละหน่วยงาน เพื่อใช้ตรวจสอบธุรกรรมที่หน่วยงานตนจะเสนอฝ่ายบริหารหรือคณะกรรมการบริษัท และหากมีรายการที่เกี่ยวข้องกันเกิดขึ้น บริษัทฯ จะดำเนินการตามขั้นตอนปฏิบัติที่กำหนดไว้ ซึ่งอ้างอิงจากกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งนำไปเปิดเผยในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี/รายงานประจำปี (แบบ 56-1 One Report)

บริษัทฯ กำหนดนโยบายการเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทฯ และบริษัทย่อย เพื่อให้การเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทฯ และบริษัทย่อยกับบุคคลที่เกี่ยวข้องกันมีความโปร่งใส มีแนวทางในการพิจารณา ขจัดปัญหาความขัดแย้งทางผลประโยชน์อย่างรอบคอบ ด้วยความซื่อสัตย์สุจริตภายในกรอบจริยธรรมที่ดี ตลอดจนมีการเปิดเผยข้อมูลอย่างครบถ้วน เพื่อเป็นประโยชน์สูงสุดแก่บริษัทฯ และผู้ถือหุ้นโดยรวมเป็นสำคัญ โดยบริษัทฯ ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการของตลาดหลักทรัพย์ฯ รวมทั้งมาตรฐานการบัญชีอย่างถูกต้องและครบถ้วน รวมทั้งสอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

ทั้งนี้ ภายใต้คู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานทุกคน ต้องคำนึงถึงประโยชน์ของบริษัทฯ ภายใต้ความถูกต้องตามกฎหมายและจริยธรรม โดยหลีกเลี่ยงการกระทำที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ที่อาจส่งผลกระทบในการตัดสินใจใด ๆ ตามแนวทางปฏิบัติ ดังต่อไปนี้

1. พึงละเว้นการถือหุ้นในกิจการคู่แข่งทางการค้าของบริษัทฯ หากจะทำให้มีผลกระทบต่องานในหน้าที่ ในกรณีที่ถือหุ้นนั้นมาก่อนการเป็นกรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงาน หรือก่อนที่บริษัทฯ จะเข้าไปทำธุรกิจนั้น หรือได้มาโดยทางมรดก ต้องรายงานให้ผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้นทราบ

2. หลังจากพ้นสภาพการปฏิบัติงานภายในกำหนดระยะเวลา 1 ปี สำหรับกรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงาน ไม่พึงปฏิบัติงานกับบริษัทคู่แข่งของบริษัทฯ และต้องไม่เปิดเผยข้อมูลที่ถือว่าเป็นความลับของบริษัทฯ เพื่อประโยชน์แก่ตนเอง

หรือผู้ใด ไม่ว่าจะเป็นข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ ข้อมูลทางการปฏิบัติงาน ข้อมูลธุรกิจ แผนงานของบริษัทฯ และอื่น ๆ ในลักษณะเดียวกัน

การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายในเพื่อแสวงหาผลประโยชน์

บริษัทฯ ยึดหลักปฏิบัติตามกฎหมายของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) อย่างเคร่งครัด โดยบริษัทฯ ให้ความสำคัญในเรื่องหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้บรรลุผลในทางปฏิบัติ ในปี 2567 คณะผู้บริหารแผนอนุมัติให้ปรับปรุงนโยบาย เรื่องการป้องกันการใช้ข้อมูลภายในเพื่อประโยชน์ส่วนตน ให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ในปัจจุบัน โดยห้ามกรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงาน ซึ่งรู้หรือครอบครองข้อมูลภายใน ทำการซื้อขายหลักทรัพย์ที่ออกโดยบริษัทฯ โดยอาศัยข้อมูลภายใน ซึ่งเป็นสาระสำคัญต่อการเปลี่ยนแปลงราคาหรือมูลค่าของหลักทรัพย์ที่ยังมิได้เปิดเผยต่อสาธารณชนทั่วไปหรือตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และตนได้ล่วงรู้มาในตำแหน่งหรือฐานะที่สามารถล่วงรู้ข้อเท็จจริงหรือการเป็นพนักงานของบริษัทฯ ไม่ว่าจะการกระทำความผิดกล่าวจะกระทำเพื่อประโยชน์ตนเองหรือผู้อื่น หรือการนำข้อมูลภายในไปเปิดเผยให้ผู้อื่นกระทำความผิด รวมทั้งเพื่อให้มั่นใจว่า ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มจะได้รับข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้อง เพียงพอ เชื่อถือได้ เป็นไปตามกฎหมาย มาตรฐานและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้องได้อย่างทันเวลาและเท่าเทียมกัน ไม่เกิดผลกระทบต่อชื่อเสียงและความน่าเชื่อถือของบริษัทฯ โดยยึดแนวทางในการปฏิบัติ ดังนี้

1. ห้ามกรรมการบริษัท ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้าง ซึ่งรู้หรือครอบครองข้อมูลภายใน (ไม่ว่าจะเป็นข้อมูลของบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทร่วม และ/หรือบริษัทร่วมค้า หรือข้อมูลซึ่งบริษัทนั้น ๆ อาจเป็นผู้รับข้อมูลของผู้อื่นจากการดำเนินธุรกิจ) ทำการซื้อขายหลักทรัพย์ที่ออกโดยบริษัทฯ โดยอาศัยข้อมูลภายในซึ่งเป็นสาระสำคัญต่อการเปลี่ยนแปลงราคา หรือมูลค่าของหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ที่ยังมิได้เปิดเผยต่อประชาชนเป็นการทั่วไปหรือตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยไม่ว่าตนได้ล่วงรู้มาในตำแหน่ง หรือฐานะที่สามารถล่วงรู้ข้อเท็จจริง หรือการเป็นกรรมการบริษัท ผู้บริหาร พนักงาน หรือลูกจ้างของบริษัทฯ หรือไม่ก็ตาม และไม่ว่าการกระทำความผิดกล่าวจะกระทำเพื่อประโยชน์ตนเองหรือผู้อื่น และห้ามนำข้อมูลภายในซึ่งอาจมีผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ไปเปิดเผยโดยรู้หรือควรรู้ว่าผู้รับข้อมูลภายในอาจนำข้อมูลนั้นไปใช้ประโยชน์ในการซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ

นอกจากนี้กรรมการบริษัท ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างต้องงดการซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ เป็นเวลา 1 เดือนก่อนที่งบการเงินหรือข้อมูลภายในของบริษัทฯ จะเปิดเผยต่อสาธารณชน และงดการซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ในช่วงเวลา 24 ชั่วโมงภายหลังจากที่ข้อมูลดังกล่าวของบริษัทฯ ได้เปิดเผยต่อสาธารณชนแล้ว

2. ให้ทุกหน่วยงานมีระบบบริหารจัดการที่ดีในการกำกับดูแลการเก็บรักษาข้อมูลภายในด้วยความระมัดระวังและมีความปลอดภัย และไม่เปิดเผยข้อมูลภายในแก่บุคคลอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงาน เพื่อป้องกันไม่ให้ข้อมูลภายในรั่วไหลออกไปภายนอก และเพื่อป้องกันการที่ข้อมูลภายในอาจถูกนำไปใช้ ไม่ว่าจะเพื่อประโยชน์ของตนเองหรือผู้อื่น หรือถูกนำไปใช้เพื่อประโยชน์ในทางมิชอบอันเป็นการเอาเปรียบผู้ลงทุน ทั้งนี้ ในกรณีที่ต้องเปิดเผยข้อมูลภายในในวงกว้างภายในบริษัทฯ และ/หรือบริษัทย่อย ต้องแจ้งให้ทราบว่าเป็นข้อมูลที่เป็นความลับและมีข้อจำกัดในการนำไปใช้

3. บริษัทฯ ถือว่าการนำข้อมูลภายในไปใช้ และ/หรือเปิดเผยข้อมูลภายในแก่บุคคลอื่นโดยฝ่าฝืนข้อกำหนดภายใต้นโยบายฉบับนี้ เป็นความผิดทางวินัยตามข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของบริษัทฯ โดยจะพิจารณาลงโทษทางวินัยตามควรแก่กรณี นอกจากนี้ ผู้ฝ่าฝืนและผู้ที่เกี่ยวข้องอาจมีความรับผิดชอบทางอาญาและทางแพ่งตามกฎหมาย

นโยบายดังกล่าวกำหนดให้ทุกหน่วยงาน มีระบบบริหารจัดการในการกำกับดูแลการใช้ข้อมูลภายใน และข้อมูลลับที่ดี เพื่อป้องกันมิให้ข้อมูลลับของบริษัทฯ รั่วไหล ซึ่งอาจทำให้บริษัทฯ เสียหายหรือถูกนำไปใช้เพื่อประโยชน์ในทางมิชอบ อันเป็นการเอาเปรียบผู้ลงทุน โดยบริษัทฯ ได้ให้ความรู้เกี่ยวกับแนวปฏิบัติในการเปิดเผยและรักษาข้อมูลที่มีผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์แก่ กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานในหน่วยงานต่าง ๆ ของบริษัทฯ ผ่านคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้เกิดการตระหนักรู้และสามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม

การต่อต้านทุจริตและคอร์รัปชัน

บริษัทฯ ตระหนักถึงปัญหาการทุจริตและคอร์รัปชัน ซึ่งถือเป็นภัยร้ายแรงที่ทุกหน่วยงานของบริษัทฯ ต้องให้ความสำคัญเป็นอันดับต้น และผู้ปฏิบัติงานของบริษัทฯ ในทุกระดับต้องร่วมกันควบคุม ตรวจสอบ ดูแล เพื่อเป็นการป้องกันและขจัดปัญหาการทุจริตและคอร์รัปชัน บริษัทฯ จึงได้นำนโยบายการแจ้งเบาะแสร (Whistle Blower Policy) มาใช้ในการบริหารจัดการองค์กร โดยคณะผู้บริหารแผนในการประชุมครั้งที่ 20/2567 เมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม 2567 มีมติอนุมัติระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการร้องเรียนและการแจ้งเบาะแสรเกี่ยวกับการทุจริตและการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบขององค์กร พ.ศ. 2567 ทดแทนฉบับเดิม เพื่อให้การยื่นข้อร้องเรียนและแจ้งเบาะแสรเกี่ยวกับการทุจริต และการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ มีหลักเกณฑ์และกระบวนการที่ชัดเจนมากยิ่งขึ้น โดยให้มีความสอดคล้องกับแนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี เรื่องแนวทางการจัดทำนโยบายและวิธีปฏิบัติการแจ้งเบาะแสร (Whistle Blowing) ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มสามารถสอดส่อง ดูแล และแจ้งเบาะแสรการทุจริตผ่านช่องทางที่กำหนด และบริษัทฯ จะทำการสอบสวนพร้อมมีมาตรการคุ้มครองผู้ร้องเรียนและพยาน

กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงาน มีหน้าที่ความรับผิดชอบในการทำความเข้าใจและปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของหลักสูตรการกำกับดูแลกิจการที่ดีโดยบริษัทฯ กำหนดให้หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการที่ดีเป็นหลักสูตรภาคบังคับสำหรับผู้บริหารและพนักงานทุกคน นอกจากนี้ บริษัทฯ มีช่องทางให้พนักงานแจ้งเบาะแสรทันทีเมื่อพบเห็นหรือสงสัยว่าจะมีการทุจริตและคอร์รัปชัน โดยพนักงานให้ความร่วมมือในการสอบสวนที่เกี่ยวข้องกับข้อสงสัยในการกระทำการทุจริตและคอร์รัปชันเพื่อดำเนินการตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการร้องเรียนและการแจ้งเบาะแสรเกี่ยวกับการทุจริตและการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบขององค์กร พ.ศ. 2567 แก้ไขเพิ่มเติม (ครั้งที่ 1) ซึ่งบริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายการต่อต้านทุจริตและคอร์รัปชัน ดังนี้

แนวปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน

1. บุคลากรของบริษัทฯ มีหน้าที่ปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน คู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ รวมถึงกระบวนการป้องกันการทุจริตและคอร์รัปชันอย่างเคร่งครัด และดำเนินการให้สอดคล้องกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชันในทุกท้องถิ่นที่บริษัทฯ มีการดำเนินกิจการอยู่ โดยห้ามเรียกร้องดำเนินการ ยอมรับหรือเข้าไปเกี่ยวข้องกับการทุจริตและคอร์รัปชันในทุกรูปแบบไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อม ทั้งต่อตนเอง ครอบครัว เพื่อน ญาติและคนรู้จัก

2. บุคลากรของบริษัทฯ ต้องปฏิบัติหน้าที่ในความรับผิดชอบด้วยขีดความสามารถและประสิทธิภาพที่เพียงพอ มีจิตสำนึกที่ดี ซื่อสัตย์สุจริต เที่ยงธรรม ยึดมั่นในคุณธรรม จริยธรรม จรรยาบรรณในวิชาชีพ และมีความรับผิดชอบ
3. บุคลากรของบริษัทฯ ต้องหลีกเลี่ยงการกระทำที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ (Conflict of Interest) โดยปฏิบัติตามแนวทางปฏิบัติเรื่องความขัดแย้งทางผลประโยชน์ในคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ
4. บุคลากรของบริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามแนวทางการให้หรือรับของขวัญ ของกำนัล การเลี้ยงรับรอง การบริการต้อนรับ หรือผลประโยชน์อื่น ที่ได้กำหนดไว้ในนโยบายการให้หรือรับของขวัญ ของกำนัล การเลี้ยงรับรอง การบริการต้อนรับ หรือผลประโยชน์อื่นของบริษัทฯ
5. บริษัทฯ ต้องมีขั้นตอนการตรวจสอบ อนุมัติ และสอบทานการบริจาคเพื่อการกุศลและการให้เงินสนับสนุนของบริษัทฯ โดยมีเอกสารหลักฐานชัดเจนตรวจสอบได้และสอดคล้องกับระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการบริจาค การให้บัตรโดยสาร การให้นำหนังสือสัณฐาน และสิทธิประโยชน์อื่น ๆ เพื่อให้มั่นใจว่าการบริจาคเพื่อการกุศลและการให้เงินสนับสนุนไม่ได้ใช้เป็นข้ออ้างสำหรับการทุจริตและคอร์รัปชัน
6. บริษัทฯ ต้องมีการบริหารความเสี่ยงด้านการทุจริตและคอร์รัปชันที่มีประสิทธิภาพและเหมาะสมอย่างสม่ำเสมอ
7. บริษัทฯ ต้องมีระบบการควบคุมภายในด้านการทุจริตและคอร์รัปชัน และต้องมีขั้นตอนการหาหรือผลการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับมาตรการต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชันกับบุคคลที่ปฏิบัติงาน เพื่อให้มีการปรับปรุงมาตรการควบคุมได้อย่างเหมาะสม
8. บริษัทฯ ต้องมีกระบวนการตรวจสอบให้เกิดความมั่นใจว่าการควบคุมภายในของกระบวนการจัดทำบัญชีและการเก็บรักษาข้อมูลได้รับการตรวจสอบ เพื่อยืนยันประสิทธิผลของกระบวนการตามมาตรการต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน และให้มั่นใจว่าการบันทึกรายการทางการเงินมีหลักฐานอย่างเพียงพอเพื่อใช้ในการตรวจสอบ
9. บริษัทฯ ต้องมีการทบทวนนโยบายต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน และแนวปฏิบัติตามนโยบายฯ เป็นประจำทุกปี เพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของสภาพการดำเนินธุรกิจ ระเบียบ ข้อบังคับและบทบัญญัติของกฎหมาย โดยทุกหน่วยงานมีหน้าที่รายงานผลการดำเนินงานตามนโยบายต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชันต่อฝ่ายกำกับการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์องค์กร เพื่อรายงานประธานเจ้าหน้าที่บริหารต่อไป
10. บริษัทฯ ต้องมีกระบวนการบริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคล ที่สะท้อนถึงความมุ่งมั่นต่อนโยบายต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน ซึ่งครอบคลุมถึงการสรรหาหรือการคัดเลือกบุคลากร การเลื่อนตำแหน่ง การฝึกอบรม การประเมินผล การปฏิบัติงานของพนักงาน และการให้ผลตอบแทนหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการจัดการปฐมนิเทศให้แก่พนักงานใหม่ของบริษัทฯ และหน่วยงานที่จัดการฝึกอบรมแก่บุคลากรของบริษัทฯ ในทุกระดับต้องจัดอบรมอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับนโยบาย และบทลงโทษ หากไม่ปฏิบัติตามนโยบายนี้
11. บริษัทฯ ต้องสื่อสารนโยบายต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน และบทลงโทษต่อบุคลากรของบริษัทฯ หากไม่ปฏิบัติตามนโยบายนี้

สินบนและสิ่งจูงใจ

ห้ามกรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานที่มีหน้าที่ในการตัดสินใจใด ๆ ให้หรือยอมรับสินบนหรือเรียกรับสินบน หรือสิ่งจูงใจในรูปแบบใด ๆ หรือผลประโยชน์ส่วนตนอื่นใดโดยมิชอบด้วยกฎหมาย และ/หรือระเบียบของบริษัทฯ และห้ามมอบหมายให้ผู้อื่นให้ หรือรับสินบนและสิ่งจูงใจแทนตนเอง ตลอดจนห้ามเป็นตัวกลางในการเสนอให้หรือรับสินบนใด ๆ กับผู้ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ยกเว้นเป็นการปฏิบัติทางการค้าโดยทั่วไป เช่น การส่งเสริมการขาย การแนะนำผลิตภัณฑ์ หรือการบริการรูปแบบใหม่ เป็นต้น

การให้หรือรับของขวัญ ของกำนัล การเลี้ยงรับรอง การบริการต้อนรับหรือผลประโยชน์อื่น

1. กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงาน มีหน้าที่ชี้แจงให้ผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องทราบถึงนโยบายรับของขวัญของบริษัทฯ เป็นระยะ และขอให้ผู้มีส่วนได้เสียให้ความร่วมมือในการดำเนินการดังกล่าว
2. กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงาน สามารถให้หรือรับของขวัญ ของกำนัล การเลี้ยงรับรอง การบริการต้อนรับ หรือผลประโยชน์อื่นได้ตามขนบธรรมเนียมประเพณี หรือวัฒนธรรม หรือให้กันตามมารยาท ที่ปฏิบัติกันในสังคม แต่ต้องไม่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินงาน และการตัดสินใจทางธุรกิจของบริษัทฯ โดยไม่ได้เป็นไปเพื่อคาดหวังผลประโยชน์หรือสิ่งอื่นใดเป็นการตอบแทน และต้องมีมูลค่าไม่เกิน 3,000 บาท
3. หากกรณีมีความจำเป็นต้องรับของขวัญ ของกำนัล การเลี้ยงรับรอง การบริการต้อนรับหรือผลประโยชน์อื่นที่มีมูลค่าเกิน 3,000 บาท เนื่องจากไม่สามารถปฏิเสธได้ หรือเพื่อรักษาสัมพันธภาพที่ดีต่อกันทางธุรกิจ หรือไม่ว่าเหตุผลอื่นใดก็ตาม ให้ดำเนินการตามแนวปฏิบัติที่กำหนดไว้ในคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี
4. กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงาน ต้องไม่เรียกร้อง หรือรับของขวัญ ของกำนัล การเลี้ยงรับรอง การบริการต้อนรับ หรือผลประโยชน์อื่น จากลูกค้า คู่ค้า ผู้รับเหมา หรือผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ ไม่ว่ากรณีใดที่อาจส่งผลกระทบต่อการตัดสินใจในการปฏิบัติหน้าที่ หรือขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัทฯ
5. กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงาน ต้องใช้ดุลพินิจในการให้ของขวัญ ของกำนัล การเลี้ยงรับรอง การบริการต้อนรับ หรือผลประโยชน์อื่นแก่บุคคลอื่นในลักษณะที่ไม่เกินความเหมาะสม ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อบุคคลในการปฏิบัติหน้าที่
6. การให้ของขวัญ ของกำนัล การเลี้ยงรับรอง การบริการต้อนรับ หรือผลประโยชน์อื่นแก่เจ้าหน้าที่ของรัฐในประเทศ ต้องปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และนโยบายของหน่วยงานนั้น ๆ อย่างเคร่งครัด และการให้เจ้าหน้าที่ของรัฐในต่างประเทศโดยประเพณีท้องถิ่นต้องไม่ขัดต่อกฎหมายและจารีต
7. ของขวัญ ของกำนัล การเลี้ยงรับรอง การบริการต้อนรับ หรือผลประโยชน์อื่นที่ให้หรือรับ ต้องไม่ขัดต่อกฎหมาย ศีลธรรม และจารีตประเพณีที่พึงปฏิบัติ
8. หากกรณีมีความจำเป็นต้องเลี้ยงรับรองทางธุรกิจ อาทิ เลี้ยงรับรองเป็นอาหารและเครื่องดื่ม และรูปแบบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการปฏิบัติตามสัญญาทางธุรกิจ หรือเป็นจารีตทางการค้า รวมถึงการให้ความรู้ความเข้าใจทางธุรกิจสามารถกระทำได้ แต่ต้องมีค่าใช้จ่ายในการเลี้ยงรับรองอย่างสมเหตุสมผล และไม่ส่งผลกระทบต่อการตัดสินใจในการปฏิบัติงาน หรือก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์

การบริจาคเพื่อการกุศล การสาธารณประโยชน์ ค่าอำนวยความสะดวก และการให้เงินสนับสนุน

กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงาน ต้องปฏิบัติตามแนวทางในเรื่องการบริจาคเพื่อการกุศล การสาธารณประโยชน์ และการให้เงินสนับสนุน ดังนี้

1. การบริจาคเงิน หรือทรัพย์สินเพื่อการกุศล การสาธารณประโยชน์ ค่าอำนวยความสะดวก การให้เงินสนับสนุน ต้องเป็นไปอย่างโปร่งใสถูกต้องตามกฎหมาย และไม่ขัดต่อศีลธรรม รวมทั้งไม่เป็นการกระทำการใด ๆ ที่จะมีผลเสียหายต่อ

สังคมส่วนรวม โดยต้องดำเนินการตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการบริจาคการให้บัตรโดยสารการให้น้ำหนักสัมภาระและสิทธิประโยชน์อื่น ๆ

2. การให้หรือรับเงิน หรือทรัพย์สินบริจาคเพื่อการกุศลหรือเงินสนับสนุนนั้น ต้องไม่ได้ถูกนำไปใช้เพื่อเป็นข้ออ้างในการติดสินบน

3. การเบิกค่าใช้จ่ายเพื่อการกุศล และการให้เงินสนับสนุน ให้ปฏิบัติตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการบริจาคการให้บัตรโดยสาร การให้น้ำหนักสัมภาระและสิทธิประโยชน์อื่น ๆ และขั้นตอนการเบิกค่าใช้จ่ายให้เป็นไปตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยอำนาจหน้าที่ทางการเงินที่บริษัทฯ กำหนด โดยต้องระบุวัตถุประสงค์ที่ชัดเจน และมีหลักฐานที่ตรวจสอบได้

แนวทางการกำกับดูแลด้านการต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน มีดังนี้

1. บุคลากรของบริษัทฯ มีบทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบ ในการทำความเข้าใจและปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน คู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี รวมทั้งกฎ ระเบียบ และข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของบริษัทฯ อย่างเคร่งครัด

2. บุคลากรของบริษัทฯ ห้ามกระทำการอันใดที่เกี่ยวข้องกับการทุจริตและคอร์รัปชัน เพื่อประโยชน์ทางตรงหรือทางอ้อมต่อตนเอง ครอบครัว เพื่อนญาติและคนรู้จัก ไม่ว่าตนจะอยู่ในฐานะเป็นผู้รับ ผู้ให้หรือผู้เสนอให้สินบน ทั้งที่เป็นตัวเงินหรือไม่เป็นตัวเงินแก่หน่วยงานของรัฐหรือหน่วยงานเอกชนที่บริษัทฯ ได้ดำเนินธุรกิจหรือติดต่อด้วย

3. บุคลากรของบริษัทฯ ต้องช่วยกันสอดส่อง ดูแล หรือแจ้งเบาะแสทันทีเมื่อพบเห็นหรือสงสัยว่าจะมีการทุจริตและคอร์รัปชัน และให้ความร่วมมือในการสอบสวนข้อเท็จจริงที่เกี่ยวข้องกับข้อสงสัยในการกระทำดังกล่าว โดยแจ้งเบาะแสดังกล่าวให้ผู้มีสิทธิรับข้อร้องเรียนรับทราบ เพื่อดำเนินการตามระเบียบบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ว่าด้วยการร้องเรียนและการแจ้งเบาะแสดังกล่าวเกี่ยวกับการทุจริตและการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบองค์กร

4. บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับข้อร้องเรียนจากบุคลากรของบริษัทฯ และบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับบริษัทฯ ที่พบเห็นการกระทำใด ๆ ต่อบริษัทฯ โดยการทุจริตและคอร์รัปชัน หรือโดยการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับข้อกำหนด หรือคำสั่งบริษัทฯ โดยบริษัทฯ จะดำเนินการสอบสวนอย่างเป็นธรรม มีความโปร่งใสและตรวจสอบได้

5. บริษัทฯ ให้ความมั่นใจว่า จะไม่มีบุคลากรของบริษัทฯ คนใดต้องถูกลดตำแหน่ง ลงโทษ หรือได้รับผลกระทบใด ๆ จากการปฏิเสธการให้ หรือรับสินบน และบริษัทฯ จะไม่ยอมให้ผู้ใดมากระทำการข่มขู่ คุกคาม หรือหน่วงเหนี่ยวบุคลากรของบริษัทฯ ที่มีความมุ่งมั่นที่จะปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน

6. บริษัทฯ มีการกำกับดูแลการจัดซื้อจัดจ้างที่ผ่านกระบวนการคัดเลือกคู่ค้าอย่างโปร่งใส เป็นธรรม สามารถตรวจสอบได้ และปฏิบัติต่อคู่ค้าอย่างเท่าเทียม โดยคำนึงถึงมาตรฐาน คุณภาพ ความปลอดภัยในระดับสากล ตามนโยบายการจัดซื้อจัดจ้างอย่างยั่งยืน ซึ่งกำหนดแนวทางการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ที่ตระหนักถึงการบริหารจัดการจัดซื้อจัดจ้างที่ให้ความสำคัญกับการรักษาสีงแวดล้อม การบริหารคู่ค้า และการบริหารห่วงโซ่อุปทานอย่างยั่งยืน

เพื่อเป็นการแสดงเจตนารมณ์ความมุ่งมั่นในการต่อต้านและการไม่ยอมรับการทุจริตและคอร์รัปชันทุกรูปแบบทั้งทางตรงและทางอ้อม บริษัทฯ ได้ส่งหนังสือถึงบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง โดยกำหนดให้บุคลากรของบริษัทฯ และบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับบริษัทฯ รับทราบและให้ปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชันของบริษัทฯ อย่างเคร่งครัด และให้ความร่วมมือสนับสนุนในการปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน เพื่อเป็นแรงขับเคลื่อนและนำไปสู่การสร้างเครือข่ายต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชันอย่างแข็งแกร่ง และบริษัทฯ ได้ประกาศนโยบาย

ต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชันบนเว็บไซต์ <https://thaiair.thaiairways.com/procurementThai/> ซึ่งเป็นเว็บไซต์ประกาศจัดซื้อจัดจ้างของบริษัทฯ เพื่อให้ผู้ค้ารับทราบนโยบายดังกล่าว และถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด

การแจ้งเบาะแส (Whistle Blower Policy)

เนื่องจากบริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของปัญหาการทุจริตและการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบบริษัทฯ จึงได้นำนโยบายการแจ้งเบาะแส (Whistle Blower Policy) ในการรณรงค์ป้องกันการทุจริตและคอร์รัปชัน โดยจัดทำและบังคับใช้ระเบียบบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ว่าด้วยการร้องเรียนเกี่ยวกับการทุจริตและการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับ คำสั่งบริษัทฯ หรือธรรมาภิบาล หรือจริยธรรม ตามประมวลธรรมาภิบาลและจริยธรรม พ.ศ. 2553 เป็นต้นมา เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานของบริษัทฯ บุคคลภายนอก ผู้มีส่วนได้เสีย หรือบุคคลใดที่เป็นผู้ได้รับความเสียหายหรือพบเห็นการทุจริตและการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ข้อกำหนด หรือคำสั่งบริษัทฯ ใช้เป็นช่องทางในการแจ้งเบาะแส/ร้องเรียนมายังผู้มีสิทธิรับข้อร้องเรียน

บริษัทฯ ประกาศใช้ระเบียบบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ว่าด้วยการร้องเรียนและการแจ้งเบาะแสเกี่ยวกับการทุจริตและการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบองค์กร พ.ศ. 2567 แก้ไขเพิ่มเติม (ครั้งที่ 1) กำหนดให้ประธานกรรมการบริษัท ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ประธานเจ้าหน้าที่ซึ่งเป็นผู้บังคับบัญชาสูงสุดในสายงานที่เกี่ยวข้องกับข้อร้องเรียน ผู้อำนวยการฝ่ายกำกับการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์องค์กร เป็นผู้มีสิทธิรับข้อร้องเรียน โดยผู้แจ้งเบาะแส/ผู้ร้องเรียนสามารถแจ้งข้อร้องเรียนผ่านช่องทางได้ 4 ช่องทาง ดังต่อไปนี้

1. ร้องเรียนโดยตรงด้วยวาจา หรือลายลักษณ์อักษรโดยตรงต่อผู้มีสิทธิรับข้อร้องเรียน
2. ร้องเรียนผ่านทางไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-mail) ของผู้มีสิทธิรับข้อร้องเรียน
หรือ whistleblower@thaiairways.com
3. ส่งจดหมายถึงผู้มีสิทธิรับข้อร้องเรียนมาที่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900
4. ร้องเรียนผ่านเว็บไซต์ของบริษัทฯ (www.thaiairways.com) ได้ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ

และเพื่อให้การดำเนินการเกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผล จึงกำหนดให้ข้อร้องเรียนจะต้องมีรายละเอียดและพยานหลักฐาน ดังนี้

1. ชื่อและที่อยู่ของผู้ร้องเรียน
2. ชื่อหรือตำแหน่งของผู้ถูกร้องเรียน
3. ข้อกล่าวหาและพฤติการณ์แห่งการกระทำผิดตามข้อร้องเรียน พร้อมพยานบุคคลที่รู้เห็นเหตุการณ์ พยานหลักฐานหรืออ้างอิงพยานหลักฐานที่สอดคล้องกับข้อร้องเรียน

กรณีไม่ปรากฏชื่อและที่อยู่ผู้ร้องเรียนตามข้อ 1. แต่หากมีข้อมูลที่ระบุรายละเอียดชัดเจนหรือหลักฐานที่เพียงพอที่จะดำเนินการตามข้อร้องเรียนต่อไปได้ บริษัทฯ จะรับไว้พิจารณาตามระเบียบเพื่อดำเนินการต่อไป

โดยบริษัทฯ ได้มอบหมายฝ่ายกำกับการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์องค์กร ทำหน้าที่กลั่นกรองเบาะแสและข้อร้องเรียนดังกล่าว รวมทั้งดำเนินการสอบสวนภายในกำหนดระยะเวลาที่เหมาะสม ไม่เปิดเผยชื่อผู้ร้องเรียนทั้งในระหว่างสอบสวนและภายหลังการสอบสวน หากพบว่ามีกรกระทำผิดจริงจากพยานหลักฐานต่าง ๆ ก็จะนำไปสู่การลงโทษทางวินัย ทางแพ่ง หรือทางอาญาแล้วแต่กรณี รวมถึงกำหนดมาตรการคุ้มครองผู้ร้องเรียนหรือผู้ที่ให้ความร่วมมือในการรายงานการทุจริตฯ

หากกระทำโดยเจตนาสุจริต จะไม่ถูกลงโทษทางวินัย และจะได้รับความคุ้มครองตามระเบียบบริษัทฯ อันจะสร้างความเชื่อมั่นและปลอดภัยให้แก่ผู้ร้องเรียน ดังนี้

1. ผู้รับผิดชอบในทุกขั้นตอนจะต้องเก็บรักษาข้อมูลที่ได้รับรู้ไว้ในชั้นความลับ และเปิดเผยเท่าที่จำเป็น โดยคำนึงถึงความปลอดภัยและความเสียหายของผู้ร้องเรียน แหล่งที่มาของข้อมูล รวมทั้งบุคคลที่เกี่ยวข้อง หากพนักงานผู้ใดฝ่าฝืนถือเป็นการกระทำผิดวินัย
2. กรณีที่ผู้ร้องเรียนเห็นว่าตนเองอาจได้รับความไม่ปลอดภัย หรืออาจเกิดความเดือดร้อนเสียหาย ผู้ร้องเรียนสามารถร้องขอให้บริษัทฯ กำหนดมาตรการอย่างหนึ่งอย่างใดเพื่อคุ้มครองที่เหมาะสมเป็นการชั่วคราวก็ได้ ทั้งนี้ ให้เป็นดุลยพินิจของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ที่จะดำเนินการตามที่ร้องหรือไม่ได้
3. ผู้ใดกระทำการกลั่นแกล้ง ช่มชู้ ลงโทษทางวินัย หรือเลือกปฏิบัติด้วยวิธีการอันไม่เป็นธรรมต่อผู้ร้องเรียน หรือบุคคลที่เกี่ยวข้องกับข้อร้องเรียนตามระเบียบนี้ ถือว่าผู้นั้นกระทำผิดวินัย และต้องรับผิดชอบชดใช้ความเสียหาย แก่บริษัทฯ หรือผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการกระทำดังกล่าว ตลอดจนรับผิดชอบในทางแพ่งและทางอาญาหรือตามกฎหมายต่อไป

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม ด้วยการรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ เพื่อประโยชน์ร่วมกัน และมีความมุ่งมั่นที่จะเป็นองค์กรที่ดำเนินธุรกิจด้วยความโปร่งใส โดยไม่มีข้อกีดขวางต่อการทุจริตและคอร์รัปชันทุกรูปแบบ จึงมีการดำเนินการต่อข้อร้องเรียนที่ได้รับทุกกรณีตามระเบียบบริษัทฯ การบินไทย จำกัด (มหาชน) ว่าด้วยการร้องเรียนและการแจ้งเบาะแสเกี่ยวกับการทุจริตและการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบองค์กร พ.ศ. 2567 แก้ไขเพิ่มเติม (ครั้งที่ 1) อย่างเคร่งครัด

โดยในปีที่ผ่านมาความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชันอยู่ในระดับความเสี่ยงต่ำ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้นำผลการสอบสวนมาใช้เป็นแนวทางในการกำหนดมาตรการป้องกันการทุจริตและคอร์รัปชัน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการดำเนินธุรกิจ รวมทั้งใช้เป็นแนวทางสำหรับวางแผนการตรวจสอบภายใน เพื่อให้บริษัทฯ มีการควบคุมภายในที่ดี

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มด้วยการรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ เพื่อประโยชน์ร่วมกัน และมีความมุ่งมั่นที่จะเป็นองค์กรที่ดำเนินธุรกิจด้วยความโปร่งใส โดยไม่มีข้อกีดขวางต่อการทุจริตและคอร์รัปชันทุกรูปแบบ จึงมีการดำเนินการต่อข้อร้องเรียนที่ได้รับทุกกรณีตามระเบียบบริษัทฯ การบินไทย จำกัด (มหาชน) ว่าด้วยการร้องเรียนและการแจ้งเบาะแสเกี่ยวกับการทุจริตและการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบองค์กร พ.ศ. 2567 แก้ไขเพิ่มเติม (ครั้งที่ 1) อย่างเคร่งครัด

6.2 จรรยาบรรณธุรกิจ

บริษัทฯ มีเจตนารมณ์ในการส่งเสริม พัฒนา และกำกับดูแลให้บริษัทฯ มีจรรยาบรรณที่ดีในการดำเนินธุรกิจ ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้รวบรวมและประมวลระเบียบแบบแผน และแนวปฏิบัติต่าง ๆ อันเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจ ตลอดจนข้อกำหนดที่เป็นเกณฑ์มาตรฐานที่เป็นหลักความประพฤติเพื่อใช้เป็นแนวทางในการควบคุม และกำกับดูแลพฤติกรรมของบุคลากรทุกคนของบริษัทฯ ไม่ว่าจะเป็นคณะกรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานในทุกส่วนงาน โดยถือว่าจรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เป็นเรื่องที่บุคลากรทุกคน พึงยึดถือและปฏิบัติให้สอดคล้อง และอยู่ในทิศทางเดียวกันอย่างเคร่งครัด โดยนำหลักความซื่อสัตย์ ความมีคุณธรรมและศีลธรรมอันดี ความบริสุทธิ์ใจ และความถูกต้องมาประกอบกับการปฏิบัติงานอยู่เสมอ

6.3 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญของนโยบาย แนวปฏิบัติ และการกำกับดูแลกิจการในรอบปีที่ผ่านมา

บริษัทฯ มีการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2560 และคณะกรรมการบริษัท มีกระบวนการในการทบทวนการนำหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2560 (Corporate Governance Code หรือ CG Code) ของสำนักงาน ก.ล.ต. ประกอบด้วย (1) โครงสร้างและกลไกในการกำกับดูแลกิจการ (2) นโยบายและแนวปฏิบัติสำหรับกรรมการและผู้บริหาร (3) นโยบายและแนวปฏิบัติด้านการจัดการองค์กร และ (4) นโยบายและแนวปฏิบัติเกี่ยวกับผู้มีส่วนได้เสีย โดยคณะกรรมการบริษัทจะทบทวนและสอบถามเนื้อหาให้มีความเป็นปัจจุบันและเหมาะสมกับระเบียบข้อบังคับ และสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป เป็นประจำทุกปี

6.3.1 คณะกรรมการฝ่ายบริหารงานนโยบายกำหนดให้หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการที่ดีเป็นหลักสูตรภาคบังคับสำหรับผู้บริหารและพนักงานประจำทุกคน

คณะกรรมการฝ่ายบริหารงานนโยบาย ครั้งที่ 37/2566 วันที่ 18 กันยายน 2566 มีมติกำหนดให้หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการที่ดีเป็นหลักสูตรภาคบังคับสำหรับผู้บริหารและพนักงานประจำทุกคน เพื่อให้ตระหนักถึงความสำคัญของการปฏิบัติงานตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักจริยธรรมและจรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจเพื่อเป็นการส่งเสริมและสนับสนุนให้การดำเนินธุรกิจเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ มีความสุจริต โปร่งใส ตรวจสอบได้ มีความเป็นธรรม สร้างความเชื่อมั่นและความไว้วางใจให้แก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย รวมทั้งเกิดประโยชน์สูงสุดแก่ผู้ถือหุ้น

สายทรัพยากรบุคคลร่วมกับฝ่ายกำกับการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์องค์กรจัดทำหลักสูตรการกำกับดูแลกิจการที่ดีในรูปแบบ e-Learning ซึ่งเป็นหลักสูตรภาคบังคับโดยมีเนื้อหาสอดคล้องกับคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดีที่บริษัทฯ ประกาศใช้เมื่อวันที่ 16 กรกฎาคม 2567 เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติที่ดี ให้เป็นองค์กรที่มีธรรมาภิบาล สอดรับกับการเป็นบริษัทชั้นนำสร้างความมั่นใจให้กับผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย รวมทั้งเป็นการเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับบริษัทฯ

6.3.2 จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์เพื่อส่งเสริมให้พนักงานมีความรู้ ความเข้าใจเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดี

ทั้งนี้ ฝ่ายกำกับการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์องค์กรจะทบทวนคู่มือการกำกับกิจการที่ดีทุกปี โดยบริษัทฯ ได้ประกาศใช้คู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี ฉบับปรับปรุง ครั้งที่ 1 พ.ศ. 2568 เมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2568 รวมถึงได้ทบทวนนโยบายระดับองค์กรที่เกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี และจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์เพื่อส่งเสริมให้พนักงานมีความรู้ ความเข้าใจเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดี

โดยฝ่ายกำกับการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์องค์กรได้จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์เพื่อเผยแพร่ทุก ๆ 2 สัปดาห์ ในเรื่องปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และการต่อต้านทุจริตและคอร์รัปชัน ผ่านทุกช่องทางการสื่อสาร ของบริษัทฯ ได้แก่ เว็บไซต์ www.thaiairways.com ระบบเครือข่าย Intranet: THAISphere, Facebook TG Family และส่งไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ถึงพนักงานทุกคน ดังมีตัวอย่างสื่อประชาสัมพันธ์ ดังนี้



6.3.3 ทบทวนและปรับปรุงตารางกำหนดอำนาจการบริหารงาน (Table of Authority: TOA)

เพื่อให้สอดคล้องกับโครงสร้างองค์กรใหม่ โดยให้ผู้บริหารทุกสาย/ฝ่าย ที่ดำรงตำแหน่งตั้งแต่ระดับหัวหน้ากลุ่มงานขึ้นไป จัดทำตารางกำหนดอำนาจการบริหารงาน (Table of Authority: TOA) ซึ่งต้องระบุอำนาจตามระเบียบบริษัทฯ และอำนาจการดำเนินการตามมติต่าง ๆ รวมทั้งคำสั่งบริษัทฯ และนำขึ้นระบบเครือข่ายภายในบริษัทฯ (THAISphere) เพื่อใช้เป็นข้อมูลอ้างอิงอำนาจในการอนุมัติและดำเนินงานของแต่ละสาย/ฝ่ายได้อย่างถูกต้อง ครบถ้วน ตามหลักการกำกับดูแลการปฏิบัติตามกฎหมาย โดยจะมีการทบทวนและปรับปรุงให้เป็นปัจจุบันทุกไตรมาส

6.3.4 ทบทวน ปรับปรุงและยืนยันการใช้เอกสารข้อบังคับบริษัทฯ และระเบียบบริษัทฯ

ข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงาน ข้อกำหนดบริษัทฯ นโยบาย คำสั่งบริษัทฯ/ประกาศบริษัทฯ คู่มือและวิธีปฏิบัติ ให้ถูกต้อง ครบถ้วน ชัดเจนและเป็นปัจจุบัน รวมทั้งกำหนดกลไกการกำกับดูแลให้นำไปสู่การปฏิบัติอย่างเคร่งครัด

6.3.5 บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการดำเนินการเรื่องการปฏิบัติตามกฎหมาย

บริษัทฯ มีการดำเนินธุรกิจเป็นไปอย่างถูกต้องตามกฎหมาย กฎเกณฑ์ ข้อบังคับ ระเบียบต่าง ๆ ทั้งจากภายในและภายนอก รวมทั้งการปฏิบัติให้สอดคล้องและครอบคลุมกับกฎหมายต่าง ๆ อย่างเคร่งครัด โดยกำหนดให้มีผู้แทนการกำกับ การปฏิบัติตามกฎหมาย (Compliance Agent) จากทุกสาย/ฝ่าย เพื่อทำหน้าที่กำกับดูแล ติดตาม รวบรวม เผยแพร่ ทบทวน ปรับปรุงให้ข้อมูลด้านกฎหมายต่าง ๆ ที่ต้องปฏิบัติตามถูกต้อง ครบถ้วน เป็นปัจจุบัน รวมทั้งจัดทำทะเบียนใบอนุญาตการทำธุรกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ทั้งในและต่างประเทศ ตลอดจนจัดทำบันทึกการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย (Non-compliance) ต่าง ๆ พร้อมทั้งการแก้ไขหรือปรับปรุง เพื่อรายงานผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งถือเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนบริษัทฯ ให้เป็นที่น่าเชื่อถือ ไว้วางใจได้ ต่อผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้เสีย

6.3.6 การดำเนินการด้านการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล

บริษัทฯ มีการบริหารจัดการข้อมูลส่วนบุคคลอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อให้มั่นใจว่าข้อมูลส่วนบุคคลของผู้โดยสาร พนักงาน และบุคคลที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ มีความมั่นคงปลอดภัยได้รับการคุ้มครองให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 ของประเทศไทยและสอดคล้องกับวิธีปฏิบัติตามกฎหมายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลของสหภาพยุโรป โดยมีการทบทวนและพัฒนากระบวนการดำเนินงานด้านการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล การตรวจสอบเพื่อให้สอดคล้อง

ตามกฎหมายลำดับรอง นอกจากนี้ บริษัทฯ มีการประชาสัมพันธ์ผ่าน CG Mindset ในเรื่องการดำเนินการด้านการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล ดังมีตัวอย่าง ดังนี้



ในปี 2568 บริษัทฯ มีการดำเนินการด้านการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล ดังนี้

1. การตรวจสอบ ทบทวนบันทึกกิจกรรมการประมวลผลข้อมูลส่วนบุคคล (Record of Processing Activities: RoPA) เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงกระบวนการทำงานฯ มีวัตถุประสงค์การประมวลผลข้อมูลส่วนบุคคลหรือเทคโนโลยีใหม่
2. การทบทวนเกี่ยวกับมาตรการรักษาความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศและข้อมูลส่วนบุคคล ที่เป็นส่วนหนึ่งของนโยบายและมาตรการการรักษาความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศและไซเบอร์ ให้สอดคล้องกับประกาศคณะกรรมการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล เรื่อง มาตรการรักษาความมั่นคงปลอดภัยของผู้ควบคุมข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2565
3. การกำหนดให้หลักสูตร THE PERSONAL DATA PROTECTION ACT (PDPA) เป็นหลักสูตรภาคบังคับที่พนักงานทุกคนต้องเข้ารับการอบรมและทบทวนเป็นประจำ รวมถึงการกำหนดให้แรงงานภายนอกต้องเข้ารับการอบรมหลักสูตรนี้ด้วย
4. การทบทวนปรับปรุงการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับประวัติอาชญากรรมให้สอดคล้องกับประกาศคณะกรรมการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล เรื่อง หลักเกณฑ์เกี่ยวกับมาตรการคุ้มครองสำหรับการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลเกี่ยวกับประวัติอาชญากรรมที่ได้กระทำภายใต้การควบคุมของหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย พ.ศ. 2566
5. การเข้าร่วมการประเมินการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลและรับการตรวจแนะนำการกำกับคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลจากคณะผู้ตรวจของสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล

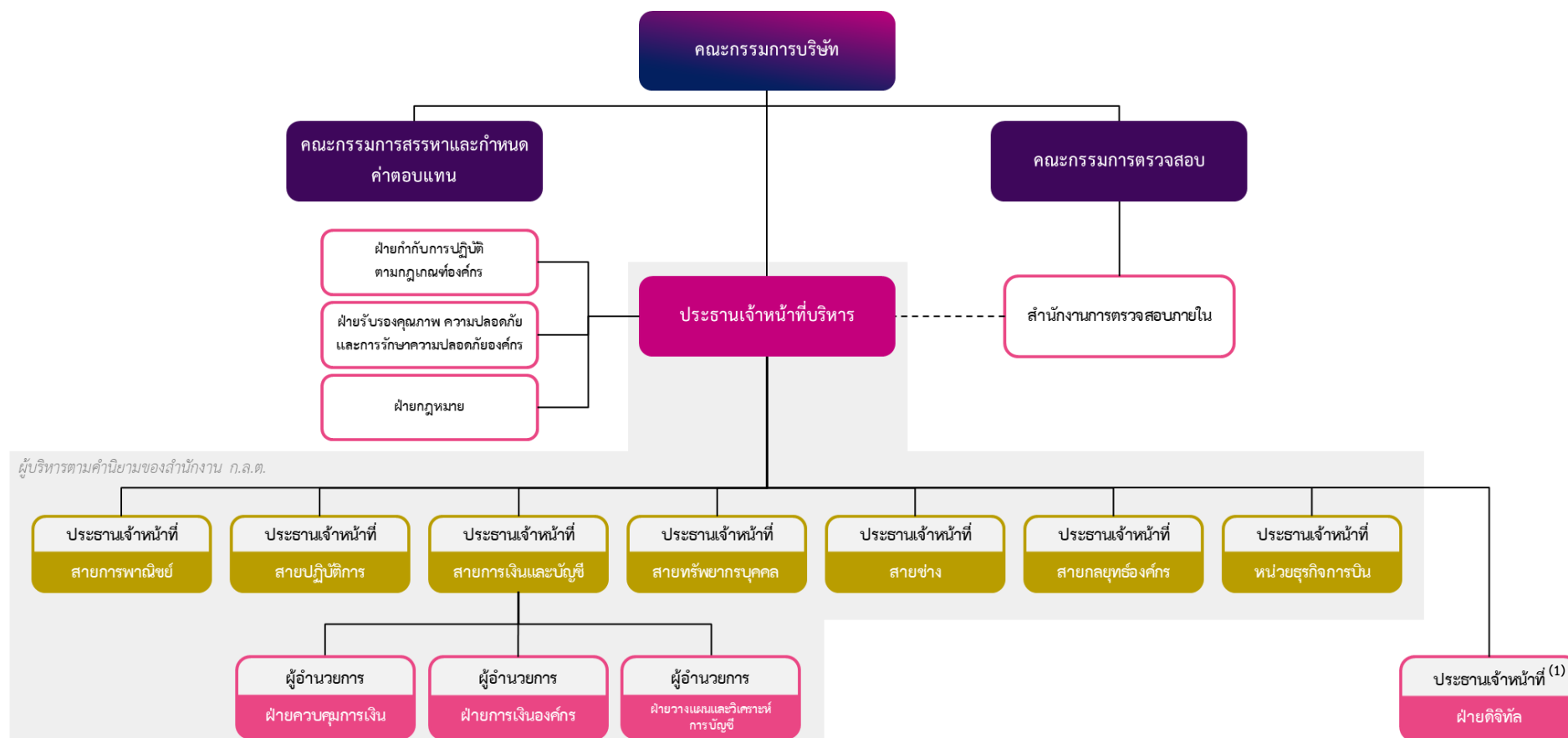
6.3.7 การเข้าร่วมแนวร่วมต่อต้านคอร์รัปชันของภาคเอกชนไทย

ก่อนเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ บริษัทฯ มีแผนที่จะเข้าร่วมแนวร่วมต่อต้านคอร์รัปชันของภาคเอกชนไทย (Private Sector Collective Action against Corruption หรือ CAC) อย่างไรก็ดี ภายหลังจากที่บริษัทฯ เข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการบริษัทฯ ไม่สามารถดำเนินการเข้าร่วม CAC ได้เนื่องจากมีคุณสมบัติไม่ครบถ้วนในส่วนของคณะกรรมการบริษัท เนื่องจากภายใต้การฟื้นฟูกิจการ บริษัทฯ อยู่ภายใต้การบริหารงานของผู้บริหารแผน โดยปัจจุบัน หลังจากที่บริษัทฯ ได้ออกจากการฟื้นฟูกิจการแล้ว บริษัทฯ ยังคงมีความตั้งใจที่จะเข้าร่วม CAC และอยู่ระหว่างการเตรียมการเอกสารที่เกี่ยวข้อง

7. โครงสร้างการจัดการ

7.1 โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการ

ณ วันที่ 16 มิถุนายน 2568 โครงสร้างการจัดการของบริษัทฯ ประกอบด้วย คณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการชุดย่อย และผู้บริหาร ตามโครงสร้างสายการบริหารงาน ดังนี้



หมายเหตุ: (1) ประธานเจ้าหน้าที่ฝ่ายดิจิทัลไม่ได้ถือเป็นผู้บริหารตามคำนิยามของสำนักงาน ก.ล.ต. เนื่องจากระดับตำแหน่งในโครงสร้างองค์กรเทียบเท่ากับผู้อำนวยการฝ่าย ซึ่งไม่เทียบเท่ากับประธานเจ้าหน้าที่สายงานอื่น ๆ

ภายหลังจากที่ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการ ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 1/2568 เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2568 ได้มีมติอนุมัติแต่งตั้งประธานกรรมการบริษัท และคณะกรรมการชุดย่อย ซึ่งประกอบด้วย คณะกรรมการตรวจสอบ และคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

7.2 ข้อมูลของคณะกรรมการบริษัท

ในการประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2568 ซึ่งจัดขึ้นตามข้อกำหนดของแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 18 เมษายน 2568 ได้มีมติอนุมัติกำหนดให้คณะกรรมการบริษัท ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 11 ท่าน และอนุมัติแต่งตั้งกรรมการเข้าใหม่จำนวน 8 ท่าน ดังนั้น คณะกรรมการบริษัท จะประกอบด้วยกรรมการปัจจุบันจำนวน 3 ท่าน และกรรมการเข้าใหม่จำนวน 8 ท่าน และในการประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 1/2568 เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2568 ที่ประชุมได้มีมติอนุมัติแต่งตั้งให้ นายลวรรณ แสงสนิท เป็นประธานกรรมการ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- (1) นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ (กรรมการปัจจุบัน)
- (2) นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร (กรรมการปัจจุบัน)
- (3) พลอากาศเอก อำนาจ จิระมณีนัย (กรรมการอิสระปัจจุบัน)
- (4) นายลวรรณ แสงสนิท (ประธานกรรมการ) (กรรมการเข้าใหม่)
- (5) ดร.กฤษยา ตันติเตมิต (กรรมการเข้าใหม่)
- (6) นายชาครีย์ บำรุงวงศ์ (กรรมการเข้าใหม่)
- (7) พลตำรวจเอก รัชชัย ปิตะนีละบุตร (กรรมการเข้าใหม่)
- (8) นายณปกรณ์ ธนสุวรรณเกษม (กรรมการอิสระเข้าใหม่)
- (9) นายยรรยง เดชภิตตมมงคล (กรรมการอิสระเข้าใหม่)
- (10) นายสัมฤทธิ์ สำเนียง (กรรมการอิสระเข้าใหม่)
- (11) นายชาย เอี่ยมศิริ (ซึ่งปัจจุบันดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารของบริษัทฯ) (กรรมการเข้าใหม่)

ภายหลังจากที่ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการในวันที่ 16 มิถุนายน 2568 สิทธิและอำนาจหน้าที่ในการจัดกิจการและทรัพย์สินของบริษัทฯ ได้กลับไปมีลักษณะเดียวกันกับบริษัทมหาชนจำกัดโดยทั่วไป กล่าวคือ คณะกรรมการบริษัทจะเป็นผู้มีสิทธิและอำนาจหน้าที่ในการจัดการกิจการและทรัพย์สินของบริษัทฯ

การลงนามผูกพันบริษัท

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 1/2568 เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2568 ได้มีมติอนุมัติกำหนดให้การลงนามเอกสารใด ๆ เพื่อธุรกรรมหรือเพื่อให้มีผลผูกพันบริษัทฯ ให้นายชายเอี่ยมศิริ ลงลายมือชื่อร่วมกันกับนายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ หรือ นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร คนใดคนหนึ่งรวมเป็นสองคน และประทับตราสำคัญของบริษัทฯ

บทบาทหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัท

1. บริหารกิจการให้เป็นไปเพื่อประโยชน์ที่ดีที่สุดแก่ผู้ถือหุ้น โดยยึดถือแนวปฏิบัติตามหลักความไว้วางใจ และการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการ (Fiduciary Duties) 4 ประการ ให้เป็นที่ประจักษ์และแบบอย่างที่ดี ดังนี้
 - 1.1 การปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรับผิดชอบ รับผิดชอบ (Duty of Care)

- 1.2 การปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต (Duty of Loyalty)
- 1.3 การปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ วัตถุประสงค์ของกิจการ มติคณะกรรมการ และมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น (Duty of Obedience)
- 1.4 การเปิดเผยข้อมูลต่อผู้ถือหุ้นอย่างถูกต้อง ครบถ้วน โปร่งใส และทันเวลา (Duty of Disclosure) ทั้งต่อผู้ถือหุ้น หน่วยงานกำกับดูแล และผู้มีส่วนได้เสียของกิจการ
2. ปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ และข้อบังคับของบริษัทฯ มติคณะกรรมการบริษัท ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นด้วยความรับผิดชอบ ความซื่อสัตย์สุจริต และระมัดระวังรักษาผลประโยชน์ของบริษัทฯ
3. มีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นโดยสม่ำเสมอและรักษาผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้น มีการเปิดเผยข้อมูลต่อผู้ลงทุนอย่างถูกต้อง ครบถ้วน มีมาตรฐาน และโปร่งใส
4. กำหนดวิสัยทัศน์ พันธกิจ คุณค่าหลัก เป้าหมาย และกลยุทธ์ในการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย โดยมีการทบทวนให้มีความสอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลง
5. กำหนดทิศทางการดำเนินงานของบริษัทฯ และติดตามดูแลให้มีการรายงานความคืบหน้าผลการดำเนินงานตามเป้าหมายตัวชี้วัด และแผนกลยุทธ์ภายใต้งบประมาณที่คณะกรรมการบริษัทได้อนุมัติไว้ รวมทั้งให้นโยบายเพื่อการปรับปรุงและพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันในระดับสากล
6. กำหนดนโยบายด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี อาทิ การปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสีย การต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน การป้องกันการฟอกเงิน การป้องกันและจัดการความขัดแย้งทางผลประโยชน์ การใช้ข้อมูลภายในและการรักษาข้อมูลความลับ และการรับแจ้งเบาะแสหรือข้อร้องเรียน (Whistleblowing Policy) หากตรวจสอบพบว่าการทุจริต ให้พิจารณาลงโทษอย่างรวดเร็ว ทั้งนี้ กระบวนการตรวจสอบและลงโทษต้องเป็นไปด้วยความเป็นธรรม มีความโปร่งใสและตรวจสอบได้ โดยมีการประชาสัมพันธ์พฤติกรรมกรรมการทุจริตเพื่อเป็นกรณีศึกษา และมีการทบทวนนโยบายด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีเป็นประจำทุกปี
7. กำหนดให้มีระบบควบคุมภายในที่เหมาะสมและเพียงพอ และติดตามการดำเนินการระบบควบคุมภายใน รวมถึงการตรวจสอบภายใน และการกำกับดูแลกิจการที่ดี ให้มีประสิทธิภาพเป็นไปตามมาตรฐานที่ได้รับการยอมรับ โดยเปิดเผยความเพียงพอของระบบควบคุมภายในและรายงานสอบทานไว้ในรายงานประจำปี
8. กำหนดให้มีนโยบายความเสี่ยงและกรอบการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสม และติดตามประสิทธิภาพของการบริหารความเสี่ยงอย่างสม่ำเสมอ โดยเปิดเผยความเพียงพอของระบบการบริหารความเสี่ยงไว้ในรายงานประจำปี รวมทั้งมีการพิจารณาประเด็นความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น เพื่อให้มั่นใจได้ว่า ผู้บริหารจะสามารถนำวิสัยทัศน์ ทิศทาง และกลยุทธ์ที่กำหนดขึ้นไปปฏิบัติให้เกิดผลได้อย่างมีประสิทธิภาพ
9. ติดตามการดำเนินงานกิจการของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง เพื่อรับรู้ถึงการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดในสัญญาที่เกี่ยวข้องของบริษัทฯ
10. ไม่ประกอบกิจการอันมีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันกับกิจการของบริษัทฯ หรือเข้าเป็นหุ้นส่วนในห้างหุ้นส่วนสามัญ หรือเป็นหุ้นส่วนไม่จำกัดความรับผิดในห้างหุ้นส่วนจำกัด หรือเป็นกรรมการของบริษัทเอกชนหรือบริษัทอื่นที่ประกอบกิจการอันมีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันกับกิจการของบริษัทฯ และแจ้งให้บริษัทฯ ทราบโดยไม่ชักช้า เมื่อมีกรณีดังต่อไปนี้
 - 10.1 มีส่วนได้เสีย ไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อมในสัญญาใด ๆ ที่บริษัทฯ ทำขึ้นระหว่างงวดปีบัญชี โดยระบุข้อเท็จจริงเกี่ยวกับลักษณะของสัญญา ชื่อของคู่สัญญาและส่วนได้เสียของกรรมการในสัญญานั้น (ถ้ามี)

10.2 ถือหุ้นหรือหุ้นกู้ในบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย โดยระบุจำนวนทั้งหมดที่เพิ่มขึ้นหรือลดลงในระหว่างงวดปีบัญชี (ถ้ามี)

11. มีอำนาจในการแต่งตั้งบุคคลอื่น เพื่อให้ดำเนินกิจการของบริษัทฯ ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการบริษัท หรือประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
12. มีอำนาจกำหนดซื้อกรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทฯ ตลอดจนแต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อย
13. กลั่นกรองรายชื่อผู้สมควรได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เพื่อนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติ
14. มีอำนาจแต่งตั้งผู้บริหารระดับสูง รวมถึงแต่งตั้งเลขานุการบริษัทฯ ตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เพื่อช่วยเหลือคณะกรรมการบริษัทในการปฏิบัติงานต่าง ๆ เพื่อให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เป็นไปตามกฎหมาย ประกาศ และระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง
15. พิจารณาแผนพัฒนาผู้บริหารระดับสูงและแผนสืบทอด (Succession Plan) ตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และกำกับดูแลให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้บริหารระดับสูงเป็นประจำทุกปี และมีระบบการพิจารณากำหนดค่าตอบแทนแก่ผู้บริหารระดับสูงที่รอบคอบ โปร่งใส สอดคล้องกับความรับผิดชอบและผลการดำเนินงานเพื่อก่อให้เกิดแรงจูงใจทั้งในระยะสั้นและระยะยาว

7.3 ข้อมูลของคณะกรรมการชุดย่อย

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ 1/2568 เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2568 มีมติอนุมัติแต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อย ซึ่งประกอบด้วย คณะกรรมการตรวจสอบ และคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน โดยคณะกรรมการชุดย่อยประกอบด้วยกรรมการดังต่อไปนี้

7.3.1 คณะกรรมการตรวจสอบ

ณ วันที่ 16 มิถุนายน 2568 คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน ดังนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายยรรยง เดชภักดีทนมงคล	ประธานกรรมการตรวจสอบ
2. พลอากาศเอก อำนาจ จีระมณีมัย	กรรมการตรวจสอบ
3. นายสัมฤทธิ์ สำเนียง	กรรมการตรวจสอบ

โดยนายสัมฤทธิ์ สำเนียงเป็นกรรมการตรวจสอบที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถทำหน้าที่ในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินของบริษัทฯ

หน้าที่และความรับผิดชอบ

1. จัดทำกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบให้สอดคล้องกับขอบเขตความรับผิดชอบ โดย กฎบัตรต้องได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบจะทำการสอบทานกฎบัตรนี้อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
2. สอบทานประสิทธิภาพและประสิทธิผลของกระบวนการกำกับดูแลที่ดี กระบวนการบริหารความเสี่ยง และกระบวนการควบคุมภายใน
3. สอบทานให้บริษัทฯ มีการรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องและเปิดเผยอย่างเพียงพอ
4. สอบทานให้บริษัทฯ มีระบบการตรวจสอบภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ พิจารณาความเพียงพอของบุคลากร งบประมาณ และความเป็นอิสระของหน่วยงานตรวจสอบภายใน ตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้งโยกย้าย เลิกจ้างหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน
5. สอบทานให้บริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ วิธีปฏิบัติงาน ประกาศหรือคำสั่งที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ
6. พิจารณาคัดเลือก เสนอแต่งตั้งบุคคลซึ่งมีความเป็นอิสระ เพื่อทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ และเสนอคำตอบแทนของบุคคลดังกล่าว ต่อคณะกรรมการบริษัท รวมทั้งเข้าร่วมประชุมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุมด้วย อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
7. ประสานงานเกี่ยวกับผลการตรวจสอบกับผู้สอบบัญชี และอาจเสนอแนะให้สอบทานหรือ ตรวจสอบรายการใดที่เห็นว่าจำเป็น
8. พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าว สมเหตุสมผลและเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ
9. รายงานผลการดำเนินงานเกี่ยวกับการตรวจสอบภายในของคณะกรรมการตรวจสอบต่อคณะกรรมการบริษัท อย่างน้อยไตรมาสละหนึ่งครั้ง ยกเว้นไตรมาสที่ 4 ให้จัดทำเป็นรายงานผลการดำเนินงานประจำปี รวมทั้งประเมินผลการดำเนินงานเกี่ยวกับการตรวจสอบภายในของคณะกรรมการตรวจสอบอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง ให้คณะกรรมการบริษัททราบ
10. เปิดเผยรายงานผลการดำเนินงานประจำปีของคณะกรรมการตรวจสอบไว้ในรายงานประจำปีของบริษัทฯ ซึ่งรายงานดังกล่าวต้องลงนามโดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบ โดยประกอบ ด้วยข้อมูลตามที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนด
11. ประธานกรรมการตรวจสอบ หรือกรรมการตรวจสอบต้องเข้าร่วมการประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เพื่อชี้แจงในเรื่องที่เกี่ยวกับคณะกรรมการตรวจสอบ หรือการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีด้วย
12. กรณีที่การดำเนินงานตรวจสอบภายในเรื่องใดหรือการปฏิบัติงานอื่นใดของคณะกรรมการตรวจสอบมีความจำเป็นต้องอาศัยความรู้ความสามารถจากผู้เชี่ยวชาญเฉพาะเรื่อง ให้คณะกรรมการตรวจสอบเสนอต่อ

- คณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาให้มีการเชิญ หรือดำเนินการว่าจ้างผู้เชี่ยวชาญเฉพาะเรื่อง ด้วยค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ ได้ ทั้งนี้การดำเนินการว่าจ้างให้เป็นไปตามระเบียบบริษัทว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุ
13. เมื่อคณะกรรมการตรวจสอบได้รับรายงานผลการตรวจสอบภายในที่พบว่ามีการปฏิบัติที่ฝ่าฝืนกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้แจ้งต่อผู้บริหารสูงสุด เพื่อพิจารณาสั่งให้หน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการแก้ไข
 14. ในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ หากพบหรือมีข้อสงสัยว่า มีรายการ หรือการกระทำดังต่อไปนี้ ซึ่งอาจมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้คณะกรรมการตรวจสอบรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไขภายในเวลาที่คณะกรรมการตรวจสอบเห็นสมควร
 - 14.1 รายการที่เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
 - 14.2 การทุจริตคอร์รัปชันและประพฤติมิชอบ หรือมีสิ่งผิดปกติหรือมีความบกพร่องที่สำคัญในระบบควบคุมภายใน
 - 14.3 การฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ
 15. สามารถเรียกเอกสารและบุคคลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา
 16. แต่งตั้งคณะทำงานได้ตามความจำเป็นและเหมาะสม
 17. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย ด้วยความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบ

นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบมีอำนาจดำเนินการในเรื่องที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1. สอบทานและให้ความเห็นชอบโครงสร้างองค์กร กฎบัตร จรรยาบรรณของสำนักงานการตรวจสอบภายใน และนำเสนอคณะกรรมการบริษัทอนุมัติ
2. อนุมัติแผนการตรวจสอบระยะยาว 5 ปีและแผนการตรวจสอบประจำปีตามแนวความเสี่ยง ตลอดจนการปรับปรุงแผนการตรวจสอบระหว่างปี
3. พิจารณา และให้ความเห็นต่อคณะกรรมการบริษัทเกี่ยวกับคุณสมบัติของหัวหน้าสำนักงานการตรวจสอบภายใน การกำหนดค่าตอบแทน และพิจารณาความดีความชอบประจำปีของหัวหน้าสำนักงานการตรวจสอบภายใน และให้การสนับสนุนหัวหน้าสำนักงานการตรวจสอบภายในผ่านการสื่อสารโดยตรงและเป็นประจำ
4. สอบทานประสิทธิภาพ และประสิทธิผลในการปฏิบัติงานของสำนักงานการตรวจสอบภายใน
5. พิจารณาความเหมาะสม เพียงพอของทรัพยากรบุคคลและทรัพยากรอื่นของสำนักงานการตรวจสอบภายใน เพื่อให้ประธานเจ้าหน้าที่บริหารดำเนินการ
- 6.หารือร่วมกับฝ่ายบริหารเพื่อช่วยให้หน่วยงานตรวจสอบภายในเข้าถึงข้อมูลสำคัญที่จำเป็นต่อการปฏิบัติตามอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานตรวจสอบภายในอย่างไม่มีข้อจำกัด
7. กำกับให้สำนักงานการตรวจสอบภายในจัดให้มีการประเมินคุณภาพงานตรวจสอบภายใน โดยเป็นการประเมินตนเองทุกปีและการประเมินโดยผู้ประเมินอิสระจากภายนอกองค์กรอย่างน้อยทุก ๆ 5 ปี
8. สนับสนุนให้เกิดการยอมรับหน่วยงานตรวจสอบภายในทั่วทั้งองค์กรและตระหนักถึงความสำคัญของหน่วยงานตรวจสอบภายใน

9. พิจารณาความเป็นอิสระของผู้สอบบัญชีในกรณีที่มีการให้บริการอื่น (Non-Audit Service) นอกเหนือจากงานตรวจสอบบัญชีของบริษัทฯ ว่าไม่กระทบต่อความเป็นอิสระของผู้สอบบัญชีในการตรวจสอบงบการเงินของบริษัทฯ รวมทั้งพิจารณาและนำเสนอคณะกรรมการบริษัทเพื่ออนุมัติค่าบริการอื่น (Non-Audit Fee) ของผู้สอบบัญชี
10. ทารือร่วมกับคณะกรรมการบริษัท คณะอนุกรรมการต่าง ๆ ผู้ตรวจสอบภายใน และผู้สอบบัญชีอย่างสม่ำเสมอ
11. ทารือกับฝ่ายบริหาร เกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัทฯ โดยเฉพาะประเด็นที่มีผลกระทบต่อรายงานทางการเงิน การดำเนินงาน และการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง
12. ติดตามการดำเนินงานของฝ่ายบริหาร ตามที่คณะกรรมการตรวจสอบเสนอแนะให้แก้ไข

7.3.2 คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

ณ วันที่ 16 มิถุนายน 2568 คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนของบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการบริษัทจำนวน 3 ท่าน ดังนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง
1. ดร.กุลยา ตันติเตมิท	ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
2. พลตำรวจเอก รัชชัย ปิตะนีละบุตร	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
3. นายชาครีย์ บำรุงวงศ์	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

หน้าที่และความรับผิดชอบ

1. ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรับผิดชอบ ระมัดระวัง และซื่อสัตย์สุจริต รวมทั้งต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับของบริษัทฯ มติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น
2. พิจารณาโครงสร้าง ขนาด และองค์ประกอบของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อยต่าง ๆ ให้มีความเหมาะสมกับขนาด ประเภท และความซับซ้อนขององค์กรและธุรกิจของบริษัทฯ ตลอดจนพิจารณา ทบทวนคุณสมบัติของกรรมการบริษัท กรรมการชุดย่อย ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (DD) และประธานเจ้าหน้าที่ระดับ 12 ขึ้นไป ในด้านความรู้ ทักษะ ประสบการณ์ และความเชี่ยวชาญชำนาญเฉพาะด้านที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ และ/หรือที่สามารถนำมาใช้ให้เกิดประโยชน์ต่อธุรกิจของบริษัทฯ เพื่อเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทหรือที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติ (แล้วแต่กรณี)
3. กำหนดและทบทวนหลักเกณฑ์และวิธีการสรรหากรรมการบริษัทที่เป็นไปตามข้อบังคับ หลักเกณฑ์ ระเบียบ บริษัทฯ และกฎหมายเกี่ยวข้อง และนำเสนอคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติ เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทมีขนาดและองค์ประกอบที่เหมาะสม โดยคณะกรรมการบริษัทจะต้องประกอบด้วย บุคคลที่มีวิสัยทัศน์ ความรู้ความสามารถ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์ในด้านต่าง ๆ ตาม Board Skills Matrix ที่บริษัทฯ กำหนดไว้ให้สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์และเป้าหมายทางธุรกิจ เพื่อความยั่งยืน และเพื่อให้บุคคลที่จะเข้ามาดำรงตำแหน่งดังกล่าวมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมาย กฎระเบียบ และหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนไม่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัทฯ โดยไม่มีการเลือกปฏิบัติหรือกีดกันบุคคลใด

โดยเหตุแห่งความแตกต่างส่วนบุคคล ทั้ง ศาสนา วัฒนธรรม เพศ หรือ เพศสภาพ มาเป็นข้อจำกัดในการดำรงตำแหน่งกรรมการ เพื่อให้ได้บุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมมาดำรงตำแหน่งกรรมการ

4. กำหนดและทบทวนหลักเกณฑ์วิธีการสรรหาประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และประธานเจ้าหน้าที่ระดับ 12 ขึ้นไป ให้เป็นไปตามและเป็นไปตามกฎหมายและ/หรือมาตรฐานทางการบินพลเรือน ข้อบังคับ หลักเกณฑ์ ระเบียบ บริษัทฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ได้ผู้บริหารระดับสูงที่มีความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ และความชำนาญที่จำเป็นสำหรับการบริหารกิจการของบริษัทฯ โดยไม่ขัดต่อกฎหมายและ/หรือมาตรฐานทางการบินพลเรือน ข้อบังคับ หลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง และนำเสนอคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติ
5. ดำเนินการสรรหา คัดเลือก และกลั่นกรองด้วยวิธีการสรรหาตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการบริษัทกำหนด เพื่อให้ได้บุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมตาม Board Skill Matrix ที่ได้จัดทำขึ้น และเพื่อให้ได้บุคคลที่มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมาย กฎระเบียบ และหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนไม่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัทฯ เพื่อปฏิบัติหน้าที่เป็นกรรมการบริษัท คณะกรรมการชด้อยของบริษัทฯ รวมถึงการสรรหาบุคคลผู้ที่มีคุณสมบัติเหมาะสมตามเกณฑ์ที่กำหนดเพื่อดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และประธานเจ้าหน้าที่ระดับ 12 ขึ้นไป และนำเสนอรายชื่อผู้ที่ผ่านการสรรหาต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติ หรือเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นอนุมัติ (แล้วแต่กรณี) ทั้งนี้ ในกรณีที่คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเสนอชื่อกรรมการรายเดิม ควรคำนึงถึงผลการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการรายดังกล่าวประกอบด้วย
6. พิจารณาแนวทางและหลักการประเมินผลการปฏิบัติงานประจำปีโดยใช้ดัชนีชี้วัดผลงาน (Key Performance Indicators: KPIs) ของกรรมการบริษัทและประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (DD) รวมถึงการจัดทำแบบประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทเพื่อนำเสนอคณะกรรมการบริษัทอนุมัติและดำเนินการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (DD) ตามเงื่อนไขที่ระบุในสัญญาจ้าง และนำเสนอผลการประเมินให้คณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติ
7. พิจารณาค่าตอบแทนและเงินรางวัลประจำปี ที่เหมาะสมของกรรมการบริษัท คณะกรรมการชด้อยต่าง ๆ รวมถึงบุคคลภายนอกที่มาปฏิบัติงานให้กับบริษัทฯ รวมถึงประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (DD) และประธานเจ้าหน้าที่ระดับ 12 ขึ้นไป โดยให้คำนึงถึงแนวปฏิบัติที่บริษัทในอุตสาหกรรมเดียวกันใช้อยู่ หลักการปฏิบัติที่ดี ซึ่งเป็นที่ยอมรับในระดับสากล ผลประกอบการและขนาดธุรกิจของบริษัทฯ หน้าที่ความรับผิดชอบ ความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ และความเสี่ยงที่เกี่ยวข้อง และให้ความสำคัญกับการเพิ่มมูลค่าของส่วนผู้ถือหุ้นในระยะยาวประกอบการพิจารณา และนำเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาอนุมัติหรือเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นอนุมัติ (แล้วแต่กรณี)
8. ให้คำปรึกษาและกลั่นกรองนโยบายด้านทรัพยากรบุคคลของบริษัทฯ (ซึ่งรวมถึงนโยบายในการพัฒนาบุคลากรในตำแหน่งสำคัญต่าง ๆ ได้แก่ กรรมการบริษัท กรรมการในคณะกรรมการชด้อย ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

- และประธานเจ้าหน้าที่ระดับ 12 ขึ้นไป ตลอดจนนโยบายการสรรหาผู้บริหารมาสืบทอดตำแหน่งที่สำคัญ (Succession Plan) สำหรับตำแหน่งดังกล่าวข้างต้น) และนำเสนอคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติ
9. ประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน และรายงานผลการประเมินต่อคณะกรรมการบริษัท
 10. ส่งเสริมและเสนอแนวทางพัฒนาความรู้ความสามารถของกรรมการให้สอดคล้องกับความจำเป็นของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ
 11. รายงานผลการปฏิบัติงานที่สำคัญ ผลการประชุม หรือในสิ่งที่ต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไข ต่อคณะกรรมการบริษัทเป็นประจำ (อย่างน้อยปีละ 1 (หนึ่ง) ครั้ง) และดำเนินการให้มีการเปิดเผยหลักเกณฑ์ ขั้นตอน และผลการประเมินในภาพรวม รวมถึงนโยบายและหลักเกณฑ์ของการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหารรูปแบบและจำนวนค่าตอบแทน ไว้ในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี/รายงานประจำปี (แบบ 56-1 One Report) หรือแบบรายงานอื่น ๆ ในลักษณะเดียวกันที่อาจเรียกเป็นอย่างอื่นในอนาคตของบริษัทฯ ทุกปี
 12. สามารถเรียกเอกสารและอาจเชิญฝ่ายจัดการ หรือ บุคคลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องมาร่วมประชุมหรือชี้แจงเพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา
 13. แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อดำเนินการ รวมทั้งการจัดหาที่ปรึกษา หรือ ผู้เชี่ยวชาญจากภายนอกบริษัทฯ หรือ บุคคลที่มีความเห็นอิสระ เพื่อให้ความเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อบริษัทฯ ซึ่งอยู่ภายใต้หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ได้ตามความจำเป็นและเหมาะสม
 14. ทบทวนความเหมาะสมของกฎบัตรของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนประจำปี ตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี หรืออาจทบทวนเมื่อมีเหตุการณ์หรือเหตุที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินกิจการ หรือ กระทบขอบเขตที่กำหนดในหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
 15. ดำเนินการอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

7.4 ข้อมูลเกี่ยวกับผู้บริหาร

7.4.1 โครงสร้างการบริหารจัดการ

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 บริษัทฯ มีผู้บริหาร⁽¹⁾ จำนวนทั้งสิ้น 11 คน ดังนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายชาย เี่ยมศิริ	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
2. นายเชิดพันธ์ โชติคุณ	ประธานเจ้าหน้าที่สายช่าง
3. นางจันทริกา โชติกเสถียร	ประธานเจ้าหน้าที่สายทรัพยากรบุคคล
4. นางวรางคณา ลือโรจน์วงศ์	ประธานเจ้าหน้าที่หน่วยธุรกิจการบิน
5. นายกรกฎ ชาตะสิงห์	ประธานเจ้าหน้าที่สายการพาณิชย์
6. นายทวีโรจน์ ทรงกำพล	ประธานเจ้าหน้าที่สายกลยุทธ์องค์กร
7. นางเจดิดเฒ เทอดสถิรศักดิ์	ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงินและการบัญชี
8. นายขวาล รัตนวราหะ	ประธานเจ้าหน้าที่สายปฏิบัติการ
9. นางอรอนงค์ ชุนทะมาน	ผู้อำนวยการฝ่ายวางแผนและวิเคราะห์การบัญชี
10. นายตรีศ พรหมโบล	ผู้อำนวยการฝ่ายควบคุมการเงิน

รายชื่อ	ตำแหน่ง
11. นายรัฐ รักสำรวจ	ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินองค์กร

หมายเหตุ: ⁽¹⁾ ผู้บริหารตามคำนิยามของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.)

บทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบ และอำนาจอนุมัติของฝ่ายบริหารงานนโยบายบริษัทฯ

เพื่อให้การบริหารงานของบริษัทฯ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ คณะกรรมการฝ่ายบริหารงานนโยบายของบริษัทฯ มีหน้าที่ความรับผิดชอบ ดังนี้

1. พิจารณาแผนงาน โครงการ วิเคราะห์ และประเมินผลการดำเนินงานกิจการของบริษัทฯ
2. พิจารณาแก้ปัญหาสำคัญในธุรกิจของบริษัทฯ
3. พิจารณาเรื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับการบริหารงานนโยบายของบริษัทฯ
4. พิจารณาเห็นชอบ / อนุมัติในการดำเนินการตามระเบียบ ข้อบังคับ ข้อกำหนด ประกาศ คำสั่ง หรือตามที่คณะกรรมการมอบหมาย
5. ให้มีการประชุมคณะกรรมการฝ่ายบริหารงานนโยบายบริษัทอย่างน้อยเดือนละหนึ่งครั้ง

บทบาทหน้าที่ของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

ประธานเจ้าหน้าที่บริหารมีบทบาทสำคัญในการรับผิดชอบการบริหารงานทั้งปวงของบริษัทฯ ให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ นโยบายบริษัทฯ หรือมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทตลอดจนบังคับบัญชาฝ่ายบริหารและพนักงานทั้งปวงของบริษัทฯ ทั้งนี้ภายในขอบเขตอำนาจที่กำหนดในข้อบังคับของบริษัทฯ หรือตามที่คณะกรรมการบริษัทกำหนด

โดยอำนาจของประธานเจ้าหน้าที่บริหารตามระเบียบบริษัทฯ ครอบคลุมการอนุมัติตามข้อกำหนดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการบริษัท เช่น การดูแลด้านวินัย การสรรหาคัดเลือก การว่าจ้าง การเลื่อนตำแหน่ง การปรับขึ้นเงินเดือน สวัสดิการ และสิทธิประโยชน์ของพนักงาน และการจัดการด้านการเงิน เช่น การจัดซื้อจัดจ้าง การอนุมัติการขายบัตรโดยสาร การบริจาค การควบคุมสินเชื่อ การจัดการกองทุนบำเหน็จพนักงาน การจำหน่ายหนี้สูญจากบัญชีลูกหนี้ และการอนุมัติและควบคุมสินเชื่อ นอกจากนี้ยังรวมถึงการดูแลการร้องเรียนเกี่ยวกับการทุจริต การแจ้งเบาะแสเกี่ยวกับการทุจริตและการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบองค์กร

รายงานการถือครองหุ้นของผู้บริหาร คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568

รายชื่อผู้บริหาร	จำนวนหุ้นสามัญ (หุ้น)		
	ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2567	ณ วันที่ 31 มี.ค. 2568	เพิ่ม / ลด ระหว่าง งวดสามเดือน ปี 2568
1. นายชาย เอี่ยมศิริ เข้าดำรงตำแหน่ง 1 กุมภาพันธ์ 2566 คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	45,500 -	45,500 -	- -
2. นายเชิดพันธ์ โชติคุณ เข้าดำรงตำแหน่ง 22 มกราคม 2563	100,000 -	100,000 -	- -

รายชื่อผู้บริหาร	จำนวนหุ้นสามัญ (หุ้น)		
	ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2567	ณ วันที่ 31 มี.ค. 2568	เพิ่ม / ลด ระหว่าง งวดสามเดือน ปี 2568
คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ			-
3. นางจันทริกา โชติกเสถียร เข้าดำรงตำแหน่ง 1 ตุลาคม 2564 คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	513,000 -	513,000 -	- -
4. นางวรางคณา ลือโรจน์วงศ์ เข้าดำรงตำแหน่ง 1 พฤษภาคม 2564 คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	400 1,800	400 1,800	- -
5. นายกรกฎ ขาตะสิงห์ เข้าดำรงตำแหน่ง 1 พฤศจิกายน 2565 คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	400 -	400 -	- -
6. นายทวีโรจน์ ทรงกำพล เข้าดำรงตำแหน่ง 10 พฤศจิกายน 2565 คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	5,000 -	5,000 -	- -
7. นางเจดิดิฌม เทอดสถิรศักดิ์ เข้าดำรงตำแหน่ง 1 กุมภาพันธ์ 2566 คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	41,800 -	41,800 -	- -
8. นายขวาล รัตนวราหะ เข้าดำรงตำแหน่ง 1 พฤษภาคม 2567 คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	50,650 -	50,650 -	- -
9. นางอรอนงค์ ชุมพะมาน เข้าดำรงตำแหน่ง 1 ธันวาคม 2565 คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	3,600 -	3,600 -	- -
10. นายตรีส พรหมโบล เข้าดำรงตำแหน่ง 1 มกราคม 2566 คู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	200 -	200 -	- -
11. นายรัฐ รักสำรวจ เข้าดำรงตำแหน่ง 17 สิงหาคม 2566	1,000	1,000	-

บทบาทหน้าที่ของเลขานุการบริษัท

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของบทบาทและหน้าที่ของเลขานุการบริษัทฯ และได้ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2551 มาตรา 89/15 ซึ่งกำหนดให้คณะกรรมการบริษัท

ต้องจัดให้มีเลขานุการบริษัทเพื่อทำหน้าที่รับผิดชอบดำเนินการในนามบริษัทฯ ที่ประชุมคณะผู้ทำแผนฟื้นฟูกิจการบริษัทฯ ครั้งที่ 2/2563 เมื่อวันที่ 23 กันยายน 2563 ได้มีมติแต่งตั้ง นางจิสดา ณ เชียงใหม่ รักษาการผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัทฯ เป็นเลขานุการบริษัทฯ มีผลตั้งแต่วันที่ 2 ตุลาคม 2563 เป็นต้นไป

เนื่องจากบริษัทฯ มีการปรับเปลี่ยนโครงสร้างองค์กร คณะผู้ทำแผนฟื้นฟูกิจการ ในการประชุมครั้งที่ 12/2564 เมื่อวันที่ 24 มีนาคม 2564 มีมติอนุมัติให้แต่งตั้งพนักงานที่ผ่านกระบวนการกลั่นกรองเข้าสู่โครงสร้างองค์กรใหม่ โดยแต่งตั้งนางจิสดา ณ เชียงใหม่ ดำรงตำแหน่ง ผู้อำนวยการฝ่ายกำกับการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์องค์กร ซึ่งเป็นหน่วยงานที่ขึ้นตรงกับประธานเจ้าหน้าที่บริหาร โดยให้มีผลเมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2564 และยังคงปฏิบัติหน้าที่เลขานุการบริษัทฯ

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

1. จัดทำและเก็บรักษาเอกสาร ดังต่อไปนี้
 - 1.1 ทะเบียนกรรมการ
 - 1.2 หนังสือนัดประชุม เอกสารประกอบการประชุม และรายงานการประชุมคณะกรรมการบริษัทให้ครบถ้วนสมบูรณ์
 - 1.3 หนังสือนัดประชุม เอกสารประกอบการประชุม และรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น ให้ครบถ้วนสมบูรณ์ภายในกำหนดเวลาของกฎหมาย
 - 1.4 รายงานประจำปีของบริษัทฯ
2. เก็บรักษารายงานการมีส่วนได้เสียที่รายงานโดยกรรมการหรือผู้บริหาร และจัดส่งสำเนารายงานการมีส่วนได้เสียให้ประธานคณะกรรมการบริษัทและประธานคณะกรรมการตรวจสอบทราบภายใน 7 วันนับแต่วันที่บริษัทฯ ได้รับรายงานนั้น
3. ดำเนินการอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุนประกาศกำหนดในระหว่างปี 2566 หน้าที่อื่นของเลขานุการบริษัทฯ มีดังนี้
 - 3.1 กำกับดูแลการอำนวยความสะดวกประชุมของฝ่ายบริหาร และคณะกรรมการบริษัทให้เป็นไปตามข้อบังคับของบริษัทฯ ภายในกำหนดเวลาของกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งแจ้งมติที่เกี่ยวข้องหากจำเป็น และติดตามการดำเนินการตามมติที่ประชุม
 - 3.2 กำกับดูแลให้บริษัทฯ และกรรมการบริษัทมีการปฏิบัติที่สอดคล้อง และเป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทจดทะเบียน รวมทั้งกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับหลักทรัพย์ และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ยกเว้นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับรายงานทางการเงิน
 - 3.3 กำกับดูแลให้บริษัทฯ มีการดำเนินงานตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Corporate Governance) และข้อพึงปฏิบัติของหน่วยงานกำกับดูแลต่าง ๆ เช่น กระทรวงการคลัง สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์
 - 3.4 กำกับดูแลการจัดทำและเปิดเผยสารสนเทศที่สำคัญของบริษัทฯ ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ ต่อสาธารณชน ผ่านระบบของตลาดหลักทรัพย์ฯ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และทันเวลาที่กำหนด
 - 3.5 กำกับดูแลการให้คำปรึกษา อำนาจความสะดวกในด้านงานทะเบียนหลักทรัพย์ของบริษัทฯ แก่ผู้ถือหุ้น

- 3.6 กำกับดูแลการจัดทำแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี/รายงานประจำปี (แบบ 56-1 One Report) เพื่อให้ผู้ถือหุ้น นักลงทุน นักวิเคราะห์ ได้รับข้อมูลที่ถูกต้องตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และทันเวลาที่กำหนด
- 3.7 การประสานงานกับที่ปรึกษากฎหมายในส่วนที่เกี่ยวกับกฎหมายด้านหลักทรัพย์
- 3.8 ให้คำแนะนำเบื้องต้นแก่กรรมการและผู้บริหารบริษัทฯ เพื่อให้ปฏิบัติตามข้อกำหนด หลักเกณฑ์ ระเบียบ ข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์ฯ และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.)
- 3.9 กำกับดูแลการจัดการด้าน Logistics Support ที่เกี่ยวข้องกับคณะกรรมการบริษัท ได้แก่ การดำเนินการและประสานเรื่องสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ของคณะกรรมการบริษัท รวมถึงการจัดทำงบประมาณในการดำเนินการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกรรมการบริษัทด้วย อีกทั้งการแจ้งและประสานงานกับกรรมการบริษัทในกรณีมีพิธีการ และกิจกรรมต่าง ๆ ที่คณะกรรมการบริษัทต้องเข้าร่วม
- 3.10 กำกับดูแลการบริหารงานทั่วไปของสำนักงานประธานคณะผู้บริหารแผน สำนักงานประธานเจ้าหน้าที่บริหาร อาทิ งานสารบรรณ งานธุรการ การบริหารทรัพย์สิน และงบประมาณประจำปี
- 3.11 กำกับดูแลและประเมินผลการดำเนินงานของหน่วยงานในบังคับบัญชา ได้แก่ การดำเนินการเกี่ยวกับกฎหมายด้านต่าง ๆ ของบริษัทฯ การตรวจสอบองค์กร การบริหารงานของสำนักงานคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล การกำกับดูแลกิจการที่ดี และการปฏิบัติตามกฎระเบียบ เพื่อให้การดำเนินการกิจการในความรับผิดชอบบรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายของบริษัทฯ ตลอดจนสอดคล้องกับระเบียบและหลักเกณฑ์ของบริษัทฯ และที่ผู้มีอำนาจหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกำหนด
- 3.12 จัดทำคู่มือกรรมการ จัดให้มีการปฐมนิเทศ และให้คำแนะนำแก่กรรมการที่ได้รับแต่งตั้งใหม่
- 3.13 กำกับดูแลติดตาม การแต่งตั้งกรรมการผู้แทนบริษัทฯ ในบริษัทในเครือ
- 3.14 ปฏิบัติงานอื่นตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทหรือประธานเจ้าหน้าที่บริหาร แล้วแต่กรณี ทั้งนี้สามารถดูประวัติเลขานุการบริษัทฯ ได้ที่เอกสารแนบ 3

7.4.2 นโยบายการจ่ายค่าตอบแทนกรรมการและเจ้าหน้าที่บริหาร

ค่าตอบแทนกรรมการ

ภายหลังจากที่ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการ ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 1/2568 เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2568 ได้มีมติอนุมัติแต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อยต่าง ๆ ซึ่งรวมถึงคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเพื่อพิจารณาและให้ความเห็นเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทในการพิจารณาให้ความเห็นชอบในเรื่องค่าตอบแทนคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการชุดย่อย สำหรับปี 2568 โดยคณะกรรมการบริษัทจะเรียกประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นอีกครั้งหนึ่งเพื่อนำเสนอเรื่องดังกล่าวให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณาอนุมัติต่อไป

ค่าตอบแทนผู้บริหาร

การจ่ายค่าตอบแทนผู้บริหารเป็นไปตามโครงสร้างเงินเดือนของบริษัทฯ ในขณะที่สิทธิประโยชน์อื่น ๆ จะเป็นไปตามข้อกำหนดว่าด้วยสิทธิประโยชน์ฯ หรือตามที่ตกลงในสัญญาจ้าง ทั้งนี้ วงเงินการปรับเงินเดือนประจำปี ค่าตอบแทนพิเศษครั้งเดียว เช่น การจ่ายค่าตอบแทนพิเศษเพื่อสร้างขวัญและกำลังใจให้แก่พนักงานประจำปี เป็นต้น ค่าตอบแทน หรือสิทธิ

ประโยชน์อื่น ๆ ที่อยู่นอกเหนือข้อกำหนด จะต้องได้รับอนุมัติจากที่ประชุมคณะผู้บริหารแผนหรือคณะกรรมการบริษัทผ่านการให้ความเห็นชอบโดยคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน (ภายหลังออกจากการฟื้นฟูกิจการ)

7.4.3 จำนวนค่าตอบแทนรวมของกรรมการและเจ้าหน้าที่บริหาร

7.4.3.1 ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567 เจ้าหน้าที่บริหารของบริษัทฯ ทั้งสิ้น 11 รายได้รับค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินรวม 32,256,912 บาท และวันที่ 1 มกราคม - 31 มีนาคม 2568 เจ้าหน้าที่บริหารของบริษัทฯ ทั้งสิ้น 11 รายได้รับค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินรวม 8,551,107 บาท

7.4.3.2 ค่าตอบแทนอื่น ๆ

สิทธิประโยชน์ด้านบำตรโดยสาร

คณะกรรมการบริษัท

บริษัทฯ ได้ยกเลิกสิทธิประโยชน์ด้านบำตรโดยสารสำหรับคณะกรรมการบริษัทแล้ว ตั้งแต่วันที่ 20 มิถุนายน 2557 เป็นต้นมา อย่างไรก็ตาม อย่างไรก็ดี สำหรับค่าตอบแทนและสิทธิประโยชน์ของคณะกรรมการบริษัทชุดปัจจุบันจะต้องได้รับการพิจารณาโดยที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นอีกครั้งหนึ่ง

ผู้บริหารและพนักงาน

ผู้บริหารและพนักงานของบริษัทฯ รวมทั้งคู่สมรส บุตร และบิดา มารดา จะได้รับสิทธิประโยชน์ด้านบำตรโดยสารตามข้อกำหนดของบริษัทฯ ว่าด้วยสวัสดิการและสิทธิประโยชน์ของพนักงาน พ.ศ.2568 ณ วันที่ 31 มกราคม 2568 โดยผู้บริหารและพนักงานรับสิทธิบำตรโดยสาร ZED (Zonal Employee Discount) ประเภทสำรองที่นั่งได้แบบมีข้อจำกัดและสำรองที่นั่งไม่ได้ สำหรับเส้นทางของบริษัทฯ และสายการบินพันธมิตรที่เข้าร่วมโครงการจำนวน 6 ฉบับ/คน/ปี โดยพนักงานต้องชำระค่าบำตรโดยสารในอัตราส่วนลดตามที่กำหนด นอกจากนี้ พนักงานที่ปฏิบัติงานติดต่อกันครบ 15 ปี จะได้รับบำตรโดยสารชั้นประหยัดแบบสำรองที่นั่งได้จำนวน 1 ฉบับ/คน และได้รับสิทธิดังกล่าวทุกๆ 5 ปี จนกว่าจะพ้นสภาพการเป็นพนักงาน ทั้งนี้ พนักงานยังได้รับสิทธิบำตรโดยสารชั้นประหยัดประเภทสำรองที่นั่งไม่ได้จำนวน 1-2 ฉบับ/คน/ปี (ขึ้นอยู่กับอายุงานและเงื่อนไขที่กำหนด) โดยผู้ได้รับสิทธิในบำตรโดยสารแต่ละประเภทอาจรวมถึงคู่สมรส บุตร บิดามารดา หรือเพื่อนเดินทางสำหรับพนักงานที่ไม่มีคู่สมรส (ขึ้นอยู่กับประเภทบำตรโดยสาร)

อย่างไรก็ดี ที่ผ่านมามีบริษัทฯ ได้ยกเลิกสิทธิประโยชน์บำตรโดยสารแบบสำรองที่นั่งไม่ได้ (R2 100%) สำหรับอดีตพนักงานที่ได้รับสิทธิประโยชน์ด้านบำตรโดยสารตามประกาศบริษัทฯ ที่ 006/2564 เรื่อง การใช้บำตรโดยสารและการส่งพัสดุภัณฑ์ทางอากาศของอดีตพนักงาน ณ วันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2564 บริษัทฯ ได้ยกเลิกสิทธิในการเลื่อนชั้นที่นั่งของอดีตพนักงานและพนักงาน (ยกเว้นการเดินทางไปปฏิบัติหน้าที่) ตามประกาศบริษัทฯ ที่ 006/2564 เรื่อง การใช้บำตรโดยสารและการส่งพัสดุภัณฑ์ทางอากาศของอดีตพนักงาน ณ วันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2564 และ ประกาศบริษัทฯ ที่ 011/2564 เรื่อง สิทธิประโยชน์บำตรโดยสารใหม่ของพนักงานปัจจุบัน ณ วันที่ 5 มีนาคม 2564

กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทฯ ได้จดทะเบียนจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพเมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2535 ซึ่งอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการกองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงานบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งจดทะเบียนแล้ว “คณะกรรมการกองทุนฯ”

บริษัทฯ จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนในอัตราร้อยละ 9 ของเงินเดือนค่าจ้างสำหรับพนักงานที่มีอายุงานไม่เกิน 20 ปี และในอัตราร้อยละ 10 ของเงินเดือนค่าจ้างสำหรับพนักงานที่มีอายุงาน 20 ปีขึ้นไป โดยพนักงานจ่ายเงินสะสมในอัตราร้อยละ 2-15 ของเงินเดือนค่าจ้าง

ทั้งนี้ ตั้งแต่ปี 2564 กองทุนฯ ได้มีบทเฉพาะกาล เรื่องการจ่ายเงินสมทบพนักงานที่อายุงานน้อยกว่า 20 ปี ร้อยละ 5 และพนักงานที่มีอายุงานมากกว่า 20 ปี อัตราร้อยละ 6

- ครั้งที่ 1 เริ่มเดือนสิงหาคม 2564 – ธันวาคม 2565
- ครั้งที่ 2 เริ่มเดือนมกราคม 2566 – มิถุนายน 2566
- ครั้งที่ 3 เริ่มเดือนกรกฎาคม 2566 – ธันวาคม 2567

และครั้งที่ 4 มีรายละเอียดดังนี้ ตามที่คณะกรรมการกองทุนฯ ในการประชุมวาระพิเศษ ครั้งที่ 3/2567 เมื่อวันที่ 10 ตุลาคม 2567 มีมติเห็นชอบให้ต่ออายุบทเฉพาะกาลข้างต้น โดยให้ขยายเวลาจากเดิมที่กำหนดให้สิ้นสุดในงวดเดือนธันวาคม 2567 ไปอีก 6 เดือน ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2568 ถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2568 เนื่องจาก บริษัทฯ ยังอยู่ในแผนฟื้นฟูกิจการตามพระราชบัญญัติล้มละลาย พ.ศ. 2483 และเพื่อเป็นการควบคุมค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ ทั้งนี้ เป็นไปตามมติคณะกรรมการฝ่ายบริหารงานนโยบายทรัพยากรบุคคล ครั้งที่ 17/2567 เมื่อ วันที่ 7 ตุลาคม 2567 โดยที่ประชุมใหญ่สามัญ ครั้งที่ 1/2567 เมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2567 มีมติรับทราบ

กองทุนประกันสังคมและกองทุนเงินทดแทน

บริษัทฯ ได้จดทะเบียนจัดตั้งกองทุนประกันสังคมและกองทุนเงินทดแทนและขึ้นทะเบียนเป็นผู้ประกันตน กองทุนประกันสังคม เมื่อวันที่ 22 มิถุนายน 2563 โดยเริ่มส่งเงินสมทบผู้ประกันตน กองทุนประกันสังคม ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2563 รวมทั้งได้นำส่งเงินสมทบเข้ากองทุนเงินทดแทน ประจำปี 2563 ถูกต้องตามกฎหมายแล้ว

- กองทุนประกันสังคม เป็นกองทุนที่สร้างหลักประกันสังคมในการดำรงชีวิตให้กับพนักงานที่มีรายได้เพื่อรับผิดชอบในการเฉลี่ยความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการเจ็บป่วย คลอดบุตร ทูพพลภาพ ตาย สงเคราะห์บุตร ชราภาพและการว่างงาน เพื่อให้ได้รับการรักษาพยาบาล และมีการทดแทนรายได้อย่างต่อเนื่อง การจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนประกันสังคม บริษัทฯ จ่ายเงินสมทบในส่วนบริษัทฯ และส่วนผู้ประกันตน ในอัตราร้อยละ 5 ของเงินเดือนค่าจ้าง (กำหนดฐานค่าจ้างสูงสุดไม่เกินเดือนละ 15,000 บาท และไม่ต่ำกว่าเดือนละ 1,650 บาท) และพนักงานจ่ายเงินสมทบผู้ประกันตนในอัตราร้อยละ 5 ของเงินเดือนค่าจ้าง (กำหนดฐานค่าจ้างสูงสุดไม่เกิน 15,000 บาท และไม่ต่ำกว่าเดือนละ 1,650 บาท)
- กองทุนเงินทดแทน เป็นกองทุนที่ตั้งขึ้นเพื่อให้ความคุ้มครองแก่พนักงานที่ประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย สูญเสียอวัยวะหรือสมรรถภาพการทำงานของอวัยวะ ทูพพลภาพ ตายหรือสูญหาย เนื่องจากการทำงานให้กับบริษัทฯ ซึ่งบริษัทฯ ในฐานะนายจ้าง มีหน้าที่เป็นผู้จ่ายเข้ากองทุนเงินทดแทนเพียงฝ่ายเดียว โดยจะจ่ายเป็นรายปี ในอัตราร้อยละ 0.2-1.0 ตามประเภทความเสี่ยงของกิจการ โดยประเมินจากค่าจ้างที่บริษัทฯ จ่ายให้พนักงานทั้งปีรวมกัน (คนละไม่เกิน 240,000 บาทต่อปี) ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้นำส่งเงินสมทบเข้ากองทุนเงินทดแทน ตั้งแต่ปี 2563 ถึงปี 2567 ถูกต้องตามกฎหมายแล้ว

กองทุนบำเหน็จพนักงาน

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

พนักงานที่อยู่ในกองทุนบำเหน็จจะต้องมีอายุงานตั้งแต่ 3 ปีขึ้นไป จึงจะมีสิทธิได้รับเงินบำเหน็จตามอายุงานเมื่อพ้นสภาพจากการเป็นพนักงานโดยไม่มีความผิด หรือมีความผิด แต่ไม่ถูกลงโทษถึงไล่ออก ทั้งนี้ เมื่อบริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพมีผลตั้งแต่วันที่ 26 มิถุนายน 2535 เป็นต้นมา พนักงานที่เข้าทำงานนับจากวันดังกล่าวจะสามารถเข้าเป็นสมาชิกกองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้อย่างเดียว ดังนั้นกองทุนบำเหน็จพนักงานจึงไม่มีสมาชิกเพิ่มตั้งแต่วันเริ่มจดทะเบียนจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพและเงินบำเหน็จที่ให้แก่เจ้าหน้าที่บริหารสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567

	เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ		เงินบำเหน็จ	
	จำนวน (ราย)	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	จำนวน (ราย)	จำนวนเงิน (ล้านบาท)
เจ้าหน้าที่บริหาร ⁽¹⁾	11	1.589	1	0.247

หมายเหตุ: ⁽¹⁾ เฉพาะเจ้าหน้าที่บริหารที่เป็นสมาชิกกองทุนสำรองเลี้ยงชีพและกองทุนบำเหน็จ (ข้อมูลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2567 - 31 ธันวาคม 2567)

เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพและเงินบำเหน็จที่ให้แก่เจ้าหน้าที่บริหารสำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2568

	เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ		เงินบำเหน็จ	
	จำนวน (ราย)	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	จำนวน (ราย)	จำนวนเงิน (ล้านบาท)
เจ้าหน้าที่บริหาร ⁽¹⁾	10	0.420	1	0.064

หมายเหตุ: ⁽¹⁾ เฉพาะเจ้าหน้าที่บริหารที่เป็นสมาชิกกองทุนสำรองเลี้ยงชีพและกองทุนบำเหน็จ (ข้อมูลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2568 - 31 มีนาคม 2568)

ประกันสุขภาพกลุ่ม ประกันชีวิต และอุบัติเหตุกลุ่ม

บริษัทฯ จัดทำประกันสุขภาพกลุ่ม ประกันชีวิต และอุบัติเหตุกลุ่ม เพื่อให้เป็นสวัสดิการให้กับพนักงานนอกเหนือจากสิทธิประกันสังคมตามกฎหมาย บริษัทฯ ได้จัดทำประกันภัยกลุ่ม ซึ่งมีระยะเวลาความคุ้มครอง 1 ปี สำหรับพนักงานประจำประเทศไทยที่มีสถานภาพเป็นพนักงานบริษัทฯ เริ่มตั้งแต่วันที่ 15 กรกฎาคม 2567 - 14 กรกฎาคม 2568 โดยพนักงานแต่ละรายจะได้รับกรมธรรม์ 3 ฉบับ ประกอบด้วย

- ประกันสุขภาพกลุ่ม บริษัท เมืองไทยประกันภัย จำกัด (มหาชน)
- ประกันอุบัติเหตุกลุ่ม (กรณีทุพพลภาพถาวรสิ้นเชิงและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ) บริษัท กรุงเทพประกันภัย จำกัด (มหาชน)
- ประกันชีวิตกลุ่ม บริษัท กรุงเทพประกันชีวิต จำกัด (มหาชน)

7.5 ข้อมูลเกี่ยวกับพนักงาน

ข้อมูลจำนวนพนักงานของบริษัทฯ

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 บริษัทฯ มีพนักงานในประเทศไทย และต่างประเทศรวมทั้งหมด จำนวน 12,121 คน โดยทั่วไปพนักงานของบริษัทฯ จะสิ้นสุดสภาพการเป็นพนักงานตามเดือนเกิดของพนักงาน เมื่อมีอายุครบ 60 ปีบริบูรณ์ ทั้งนี้ แนวปฏิบัติในเรื่องการบริหารบุคลากรภายในของบริษัทฯ ได้กำหนดให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 และพระราชบัญญัติแรงงานสัมพันธ์ พ.ศ. 2518

ตารางแสดงจำนวนพนักงานแยกตามสถานที่ปฏิบัติงานและตามหน้าที่ ณ วันสิ้นปีที่แสดงไว้ และ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568

	จำนวนพนักงาน (คน)			
	ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568	ปี 2567	ปี 2566	ปี 2565
จำนวนพนักงานทั้งหมด	12,121	11,883	11,146	10,640
▪ พนักงานชาย	6,638	6,592	6,425	6,338
▪ พนักงานหญิง	5,483	5,291	4,721	4,302
แบ่งตามสถานที่ปฏิบัติงาน				
▪ กรุงเทพฯ	11,247	11,035	10,273	9,745
▪ สถานที่อื่นในประเทศไทย	344	310	362	403
▪ ต่างประเทศ	530	538	511	492
แบ่งตามหน้าที่				
▪ ลูกเรือบนเที่ยวบิน				
- นักบิน	1,173	1,161	1,037	900
- พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	4,074	3,957	3,421	2,837
▪ ฝ่ายช่าง	1,684	1,676	1,679	1,734
▪ สายการพาณิชย์	816	747	724	704
▪ หน่วยธุรกิจการบริการภาคพื้น	3,269	3,272	3,224	3,234
▪ ฝ่ายอื่น ๆ	1,105	1,070	1,061	1,231

- ข้อมูลจำนวนพนักงานของบริษัทย่อย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 รายละเอียดดังนี้

บริษัทย่อย	พนักงานประจำ (คน)	พนักงาน สัญญาจ้าง (คน)	พนักงาน Outsource (คน)
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด	1	-	-
บริษัท ไทย-อะมาติอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด	40	2	7
บริษัท ไทยไฟลท์ เทรนนิง จำกัด	26	-	-

บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสেস จำกัด	75	-	5,063
บริษัท ทัวร์เอ็องหลวง จำกัด	-	-	3

การกำหนดค่าตอบแทนพนักงานที่สอดคล้องกับผลการปฏิบัติงาน

บริษัทฯ จัดให้มีค่าตอบแทนประกอบด้วยเงินเดือนและค่าตอบแทนอื่น ๆ ให้กับผู้บริหารและพนักงานให้สอดคล้องกับผลการประเมินการปฏิบัติงาน (Performance Evaluation Result) สถานะการแข่งขันทางธุรกิจ และผลประกอบการของบริษัทฯ ทั้งในปัจจุบันและอนาคต นอกจากนี้ บริษัทฯ อาจมีการพิจารณาเงินตอบแทนพิเศษเป็นครั้งคราวเป็นไปตามผลประกอบการของบริษัทฯ ซึ่งได้รับการอนุมัติโดยคณะผู้บริหารแผนหรือคณะกรรมการบริษัท (ภายหลังออกจากการฟื้นฟูกิจการ) และบริษัทฯ จัดให้มีสวัสดิการอื่น ๆ เพิ่มเติมนอกเหนือจากที่กฎหมายกำหนด เช่น การประกันสุขภาพกลุ่มครอบครัวแบบพนักงาน รถรับส่งพนักงาน รวมทั้งมีการพิจารณาทบทวนการจ่ายค่าตอบแทนให้กับพนักงานกลุ่มนักบินและพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินให้เกิดความเหมาะสม รวมถึงการปรับแนวทางวิธีการจ่ายค่า Flight Allowance พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน และการเพิ่มเติมการจ่ายค่าตอบแทนพนักงานที่ปฏิบัติหน้าที่สายช่าง ได้แก่ เงินเพิ่มผู้ปฏิบัติหน้าที่ภารกิจ Flight Mechanic และผู้ปฏิบัติหน้าที่ในถังน้ำมันเครื่องบิน (Fuel Tank) เพื่อจูงใจให้พนักงานปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพตามที่องค์กรคาดหวัง

บริษัทฯ ยังมีแนวทางการควบคุมการจ่ายค่าการทำงานล่วงเวลาและการทำงานในวันหยุด สิทธิการลาประเภทต่าง ๆ เบี้ยเลี้ยงการเดินทางไปปฏิบัติงาน การขนส่งสัมภาระ รางวัลการปฏิบัติงานกับบริษัทเมื่อครบ 15 ปี 25 ปี และ 35 ปี เป็นต้น นอกจากนี้บริษัทฯ ได้นำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศแพลตฟอร์มใหม่ “Workplaze” โดยใช้ชื่อว่า “THAI TOUCH” มาใช้ในการบริหารงานทรัพยากรบุคคลในกระบวนการปฏิบัติงาน รวมถึงการจ่ายค่าตอบแทนต่าง ๆ เพื่อช่วยลดกระบวนการและขั้นตอนการทำงาน รวมถึง การควบคุมให้กระบวนการปฏิบัติงานเป็นไปอย่างถูกต้อง รวดเร็ว สามารถตรวจสอบได้ และมีการเข้ารหัสด้วยรหัส เพื่อความปลอดภัยของข้อมูล

ในปี 2567 ที่ผ่านมา บริษัทฯ มีการปรับขึ้นเงินเดือนให้กับพนักงานเฉลี่ยประมาณร้อยละ 6.3 ในเดือนพฤษภาคม 2567 จากการประเมินผลการปฏิบัติงานประจำปี 2566 เป็นเกณฑ์ เพื่อเป็นแรงจูงใจในการปฏิบัติงานและให้เหมาะสมกับสภาพเศรษฐกิจ และได้พิจารณาจ่ายค่าตอบแทนพิเศษให้พนักงาน โดยดำเนินการจ่ายเป็นค่าตอบแทนพิเศษเพียงครั้งเดียวให้กับพนักงานในจำนวนเงินที่เท่ากันทุกคน ซึ่งเป็นค่าตอบแทนที่ไม่มีภาระผูกพันระยะยาวให้กับบริษัทฯ เนื่องจากจะไม่รวมอยู่ในฐานเงินเดือนของพนักงาน การจ่ายค่าตอบแทนพิเศษ เพื่อเป็นขวัญและกำลังใจให้กับพนักงาน ในทุกภาคส่วนที่เข้าร่วมแรงร่วมใจในการทำให้บริษัทฯ มีผลประกอบการที่ดีขึ้น ซึ่งบริษัทฯ ได้พิจารณาอย่างรอบคอบภายใต้เงื่อนไขที่ผลประกอบการของบริษัทฯ ณ สิ้นงวดปี 2567 อยู่ในเกณฑ์ที่ดี ทั้งนี้ การจ่ายค่าตอบแทนพิเศษดังกล่าวได้รับอนุมัติจากคณะผู้บริหารแผน และได้นำเสนอที่ประชุมคณะกรรมการเจ้าหน้าที่เพื่อรับทราบแล้ว

ผลตอบแทนที่เป็นตัวเงินที่จ่ายให้แก่พนักงานสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคมตามที่แสดงไว้ และงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2568

หน่วย: ล้านบาท

ผลตอบแทนที่เป็นตัวเงินแก่พนักงาน	งวดสามเดือน สิ้นสุด วันที่ 31 มีนาคม 2568	ปี 2567	ปี 2566	ปี 2565
พนักงานทั่วไป	1,858	7,747	7,455	5,067
นักบิน	1,051	4,142	2,597	1,829
พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	979	3,941	3,225	1,769
รวม	3,888	15,830	13,277	8,665

นโยบายการพัฒนาพนักงาน

บริษัทฯ ได้มีการดำเนินนโยบายด้านการพัฒนาทรัพยากรบุคคลอย่างต่อเนื่อง โดยได้มีการปรับแนวคิด และวิธีการ เพื่อให้สอดคล้องต่ออนาคตของการดำเนินธุรกิจตามแผนฟื้นฟูกิจการ ได้มีการส่งเสริมการพัฒนาความรู้ และทักษะเดิมให้สูงขึ้น (UpSkill) การเรียนรู้ทักษะใหม่ (Reskill) และการเรียนรู้เรื่องเทคโนโลยีดิจิทัล บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญต่อเนื่องต่อการพัฒนาสมรรถนะตามบทบาทหน้าที่ (Functional Competency) อันเป็นการพัฒนาความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านรวมทั้งการฝึกอบรมตามกฎหมาย มาตรฐานและข้อบังคับสากลต่าง ๆ เนื่องจากพนักงานบางกลุ่มจะต้องเป็นผู้ที่ถือใบอนุญาตตามกฎหมาย (Personal Licensing) เช่น นักบิน ช่างซ่อมอากาศยาน และเจ้าหน้าที่ภาคพื้น เป็นต้น รวมทั้งได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาศักยภาพด้านภาษาอังกฤษของพนักงานตามความจำเป็นเฉพาะงาน (English for Specific Purpose: ESP) โดยการออกแบบและพัฒนาหลักสูตรการสอนเฉพาะเพื่อเพิ่มศักยภาพในการใช้ภาษาอังกฤษของพนักงาน

ตลอดปี 2567 และงวดสามเดือนปี 2568 มีการพัฒนาทรัพยากรบุคคลโดยจัดอบรมหลักสูตรพิเศษ (นอกเหนือจากตารางฝึกอบรมประจำปี) ให้สายงาน/ฝ่ายต่าง ๆ ตาม Training Needs ที่ได้รับจากผู้บริหารแต่ละสาย/ฝ่าย ครอบคลุม 5 กลุ่มหลักสูตร ได้แก่ (1) General Compliance (2) Functional Competency (3) Leadership/ Core/ General Competency (4) English Language (5) Miscellaneous

ค่าใช้จ่ายในการพัฒนาพนักงานสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคมตามที่แสดงไว้ และงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2568

หน่วย: ล้านบาท

รายการในการพัฒนาพนักงาน	ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568	ปี 2567	ปี 2566	ปี 2565
รายการในการพัฒนาพนักงานทั่วไป	14	32	19	14
รายการในการพัฒนานักบิน	48	207	144	146
รายการในการพัฒนาพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน	2	9	5	2
รวม	64	248	168	162

แนวทางด้านแรงงานสัมพันธ์ของบริษัทฯ

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะส่งเสริมแรงงานสัมพันธ์ที่ดีระหว่างนายจ้างและลูกจ้าง เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและเป็นไปตามเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติแรงงานสัมพันธ์ พ.ศ. 2518 และพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 โดยบริษัทฯ ใช้รูปแบบทวิภาคีการปรึกษาหารือร่วมกันผ่านคณะกรรมการสวัสดิการในสถานประกอบกิจการ ซึ่งเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด และให้มีการประชุมร่วมกันอย่างน้อย 3 เดือนต่อหนึ่งครั้ง โดยคณะกรรมการสวัสดิการในสถานประกอบกิจการมีบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบในการร่วมหารือกับนายจ้างเพื่อจัดสวัสดิการแก่ลูกจ้าง ให้คำปรึกษาหารือและเสนอแนะความเห็นแก่นายจ้างในการจัดสวัสดิการสำหรับลูกจ้างตรวจตรา ควบคุม ดูแล การจัดสวัสดิการที่นายจ้างจัดให้แก่ลูกจ้าง และเสนอข้อคิดเห็นและแนวทางในการจัดสวัสดิการที่เป็นประโยชน์สำหรับลูกจ้างต่อคณะกรรมการสวัสดิการแรงงาน ซึ่งเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด จากการหารือร่วมกันระหว่างผู้แทนฝ่ายนายจ้างและคณะกรรมการสวัสดิการในสถานประกอบกิจการโดยได้ทราบถึงสถานการณ์ของนายจ้าง แลกเปลี่ยนความคิดเห็น ทราบถึงความต้องการของลูกจ้าง โดยนายจ้างเปิดโอกาสให้คณะกรรมการสวัสดิการฯ ได้นำเสนอข้อคิดเห็นในเรื่องการจัดสวัสดิการที่ดีแก่ลูกจ้าง เพื่อให้ลูกจ้างมีความสุขในการทำงาน เป็นผลให้ลูกจ้างสามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพบรรลุความคาดหวังขององค์กร การปรึกษาหารือร่วมกันซึ่งอยู่ในพื้นฐานของความเข้าใจ เหตุผลความจำเป็น สถานการณ์ที่เหมาะสม เอื้ออาทรต่อกัน เกิดแรงงานสัมพันธ์ที่ดี ซึ่งจะเป็นสิ่งสำคัญในการดำเนินการกิจการสู่ความยั่งยืนต่อไป

แนวทางด้านการคุ้มครองแรงงาน

บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญและคำนึงถึงความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานของพนักงาน เนื่องจากลักษณะงานที่มีความแตกต่างกันในแต่ละสายงาน จึงจัดให้มีคณะกรรมการความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานในแต่ละพื้นที่ ซึ่งคณะกรรมการฯ ประกอบด้วยผู้แทนฝ่ายบริหารและผู้แทนฝ่ายลูกจ้างจากหน่วยงานต่าง ๆ โดยมีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาหาแนวทางและดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนด รวมถึงร่วมกันตรวจสอบและจัดหาอุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ต่าง ๆ เพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปด้วยความปลอดภัย เพื่อป้องกันหรือลดการเกิดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้ในขณะปฏิบัติงาน อีกทั้งมีการรณรงค์ให้พนักงานได้ทราบถึงแนวทางและกระบวนการที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการให้ความคุ้มครองแรงงานผ่านระบบประกันสังคมและกองทุนเงินทดแทน เพื่อให้พนักงานมีความมั่นใจและรู้สึกปลอดภัยในการปฏิบัติงาน

7.6 ข้อมูลสำคัญอื่น ๆ

ผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชี

นายตรัส พรหมโบล ดำรงตำแหน่งเป็นผู้อำนวยการฝ่ายควบคุมการเงินของบริษัทฯ ซึ่งเป็นผู้ที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบโดยตรงในการควบคุมดูแลการทำบัญชีของบริษัทฯ ทั้งนี้ ข้อมูลและรายละเอียดที่เกี่ยวข้องของผู้ที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบโดยตรงในการควบคุมดูแลการทำบัญชีดังกล่าว ปรากฏตามเอกสารแนบ 1 “รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการ ผู้บริหาร ผู้มีอำนาจควบคุม ผู้ที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบสูงสุดในสายงานบัญชีและการเงิน ผู้ที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบโดยตรงในการควบคุมดูแลการทำบัญชี และเลขานุการบริษัท”

หัวหน้างานตรวจสอบภายใน

นายวัชรชัย โทอุตทา ดำรงตำแหน่งหัวหน้าฝ่ายการตรวจสอบภายใน และปฏิบัติหน้าที่รักษาการผู้อำนวยการสำนักงาน การตรวจสอบภายในของบริษัทฯ ทั้งนี้ ข้อมูลและรายละเอียดที่เกี่ยวข้องของหัวหน้าฝ่ายการตรวจสอบภายในดังกล่าว ปรากฏตามเอกสารแนบ 3 “รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้าฝ่ายการตรวจสอบภายใน”

หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัท (Compliance)

นางจิตลดา ณ เชียงใหม่ ดำรงตำแหน่งเป็นเลขานุการบริษัทฯ และผู้อำนวยการฝ่ายกำกับการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์องค์กร ซึ่งเป็นผู้ที่ได้รับมอบหมายให้เป็นหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัท (Compliance) ทั้งนี้ ข้อมูลและรายละเอียดที่เกี่ยวข้องของหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัท (Compliance) ดังกล่าว ปรากฏตามเอกสารแนบ 3 “รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการ ผู้บริหาร ผู้มีอำนาจควบคุม ผู้ที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบสูงสุดในสายงานบัญชีและการเงิน ผู้ที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบโดยตรงในการควบคุมดูแลการทำบัญชี และเลขานุการบริษัท”

หัวหน้างานนักลงทุนสัมพันธ์ พร้อมข้อมูลเพื่อการติดต่อ

เพื่อให้การเปิดเผยข้อมูลที่สำคัญเป็นไปอย่างถูกต้อง รวดเร็ว และโปร่งใส บริษัทฯ ได้จัดตั้งฝ่ายนักลงทุนสัมพันธ์ และมอบหมายให้นายรัฐ รักสำรวจ ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางในการเปิดเผยข้อมูลสำคัญต่อผู้ถือหุ้นและผู้ลงทุน ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับข้อมูลอุตสาหกรรมที่เปลี่ยนแปลงไปซึ่งมีที่มาชัดเจน รวมทั้งข้อมูลทางการเงิน เช่น ผลการดำเนินงานและงบการเงิน รายไตรมาส รายงานและการวิเคราะห์ของฝ่ายบริหารรายไตรมาส เป็นต้น ให้ผู้ถือหุ้นและผู้ลงทุนได้ทราบอย่างสม่ำเสมอ เท่าเทียม และครบถ้วนตามความเป็นจริงเป็นไปตามแนวทางการเปิดเผยข้อมูลภายในตาม หนังสือสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ที่ กลต.พษ. (ว) 5/2561

ข้อมูลเพื่อการติดต่อ

นายรัฐ รักสำรวจ

กลุ่มงานนักลงทุนสัมพันธ์

ที่อยู่ : 89 สำนักงานใหญ่ การบินไทย ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900

เปิดให้บริการ : วันจันทร์ - วันศุกร์ เวลา 7.30 น. – 16.30 น.

ปิดให้บริการ : วันเสาร์ - วันอาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์

โทรศัพท์ : 02-545-2424, 02-545-4053

อีเมล : irtg@thaiairways.com

คำตอบแทนของผู้สอบบัญชี

คำตอบแทนจากการสอบบัญชี (Audit fee)

- ค่าสอบบัญชีของบริษัทฯ

สำหรับงวดปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567 และงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2568 บริษัทฯ จ่ายคำตอบแทนการสอบบัญชีให้แก่ บริษัท ดีลรอยท์ ทัช โรแมนติก ไฮยาศ สอบบัญชี จำกัด ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ เป็นจำนวนเงินรวม 12,380,000 บาท และ 3,020,000 บาท ตามลำดับ

- ค่าสอบบัญชีของบริษัทย่อย

สำหรับงวดปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567 และงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2568 บริษัทย่อยจำนวน 4 บริษัท จ่ายคำตอบแทนการสอบบัญชี เป็นจำนวนเงินรวม 899,000 บาท และ 193,500 บาท ตามลำดับ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

บริษัทย่อย	บริษัทผู้สอบบัญชี	ค่าสอบบัญชี (บาท)	
		งวดปีบัญชีสิ้นสุด 31 ธันวาคม 2567	งวดสามเดือนสิ้นสุด 31 มีนาคม 2568
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด	บริษัทสำนักงานสอบบัญชี เอ เอ็ม จำกัด	210,000 บาท	63,000 บาท
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์ เอเชีย จำกัด	บริษัทสำนักงานสอบบัญชี เอ เอ็ม จำกัด	190,000 บาท	47,500 บาท
บริษัท ไทยโฟลท์ เทรนนิง จำกัด	บริษัทสำนักงานสอบบัญชี เอเอเอ็ม จำกัด	155,000 บาท	28,000 บาท
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเฮส จำกัด	บริษัทมอริสัน ซีเคเอส จำกัด	279,000 บาท	55,000 บาท
บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด	บริษัทมนตรีสอบบัญชีและกฎหมาย จำกัด	65,000 บาท	0 บาท*

หมายเหตุ

* ค่าสอบบัญชีของบริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด จำนวน 70,000 บาท ต่อปี (จ่ายครั้งเดียวตอนปลายปี)

ค่าบริการอื่นที่นอกเหนือจากงานสอบบัญชี (Non-Audit fee)

สำหรับงวดปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567 บริษัทฯ และบริษัทย่อยจ่ายคำตอบแทนของการบริการอื่น ซึ่งได้แก่ ค่าธรรมเนียมตรวจสอบและรับรองยอดรายได้ของหน่วยธุรกิจของบริษัทฯ ให้แก่ บริษัท ดีลรอยท์ ทัช โรแมนติก ไฮยาศ สอบบัญชี จำกัด ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ เป็นจำนวนเงินรวม 1,210,000 บาท และค่าบริการที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการการยื่นแบบแสดงรายการข้อมูลการเสนอขายหลักทรัพย์และร่างหนังสือชี้ชวนเป็นจำนวนเงิน 2,375,000 บาท อย่างไรก็ตาม สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อย ไม่มีการจ่ายคำตอบแทนอื่น

ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่ได้จ่ายค่าบริการอื่นให้บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับ บริษัท ดีลอยท์ ทูช โธมัทส โซยยศ สอบบัญชี จำกัด สำหรับงวดปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567 และงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2568 หรือจ่ายในอนาคตอันเกิดจากการตกลงที่ยังให้บริการไม่แล้วเสร็จในรอบที่ผ่านมา

8. รายงานผลการดำเนินงานสำคัญด้านการกำกับดูแลกิจการ

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญและมีความมุ่งมั่นที่จะปฏิบัติตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยบริษัทฯ ยึดหลักการดำเนินงานให้สอดคล้องกับกฎเกณฑ์ และประกาศตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน ปี 2560 (Corporate Governance Code for Listed Companies 2017) ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (ตลท.) โดยมีผลการดำเนินงานที่สำคัญด้านการกำกับดูแลกิจการในปี 2567 และงวดสามเดือนปี 2568 ดังนี้

8.1 สรุปผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการ

บริษัทฯ ได้จัดการประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2568 ซึ่งจัดขึ้นตามข้อกำหนดของแผนฟื้นฟูกิจการ เมื่อวันที่ 18 เมษายน 2568 และที่ประชุมมีมติอนุมัติกำหนดให้คณะกรรมการบริษัทประกอบด้วยกรรมการ จำนวน 11 ท่าน และอนุมัติแต่งตั้งกรรมการเข้าใหม่จำนวน 8 ท่าน ดังนั้น คณะกรรมการบริษัทจะประกอบด้วยกรรมการปัจจุบันจำนวน 3 ท่าน และกรรมการเข้าใหม่จำนวน 8 ท่าน โดยบริษัทฯ ได้ดำเนินการจดทะเบียนเปลี่ยนแปลงกรรมการต่อกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์เรียบร้อยแล้วเมื่อวันที่ 22 เมษายน 2568

ทั้งนี้ ภายหลังจากที่ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการเมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2568 สิทธิและอำนาจหน้าที่ในการบริหารจัดการกิจการและทรัพย์สินของบริษัทฯ จะกลับไปมีลักษณะเดียวกันกับบริษัทมหาชนจำกัดโดยทั่วไป กล่าวคือ คณะกรรมการบริษัทจะเป็นผู้มีสิทธิและอำนาจหน้าที่ในการบริหารจัดการกิจการและทรัพย์สินของบริษัทฯ

8.1.1 การสรรหา พัฒนา และประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัท

8.1.1.1 กรรมการอิสระ

ภายหลังการอนุมัติแต่งตั้งกรรมการเข้าใหม่ของบริษัทฯ ในการประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2568 ซึ่งจัดขึ้นตามข้อกำหนดของแผนฟื้นฟูกิจการ เมื่อวันที่ 18 เมษายน 2568 คณะกรรมการของบริษัทจะมีกรรมการซึ่งเป็นกรรมการอิสระจำนวน 4 ท่าน (ประกอบด้วยกรรมการอิสระปัจจุบัน 1 ท่าน และกรรมการอิสระเข้าใหม่ 3 ท่าน) ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์ของโครงสร้างคณะกรรมการตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน ที่ ทจ. 39/2559 ซึ่งกำหนดให้มีกรรมการอิสระอย่างน้อยหนึ่งในสามของจำนวนกรรมการทั้งหมดแต่ต้องไม่น้อยกว่า 3 ท่าน โดยมีกรรมการอิสระอย่างน้อย 1 ท่าน ที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถทำหน้าที่ในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินได้ กรรมการอิสระของบริษัทฯ ประกอบด้วย

1. พลอากาศเอก อำนาจ จีระมณีมัย (กรรมการอิสระ)
2. นายณปกรณ ธนสุวรรณเกษม (กรรมการอิสระเข้าใหม่)
3. นายยรรยง เดชภักดิ์มงคล (กรรมการอิสระเข้าใหม่)
4. นายสัมฤทธิ์ สำเนียง (กรรมการอิสระเข้าใหม่)

ทั้งนี้ นายสัมฤทธิ์ สำเนียง เป็นกรรมการอิสระและกรรมการตรวจสอบที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถทำหน้าที่ในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินได้

8.1.1.2 คณะกรรมการบริษัท

องค์ประกอบของคณะกรรมการบริษัท

ตามข้อบังคับของบริษัทฯ คณะกรรมการบริษัทประกอบด้วยกรรมการอย่างน้อย 5 คน แต่ไม่เกิน 15 คน โดยมีสมรรถนะและความรู้ที่จำเป็น (Skill Matrix) สอดคล้องกับภารกิจและแผนยุทธศาสตร์ของบริษัทฯ ตามที่บริษัทฯ กำหนด ได้แก่

- ธุรกิจการบินและธุรกิจที่เกี่ยวข้อง
- การเงิน / บัญชี
- กลยุทธ์องค์กร / การบริหารความเสี่ยง
- การปฏิบัติตามกฎหมาย / กฎหมาย
- ความยั่งยืน / การกำกับดูแลกิจการ
- ทรัพยากรบุคคล / การจัดการองค์กร
- การพาณิชย์ / การตลาด
- ดิจิทัล / นวัตกรรม

บริษัทฯ ได้จัดการประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2568 ซึ่งจัดขึ้นตามข้อกำหนดของแผนฟื้นฟูกิจการ เมื่อวันศุกร์ที่ 18 เมษายน 2568 และที่ประชุมมีมติอนุมัติกำหนดให้คณะกรรมการบริษัทประกอบด้วยกรรมการ จำนวน 11 ท่าน และอนุมัติแต่งตั้งกรรมการเข้าใหม่จำนวน 8 ท่าน และในการประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 1/2568 เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2568 ที่ประชุมได้มีมติอนุมัติแต่งตั้งให้ นายลวรรณ แสงสนิท เป็นประธานกรรมการ ดังนั้น คณะกรรมการบริษัทจะประกอบด้วยกรรมการปัจจุบันจำนวน 3 ท่าน และกรรมการเข้าใหม่จำนวน 8 ท่าน โดยมีรายชื่อดังต่อไปนี้

- (1) นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ (กรรมการ)
- (2) นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร (กรรมการ)
- (3) พลอากาศเอก อำนาจ จีระมณีนัย (กรรมการอิสระ)
- (4) นายลวรรณ แสงสนิท (ประธานกรรมการ) (กรรมการเข้าใหม่)
- (5) ดร.กฤษดา ตันติเตมิต (กรรมการเข้าใหม่)
- (6) นายชาครีย์ บำรุงวงศ์ (กรรมการเข้าใหม่)
- (7) พลตำรวจเอก รัชชัย ปิตะนีละบุตร (กรรมการเข้าใหม่)
- (8) นายณปกรณ์ ชนสุวรรณเกษม (กรรมการอิสระเข้าใหม่)
- (9) นายยรรยง เดชภักดีนวมงคล (กรรมการอิสระเข้าใหม่)
- (10) นายสัมฤทธิ์ สำเนียง (กรรมการอิสระเข้าใหม่)
- (11) นายชาย เอี่ยมศิริ (ซึ่งปัจจุบันดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารของบริษัทฯ) (กรรมการเข้าใหม่)

ทั้งนี้ นายชาย เอี่ยมศิริ ซึ่งเป็นประธานเจ้าหน้าที่บริหารของบริษัทฯ ในปัจจุบัน จะพ้นจากตำแหน่งกรรมการเมื่อพ้นจากตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

การสรรหากรรมการบริษัท

คณะผู้บริหารแผนได้แต่งตั้งคณะทำงานสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนกรรมการบริษัท เพื่อดำเนินกระบวนการสรรหากรรมการของบริษัทฯ ให้เป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องและข้อบังคับบริษัทฯ โดยให้นำเสนอในที่ประชุมคณะผู้บริหารแผนเพื่อพิจารณาบุคคลที่มีคุณสมบัติครบถ้วนและเหมาะสมกับการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ และไม่มีคุณสมบัติหรือลักษณะต้องห้ามตามที่กฎหมายที่เกี่ยวข้องและข้อบังคับของบริษัทฯ ตลอดจนมีความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์

และความเชี่ยวชาญ ที่สอดคล้องกับ Board Skills Matrix ของบริษัทฯ อันเป็นประโยชน์ต่อธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทฯ ย่อย เพื่อนำเสนอในที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณา

8.1.1.3 ผู้บริหารสูงสุด

การสรรหาผู้บริหารระดับสูงสุด

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนมีหน้าที่กำหนดและทบทวนหลักเกณฑ์วิธีการสรรหาประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และประธานเจ้าหน้าที่ระดับ 12 ขึ้นไป ให้เป็นไปตามและเป็นไปตามกฎหมายและ/หรือมาตรฐานทางการบินพลเรือน ข้อบังคับ หลักเกณฑ์ ระเบียบบริษัทฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ได้ผู้บริหารระดับสูงที่มีความรู้ความสามารถ ประสบการณ์ และความชำนาญที่จำเป็นสำหรับการบริหารกิจการของบริษัทฯ โดยไม่ขัดต่อกฎหมายและ/หรือมาตรฐานทางการบินพลเรือน ข้อบังคับ หลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง และนำเสนอคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติ รวมถึงมีหน้าที่ดำเนินการสรรหา คัดเลือก และกลั่นกรองด้วยวิธีการสรรหาตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการบริษัทกำหนด เพื่อให้ได้บุคคลผู้ที่มีคุณสมบัติเหมาะสมตามเกณฑ์ที่กำหนดเพื่อดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และประธานเจ้าหน้าที่ระดับ 12 ขึ้นไป และนำเสนอรายชื่อผู้ผ่านการสรรหาต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติ หรือเสนอในที่ประชุมผู้ถือหุ้นอนุมัติ (แล้วแต่กรณี)

กระบวนการสรรหาผู้บริหารระดับสูงเป็นการคัดสรรที่เข้มข้น ตั้งแต่ขั้นตอนการกำหนดคุณสมบัติทั่วไปและคุณสมบัติประจำตำแหน่งของผู้มีสิทธิสมัคร การคัดกรองตามคุณสมบัติ กำหนดเกณฑ์การคัดเลือกให้สอดคล้องต่อบริบทขององค์กรภายใต้กระบวนการฟื้นฟูกิจการและความท้าทายในการเปลี่ยนผ่านไปสู่ความเป็นเอกชนที่ต้องแข่งขันอย่างเต็มรูปแบบ พร้อมกับกำหนดบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบและเป้าหมายระยะต่าง ๆ รวมทั้งให้รับการประเมินศักยภาพภาวะผู้นำ (Leadership Competency) ด้วยแบบทดสอบทางจิตวิทยา (Psychometric Test) ที่เป็นมาตรฐานเดียวกันสำหรับผู้สมัครที่ผ่านคุณสมบัติทุกราย ไปจนถึงการแสดงวิสัยทัศน์ต่อคณะกรรมการสรรหา รวมถึงการกำหนดวิธีการประเมินและวัดผล การปฏิบัติงานที่เป็นมาตรฐาน

ประเมินผลการปฏิบัติงาน

เพื่อประสิทธิภาพในการผลักดันความเป็นเลิศในการปฏิบัติงานของพนักงานทุกระดับ ตลอดจนได้ผลการปฏิบัติงานของพนักงานที่สอดคล้องกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ จึงได้มีการกำหนดตัวชี้วัดของการประเมินผลการปฏิบัติงาน โดยมุ่งเน้นให้ความสำคัญกับความสำเร็จ ในการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการที่ได้รับความเห็นชอบจากที่ประชุมเจ้าหนี้ ศาลล้มละลายกลาง และแผนการปฏิรูปธุรกิจเป็นสำคัญ ซึ่งจำแนกตัวชี้วัดเป็น 3 ประเภท ประกอบด้วย

1. ตัวชี้วัดระดับองค์กร (Corporate KPIs)
2. ตัวชี้วัดระดับสายงาน (Functional KPIs)
3. ตัวชี้วัดระดับความสามารถ (Competency KPIs) ซึ่งมีทั้งตัวชี้วัดความสามารถหลัก (Core Competency)

และ ตัวชี้วัดภาวะผู้นำ (Leadership Competency)

บริษัทฯ ได้กำหนดให้ใช้เกณฑ์การประเมินมาตรฐาน 5 ระดับคะแนน (5 level/Likert Rating Scale) ในการประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงานทุกระดับตำแหน่งงาน โดยให้ “คะแนน 3” เป็นค่าระดับคะแนนสำหรับพนักงานที่มีผลการปฏิบัติงานได้มาตรฐานเป็นไปตามเป้าหมายและระยะเวลาที่กำหนดไว้

8.1.2 การกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง

การกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้องนั้น บริษัทฯ ในฐานะผู้ถือหุ้นได้ส่งกรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และ/หรือบุคคลที่บริษัทฯ แต่งตั้งหรือมอบหมายเป็นผู้แทนบริษัทฯ ซึ่งมีคุณสมบัติตามข้อกำหนดการแต่งตั้งผู้แทนบริษัทฯ ไปดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการหรือผู้บริหารตามสัดส่วนการถือหุ้นและสิทธิการออกเสียงตามจำนวนกรรมการที่บริษัทฯ ได้รับ และการแต่งตั้งพนักงานปฏิบัติหน้าที่ที่ 2 ในบริษัทย่อย บริษัทร่วม ตามตารางทักษะการทำงาน (Skill Matrix) ของคณะกรรมการบริษัทย่อย บริษัทร่วม นอกจากนั้นกรรมการผู้แทนได้ผ่านการอบรมหลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) จากสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors: IOD) เพื่อเข้าไปมีส่วนร่วมในการทำหน้าที่ดูแลผลประโยชน์ ตลอดจนประสานงานในการร่วมมือทำธุรกิจระหว่างบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง ซึ่งกรรมการที่ได้รับแต่งตั้งเป็นผู้แทนนั้น ประกอบด้วย บุคคลจากคณะกรรมการบริษัท ฝ่ายบริหาร หรือบุคคลภายนอกที่มีความรู้ความเข้าใจในธุรกิจ สามารถให้แนวทางบริหารที่จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัทฯ ได้ โดยเป็นผู้ที่ได้รับความเห็นชอบจาก ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ และผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการบริหารหรือคณะกรรมการบริษัท เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง

บริษัทฯ ได้จัดทำคู่มือในการปฏิบัติหน้าที่ของผู้แทนบริษัทฯ เพื่อให้ผู้แทนบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และแนวทางที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน สอดคล้องกับนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยในเรื่องนโยบายที่สำคัญให้ผู้แทนบริษัทฯ ขอรับนโยบายจากบริษัทฯ ก่อนเสนอความเห็นในที่ประชุมบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง และผู้แทนบริษัทฯ ต้องรายงานข้อมูลต่างๆ ตามกรอบระยะเวลาที่กำหนด ต่อฝ่ายบริหารและคณะกรรมการบริษัท ซึ่งรวมถึงข้อมูลฐานะการเงิน และผลการดำเนินงาน การทำรายการระหว่างกัน การได้มาจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ และการทำรายการสำคัญอื่นใด รวมถึงบริษัทฯ มีกระบวนการพิจารณากลับกรองและอนุมัติการลงทุนของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม จากการวิเคราะห์และกลับกรองรายละเอียดของโครงการลงทุน โดยจัดทำรายงานการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ การตรวจสอบวิเคราะห์ความคุ้มค่าของโครงการลงทุน และการกำหนดตัวชี้วัดความสำเร็จเพื่อประเมินผลของโครงการลงทุน

บริษัทฯ ให้คู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ รวมถึงนโยบายระดับองค์กรที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลกิจการที่ดีแก่บริษัทย่อย เพื่อให้บริษัทย่อยใช้เป็นแนวทางในการดำเนินธุรกิจให้สอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับบริษัทฯ ตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยนโยบายดังกล่าวครอบคลุมหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีหลายประการ เช่น การต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน จรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจ และความขัดแย้งทางผลประโยชน์ เป็นต้น (โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในเอกสารแนบ 5 นโยบายและแนวปฏิบัติการกำกับดูแลกิจการ ฉบับเต็ม และจรรยาบรรณทางธุรกิจ ฉบับเต็ม)

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังจัดให้มีการวิเคราะห์ ติดตาม และรายงานผลการดำเนินงานของบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง เป็นประจำทุกไตรมาส และรายปี เพื่อเป็นข้อมูลสนับสนุนให้ฝ่ายบริหารใช้ในการตัดสินใจ กำหนดทิศทาง และแนวทางในการกำกับดูแลการลงทุนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้อง โดยระดับของการควบคุมและการกำกับดูแลบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้องนั้น ขึ้นกับลักษณะ ประเภท และวัตถุประสงค์การลงทุนของบริษัทฯ โดยกิจการที่บริษัทฯ เข้าร่วมลงทุนด้วยเหตุผลเชิงกลยุทธ์ หรือบริษัทฯ มีสัดส่วนการถือหุ้นเกินกว่าร้อยละ 50 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมด หรือเป็นกิจการที่สนับสนุนธุรกิจการบินของบริษัทฯ ระดับการควบคุมและการกำกับดูแลจะมีความเข้มข้น ความละเอียด รอบคอบ และเพิ่มความระมัดระวังมากกว่ากิจการที่บริษัทฯ เข้าร่วมลงทุนด้วยเหตุผล

เชิงการลงทุน เนื่องจากมีผลกระทบโดยตรงกับการปฏิบัติงาน ภาพลักษณ์ และผลตอบแทนทางการเงินของบริษัทฯ ซึ่งสามารถแบ่งระดับของการควบคุมได้ 5 ระดับ ดังนี้

1. ต้องปฏิบัติตามนโยบายและแผนงานที่บริษัทฯ กำหนด (Directive)
2. ให้คำแนะนำและหารือเพื่อกำหนดข้อสรุปร่วมกัน (Guidance)
3. ตกลงร่วมมือกันระหว่างบริษัทฯ และบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดการบูรณาการ (Cooperative)
4. รายงานผลการดำเนินงานต่อบริษัทฯ ตามรูปแบบและภายในระยะเวลาที่บริษัทฯ กำหนด (Reporting)
5. แจ้งเพื่อทราบตามวาระหรือเมื่อร้องขอ (Inform)

8.1.3 การเข้าร่วมประชุมและการจ่ายค่าตอบแทนผู้บริหารแผนและคณะกรรมการรายบุคคล

8.1.3.1 การประชุมคณะผู้บริหารแผน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567

รายชื่อผู้บริหารแผน		การเข้าร่วมประชุม คณะผู้บริหารแผน / จำนวนครั้งที่มีการประชุม ขณะดำรงตำแหน่ง (ครั้ง)	
		ปกติ	พิเศษ
1. นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันท์	ประธานคณะผู้บริหารแผน	38/38	12/12
2. นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร	ผู้บริหารแผน	38/38	12/12
3. นายพรชัย จีระเวช	ผู้บริหารแผน	36/38	12/12

สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2568

รายชื่อผู้บริหารแผน		การเข้าร่วมประชุม คณะผู้บริหารแผน / จำนวนครั้งที่มีการประชุม ขณะดำรงตำแหน่ง (ครั้ง)	
		ปกติ	พิเศษ
1. นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันท์	ประธานคณะผู้บริหารแผน	10/10	1/1
2. นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร	ผู้บริหารแผน	10/10	1/1
3. นายพรชัย จีระเวช	ผู้บริหารแผน	10/10	1/1

ทั้งนี้ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567 และสำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2568 ยังไม่มีการจัดการประชุมคณะกรรมการบริษัท เนื่องจากบริษัทฯ ยังอยู่ภายใต้กระบวนการฟื้นฟูกิจการ และในช่วงเวลาดังกล่าว คณะกรรมการบริษัทฯ ยังไม่มีอำนาจตามกฎหมายในการบริหารกิจการของบริษัทฯ

8.1.3.2 ค่าตอบแทนผู้บริหารแผนและคณะกรรมการรายบุคคล

นโยบายค่าตอบแทนผู้บริหารแผน

ตามที่ปรากฏในแผนฟื้นฟูกิจการ ผู้บริหารแผนจะได้รับค่าตอบแทนจากการเป็นผู้บริหารแผนรวมกันไม่เกิน
ปีละ 5 ล้านบาท/ท่าน

นโยบายค่าตอบแทนกรรมการ

ภายหลังจากที่ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการ บริษัทฯ ได้พิจารณาและแต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อย
ต่าง ๆ ซึ่งรวมถึงคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเพื่อทำความเข้าใจและเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อให้คณะกรรมการ
บริษัทพิจารณาให้ความเห็นชอบในเรื่องค่าตอบแทนรวมของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย สำหรับปี
2568 โดยคณะกรรมการบริษัทจะเรียกประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นเพื่อนำเสนอเรื่องดังกล่าวให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณา
อนุมัติต่อไป

ค่าตอบแทนผู้บริหารแผนและคณะกรรมการรายบุคคล

(1) ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

ตารางแสดงค่าตอบแทนสำหรับผู้บริหารแผน และกรรมการบริษัทสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567

	จำนวน (ราย)	ค่าตอบแทน (บาท)	เบี้ยประชุม (บาท)	เงินรางวัล ประจำปี (บาท)	รวม (บาท)
ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการบริษัทฯ	3	14,599,992	-	-	14,599,992
คณะกรรมการบริษัท	3	-	-	-	-

ตารางแสดงค่าตอบแทนสำหรับผู้บริหารแผน และกรรมการบริษัทสำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2568

	จำนวน (ราย)	ค่าตอบแทน (บาท)	เบี้ยประชุม (บาท)	เงินรางวัล ประจำปี (บาท)	รวม (บาท)
ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการบริษัทฯ	3	3,749,994	-	-	3,749,994
คณะกรรมการบริษัท	3	-	-	-	-

ตารางแสดงค่าตอบแทนผู้บริหารแผน เป็นรายบุคคลสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567

รายชื่อ	รวมค่าตอบแทน (บาท)
	สำหรับปี 2567 สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567
1. นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์	4,866,664
2. นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร	4,866,664
3. นายพรชัย สุริยะเวช	4,866,664

ตารางแสดงค่าตอบแทนผู้บริหารแผน เป็นรายบุคคลสำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2568

รายชื่อ	รวมค่าตอบแทน (บาท)
---------	--------------------

	สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2568
1. นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์	1,249,998
2. นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร	1,249,998
3. นายพรชัย จีระเวช	1,249,998

(2) ค่าตอบแทนที่ไม่เป็นตัวเงิน

ไม่มีค่าตอบแทนที่ไม่เป็นตัวเงิน

อย่างไรก็ดี สำหรับนายพรชัย จีระเวช ซึ่งเป็นผู้บริหารแผนที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบไม่ได้รับค่าตอบแทนเพิ่มเติมในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว

8.2 รายงานผลการปฏิบัติหน้าที่ของผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบ

8.2.1 จำนวนครั้งและการเข้าประชุม

ในปี 2567 ได้จัดให้มีการประชุมผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบ จำนวนทั้งสิ้น 22 ครั้ง โดยเป็นการประชุมตามปกติที่ได้กำหนดไว้ล่วงหน้า 12 ครั้ง และการประชุมครั้งพิเศษ 10 ครั้ง และในงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2568 บริษัทฯ ได้จัดให้มีการประชุมผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบ จำนวนทั้งสิ้น 3 ครั้ง และครั้งพิเศษจำนวน 1 ครั้ง

8.2.2 ผลการปฏิบัติหน้าที่ของผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบ

สรุปสาระสำคัญในการปฏิบัติหน้าที่ของผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบ ปรากฏอยู่ในเอกสารแนบ 6 รายงานของผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบ

9. การควบคุมภายในและรายการระหว่างกัน

9.1 การควบคุมภายใน

บริษัทฯ เชื่อมั่นว่าการควบคุมภายในมีผลต่อประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการปฏิบัติงาน และเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้บริษัทฯ บรรลุวัตถุประสงค์ทางธุรกิจสามารถรับมือกับความเสี่ยงจากสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลง โดยบริษัทฯ ให้ความสำคัญในการปรับปรุงและพัฒนาระบบการควบคุมภายในอย่างต่อเนื่อง โดยนำกรอบการควบคุมภายในตามมาตรฐานสากลของ The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) ที่ได้ปรับปรุง framework มาประยุกต์ใช้ เพื่อให้บริษัทฯ บรรลุวัตถุประสงค์ของการควบคุมภายในทั้ง 3 ด้าน อันได้แก่ ด้านการปฏิบัติงาน (Operation) ด้านการรายงาน (Reporting) และด้านการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ (Compliance) ซึ่งเป็นหน้าที่และความรับผิดชอบของบุคลากรทุกคนในองค์กร โดยครอบคลุม 5 องค์ประกอบ ได้แก่ การควบคุมภายในองค์กร (Control Environment) การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment) การควบคุมการปฏิบัติงาน (Control Activities) ระบบสารสนเทศและการสื่อสารข้อมูล (Information and Communication) และระบบการติดตาม (Monitoring Activities)

สรุปความเห็นของคณะผู้บริหารแผนเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายในของบริษัทฯ

ในการประชุมคณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ ครั้งที่ 6/2568 วันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2568 คณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ ได้พิจารณาความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในของบริษัทฯ ประจำปี 2567 ที่ฝ่ายบริหารจัดการฯ โดยที่ประชุม มีมติว่าบริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอต่อการดำเนินธุรกิจ ซึ่งอยู่ระหว่างฟื้นฟูกิจการ

9.1.1 ความเพียงพอและความเหมาะสมของระบบการควบคุมภายใน

ผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการมีระบบการควบคุมภายในที่ดีและถือเป็นหน้าที่สำคัญที่จะต้องดำเนินการเพื่อให้มั่นใจได้ว่าบริษัทฯ และบริษัทย่อยมีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสมและเพียงพอในการดูแลการดำเนินงานให้เป็นไปตามเป้าหมาย วัตถุประสงค์ กฎหมาย และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องได้อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถป้องกันทรัพย์สินจากการทุจริตเสียหาย รวมทั้งมีการจัดทำบัญชีและรายงานทางการเงินที่ถูกต้อง น่าเชื่อถือ และมีการเปิดเผยข้อมูลอย่างครบถ้วน เพียงพอในระยะเวลาที่เหมาะสม เพื่อให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เป็นไปอย่างยั่งยืน และสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ของการควบคุมภายใน สรุปผลการควบคุมภายในได้ ดังนี้

9.1.1.1 การควบคุมภายในองค์กร (Control Environment)

บริษัทฯ มีสภาพแวดล้อมและการควบคุมภายในที่เพียงพอ สามารถสนับสนุนการกำกับดูแลกิจการที่ดี และมีความเหมาะสมต่อการดำเนินธุรกิจ โดยมีการส่งเสริมให้บุคลากรทุกคนในองค์กรเกิดจิตสำนึกที่ดีในการปฏิบัติงานในความรับผิดชอบ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของค่านิยมหลักองค์กร (AIM)

1) องค์กรแสดงถึงความยึดมั่นในคุณค่าของความซื่อตรง (Integrity) และจริยธรรม

บริษัทฯ ได้กำหนดคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี นโยบายต่าง ๆ มาตรฐานทางจริยธรรมและจรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจ โดยให้กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานของบริษัทฯ ยึดถือปฏิบัติเป็นค่านิยมร่วมขององค์กร ควบคู่ไปกับการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และคำสั่งอื่น ๆ อย่างเคร่งครัด และได้กำหนดจรรยาบรรณเฉพาะ เช่น จรรยาบรรณผู้ตรวจสอบภายใน จรรยาบรรณนักบิน จรรยาบรรณวิชาชีพพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน เป็นต้น รวมถึงได้กำหนดมาตรการป้องกันการกระทำที่ก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ มีการประชาสัมพันธ์ให้พนักงานรับทราบ

ตลอดจนเผยแพร่ผ่านเว็บไซต์ภายในของบริษัทฯ รวมถึงระบุในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี หัวข้อการกำกับดูแลกิจการที่ดี และบนเว็บไซต์ www.thaiairways.com ซึ่งผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายสามารถรับรู้ข้อมูลดังกล่าว มีกระบวนการควบคุมภายในที่เหมาะสมเพียงพอที่จะทำให้สามารถป้องกันการฉ้อฉล / การทุจริตได้ทันทั่วถึง โดยมีบทลงโทษตามข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงาน และข้อกำหนดเกี่ยวกับงานวินัยของบริษัทฯ

2) คณะกรรมการมีความเป็นอิสระจากฝ่ายบริหารและทำหน้าที่กำกับดูแล (Oversight) และพัฒนาการดำเนินการด้านการควบคุมภายใน

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการ ฉบับที่ศาลเห็นชอบการขอแก้ไขแผน เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 โดยอำนาจหน้าที่ในการจัดการกิจการต่าง ๆ ตกแก่คณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ ซึ่งได้รับการแต่งตั้งโดยศาลล้มละลายกลาง ปฏิบัติหน้าที่กำกับดูแลให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ผ่านการกำหนดนโยบาย แผนกลยุทธ์ เป้าหมาย วิสัยทัศน์ และพันธกิจที่กำหนดไว้ และสนับสนุนให้มีการดำเนินการด้านการควบคุมภายในที่เพียงพอเหมาะสม เป็นไปตามวัตถุประสงค์ กฎหมาย ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องอย่างมีประสิทธิภาพ มีการจัดทำตัวชี้วัดระดับองค์กร (Corporate KPIs) และระดับสายงาน (Functional KPIs) เพื่อกำหนดเป้าหมายการดำเนินธุรกิจที่ชัดเจน และวัดผลได้อย่างเป็นรูปธรรม รวมถึงการกำกับดูแลบริษัทย่อย บริษัทร่วมหรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง โดยกำหนดกระบวนการติดตามความคืบหน้าผลการดำเนินงานอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ ส่งผลให้บริษัทฯ สามารถดำเนินกิจการต่อไปได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน

3) ฝ่ายบริหารได้จัดให้มีโครงสร้างสายการรายงาน การกำหนดอำนาจในการสั่งการและความรับผิดชอบที่เหมาะสม เพื่อให้องค์กรบรรลุวัตถุประสงค์ ภายใต้การกำกับดูแล (Oversight) ของคณะกรรมการ

บริษัทฯ จัดทำ ทบทวน และปรับปรุงโครงสร้างองค์กร เพื่อให้เหมาะสมและสอดคล้องกับการดำเนินธุรกิจ มีการกำหนดบทบาท หน้าที่ของฝ่ายบริหารไว้อย่างชัดเจนเป็นลายลักษณ์อักษร เพื่อให้การดำเนินงานมีความคล่องตัว และเหมาะสมในสภาพธุรกิจในปัจจุบัน มีการกำหนดการรายงานตามสายการบังคับบัญชา และลำดับชั้นของการอนุมัติ (Table of Authority: TOA) เพื่อให้เกิดการตรวจสอบถ่วงดุลระหว่างกัน (Check & Balance) มีการแบ่งแยกหน้าที่ที่สำคัญระหว่างการประชุมธุรกิจการบินและหน่วยธุรกิจอย่างชัดเจน และเป็นไปตามข้อกำหนดทางกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้องค์กรบรรลุวัตถุประสงค์ ภายใต้การกำกับดูแลของคณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ รวมถึงมีสำนักงานการตรวจสอบภายในที่ขึ้นตรงกับผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบ มีสายการรายงานที่ชัดเจน ซึ่งสนับสนุนการปฏิบัติงานของสำนักงานการตรวจสอบภายในให้มีความเป็นอิสระ

4) องค์กรแสดงถึงความมุ่งมั่นในการมุ่งใจ พัฒนาและรักษาบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถ

บริษัทฯ กำหนดนโยบายการบริหารทรัพยากรบุคคล เพื่อเป็นแนวทางและหลักเกณฑ์ในการวางแผนการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคล ซึ่งระบุอย่างชัดเจนในข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงาน ข้อกำหนดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร โดยครอบคลุมการปฏิบัติงาน เช่น การบริหารอัตรากำลัง การสรรหา คัดเลือก แต่งตั้งหรือโยกย้ายบุคลากร เป็นต้น เพื่อให้ได้บุคลากรที่มีความรู้ ความสามารถ และศักยภาพตามคุณลักษณะที่พึงประสงค์ อันประกอบด้วย ค่านิยมหลัก (Core Value) และสมรรถนะผู้นำ (Leadership Competency) ตลอดจนกำหนดให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงานให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โดยกำหนดตัวชี้วัด (Key Performance Indicators/KPIs) ที่ชัดเจน สอดคล้องกับเป้าหมายที่บริษัทฯ กำหนด มีการจัดหลักสูตรการอบรมต่าง ๆ ให้พนักงานได้เข้าอบรมทั้งภายในและภายนอกบริษัทฯ เพื่อเป็นการพัฒนาศักยภาพของพนักงานให้สอดคล้องกับความต้องการของบริษัทฯ และเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด

มีการจัดทำแผนการพัฒนาและฝึกอบรม (Training Roadmap) การจัดการองค์ความรู้ภายในองค์กร (Knowledge Management) รวมถึงการจัดทำแผนพัฒนารายบุคคล (Individual Development Plan/IDP) มีการทบทวนนโยบายและวิธีปฏิบัติด้านทรัพยากรบุคคลให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน มีการกำหนดหลักเกณฑ์ในการบริหารเส้นทางความก้าวหน้าในอาชีพ (Career Management) และการวางแผนสืบทอดตำแหน่งงาน (Succession Plan) เพื่อสร้างโอกาสการพัฒนาบุคลากรในด้านความก้าวหน้าทางอาชีพของแต่ละกลุ่มงาน รวมถึงมีคณะกรรมการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคล (Human Resources Committee/HRC) ซึ่งมีหน้าที่บริหารจัดการงานด้านทรัพยากรบุคคล เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายองค์กร ตลอดจนจัดให้มีสวัสดิการให้กับพนักงาน อาทิ ประกันสุขภาพ ฌาปนกิจสงเคราะห์/ส่งพนักงาน รวมทั้งค่าตอบแทนพิเศษ One-time ให้กับพนักงาน เพื่อเป็นขวัญและกำลังใจที่ให้ความร่วมมือกับบริษัทฯ ในการดำเนินการต่าง ๆ ในช่วงเวลาที่ผ่านมา

5) องค์กรกำหนดให้บุคลากรมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการควบคุมภายใน เพื่อให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ขององค์กร

บริษัทฯ กำหนดให้ผู้บริหารและพนักงาน มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการควบคุมภายในที่เพียงพอและเหมาะสม โดยกำหนดนโยบาย ระเบียบบริษัทฯ คำสั่งบริษัทฯ แนวปฏิบัติต่าง ๆ รวมถึงเอกสารประกอบการควบคุมภายใน เช่น แผนผังกระบวนการปฏิบัติงาน (Workflow) ครอบคลุมการปฏิบัติงานของบริษัทฯ รวมถึงข้อมูลความเสี่ยงและการควบคุมที่สำคัญ (Key Risks and Controls) สำหรับแต่ละกระบวนการ เป็นต้น และกำหนดให้มีการทบทวนและปรับปรุงเอกสารต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับสถานการณ์และสภาพแวดล้อมภายนอก และ/หรือนโยบายบริษัทฯ ที่เปลี่ยนแปลงไป เพื่อให้พนักงานมีความรู้ความเข้าใจและตระหนักถึงความสำคัญของระบบการควบคุมภายใน มีกระบวนการสอบทานรายงานทางการเงินและมีใช้การเงินอย่างเป็นระบบ โดยผ่านกระบวนการทำงานที่ได้กำหนดไว้อย่างเหมาะสม มีการแบ่งหน้าที่งานเพื่อมิให้หน่วยงานหรือบุคคลเดียวกัน ปฏิบัติหน้าที่สำคัญหรือเสี่ยงต่อความเสียหายของบริษัทฯ มี Check & Balance เพื่อเป็นการถ่วงดุล และป้องกันความผิดพลาดและการปฏิบัติที่ไม่เป็นไปตามกฎ ระเบียบ รวมถึงกำหนดตัวชี้วัดการปฏิบัติงาน (KPI) ซึ่งถ่ายทอดเป้าหมายของแต่ละสายงานไปยังพนักงาน และสื่อสารนโยบาย ข้อปฏิบัติต่าง ๆ ที่มีการเปลี่ยนแปลงให้ผู้บริหารและพนักงานรับทราบอย่างทั่วถึงผ่านช่องทางสื่อสารต่าง ๆ ภายในบริษัทฯ นอกจากนี้ ยังมีการถ่ายทอดองค์ความรู้เกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน (Risk Management & Internal Control) ในรูปแบบ e-Learning ให้พนักงานภายในองค์กรตระหนักและเข้าใจความสำคัญของการควบคุมภายในและนำไปปฏิบัติ

9.1.1.2 การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment)

บริษัทฯ กำหนดโครงสร้างการบริหารความเสี่ยงองค์กร โดยแต่งตั้งให้คณะกรรมการฝ่ายบริหารงานนโยบายของบริษัทฯ ปฏิบัติหน้าที่คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ โดยมีหน้าที่ในการกำกับดูแลการบริหารความเสี่ยง สนับสนุนให้มีการดำเนินงานด้านการบริหารความเสี่ยงองค์กรให้สอดคล้องกับกลยุทธ์และเป้าหมายของบริษัทฯ มีการกำหนดนโยบายการบริหารความเสี่ยง เพื่อให้กรรมการ ผู้บริหารและพนักงานต้องปฏิบัติ ภายใต้การเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อม ทั้งปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกองค์กร เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายตามที่บริษัทฯ กำหนด

1) องค์กรกำหนดวัตถุประสงค์ไว้อย่างชัดเจนเพียงพอ เพื่อให้สามารถระบุและประเมินความเสี่ยงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบรรลุวัตถุประสงค์ขององค์กร

บริษัทฯ กำหนดวัตถุประสงค์ในการดำเนินงาน โดยมุ่งเน้นการสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้าให้การบริการระดับโลก สร้างคุณค่าในทุกมิติ ด้วยวิสัยทัศน์ “สายการบินคุณภาพสูงที่ให้บริการเต็มรูปแบบด้วยความแข็งแกร่งของอัตลักษณ์ความเป็นไทย เชื่อมโยงประเทศไทยสู่ทั่วโลก และสร้างผลกำไรที่ดียิ่งอย่างต่อเนื่อง” โดยมีพันธกิจที่มุ่งเน้น 4 ด้าน คือ

1. Customer Centric สร้างประสบการณ์ที่ดีกับลูกค้า
2. Commercial Excellence ความเป็นเลิศด้านการพาณิชย์
3. Cost Competitiveness ต้นทุนที่แข่งขันได้
4. Continuous Improvement ผู้นำด้านการปฏิบัติการบิน

ภายใต้การรักษามาตรฐานความปลอดภัยในระดับสากล ตลอดจนได้กำหนดค่านิยมหลักขององค์กร (Core Values) คือ “AIM” เพื่อใช้เป็นแนวทางให้ทุกคนยึดถือปฏิบัติด้วยความร่วมมือร่วมใจอย่างต่อเนื่องจนกลายเป็นวัฒนธรรมของพนักงานการบินไทยในที่สุด นอกจากนี้ บริษัทฯ กำหนดนโยบายการบริหารความเสี่ยงที่ได้รับอนุมัติจากประธานเจ้าหน้าที่บริหาร พร้อมจัดทำคู่มือเพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติให้สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยสื่อสารผ่านอีเมลและการประชุมเพื่อบริหารความเสี่ยงองค์กร ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินและมาตรฐานการบัญชีต่าง ๆ โดยมีการปรับปรุงนโยบายบัญชีของบริษัทฯ ให้สอดคล้องกับแนวปฏิบัติในปัจจุบัน โดยรายงานทางการเงินของบริษัทฯ ผ่านการสอบทาน/ตรวจสอบ และรับรองงบการเงินโดยผู้สอบบัญชี ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) ให้ความเห็นชอบเป็นผู้ลงลายมือชื่อในรายงานการตรวจสอบบัญชี ตาม พ.ร.บ. หลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมถึงมีการสอบทานจากผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบ เพื่อให้มั่นใจว่ารายงานทางการเงิน มีความถูกต้องตามควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินและมาตรฐานการบัญชี

2) องค์กรระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงที่อาจกระทบต่อการบรรลุวัตถุประสงค์ไว้อย่างครอบคลุมทั่วทั้งองค์กร

บริษัทฯ มีการระบุ วิเคราะห์ และประเมินปัจจัยเสี่ยงในด้านต่าง ๆ ทั้งจากปัจจัยภายในและภายนอก เช่น เศรษฐกิจ สังคม การเมือง การเปลี่ยนแปลงกฎหมาย ภัยธรรมชาติ เทคโนโลยี แนวโน้มอุตสาหกรรม โครงสร้างองค์กร กระบวนการปฏิบัติงาน บุคลากร เป็นต้น โดยพิจารณาประเมินความเสี่ยงทั้งด้านผลกระทบ (Impact) และด้านโอกาสที่จะเกิด (Likelihood) ครอบคลุมความเสี่ยงประเภทต่าง ๆ ได้แก่ ด้านกลยุทธ์ ด้านการดำเนินงาน ด้านการรายงานทั้งด้านการเงินและมิใช่การเงิน และด้านมาตรฐานและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องในการดำเนินธุรกิจ ด้านการทุจริต ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ รวมถึงความเสี่ยงที่เกิดขึ้นใหม่ โดยสายงานต่าง ๆ จัดทำดัชนีชี้วัดความเสี่ยง (Key Risk Indicator / KRIs) สำหรับแต่ละความเสี่ยง เพื่อเป็นเครื่องมือในการชี้วัดและติดตามความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งหน่วยงานเจ้าของความเสี่ยงจะกำหนดหรือทบทวนมาตรการควบคุม และจัดทำแผนการบริหารจัดการเพื่อรองรับผลกระทบจากความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้

3) องค์กรได้พิจารณาถึงโอกาสที่จะเกิดการทุจริตในการประเมินความเสี่ยงที่จะบรรลุวัตถุประสงค์ขององค์กร

บริษัทฯ พิจารณปัจจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกองค์กร ในการพิจารณาปัจจัยเสี่ยงที่อาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจขององค์กร ในการประเมินความเสี่ยงองค์กร รวมถึงพิจารณาปัจจัยด้านข้อร้องเรียนหรือโอกาสในการเกิดทุจริตขององค์กร นอกจากนี้ บริษัทฯ กำหนดระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการร้องเรียนและการแจ้งเบาะแสเกี่ยวกับการทุจริต และการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบขององค์กร พ.ศ. 2567 ซึ่งสอดคล้องกับแนวปฏิบัติด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี เรื่องแนวทางการจัดทำนโยบายและวิธีปฏิบัติการแจ้งเบาะแส (Whistle Blowing) ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย กำหนดนโยบายต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน โดยมีรายละเอียดที่แสดงเจตนารมณ์และความมุ่งมั่นในการต่อต้าน และไม่ยอมรับการทุจริตและคอร์รัปชันทุกรูปแบบทั้งทางตรงและทางอ้อม มีการติดตามความคืบหน้าการดำเนินการเพื่อให้เกิดความโปร่งใสและเป็นธรรม มีความซื่อสัตย์สุจริตในการปฏิบัติงาน มีการเผยแพร่ข้อมูลผ่านทาง Bulletin “CG Mindset โปร่งใส สุจริต เป็นธรรม” เพื่อให้ความรู้ในเรื่องการป้องกันและต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน โดยกำหนดให้เป็นหน้าที่ของพนักงานทุกคนที่จะต้องช่วยกันสอดส่องดูแลป้องกันการทุจริตและคอร์รัปชันในบริษัทฯ

4) องค์กรสามารถระบุและประเมินความเสี่ยงที่อาจมีผลกระทบต่อระบบการควบคุมภายใน

บริษัทฯ โดยคณะกรรมการฝ่ายบริหารงานนโยบาย ได้หารือร่วมกันเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้น เพื่อกำหนดแนวทางในการตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงนั้น ๆ โดยนำปัจจัยต่าง ๆ ทั้งภายในและภายนอก ที่มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ มาประเมินและวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลง เช่น สภาพแวดล้อมด้านเศรษฐกิจ ด้านอุตสาหกรรมการบิน และด้านข้อกำหนดทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการดำเนินธุรกิจ การนำเทคโนโลยีมาใช้ในการดำเนินงาน เป็นต้น เพื่อปรับปรุงกระบวนการทำงานให้มีประสิทธิภาพ และรวดเร็วยิ่งขึ้น รวมถึงมีการนำเครื่องมือในการวิเคราะห์ความเสี่ยง มาใช้ในการวิเคราะห์และประเมินความเสี่ยงระดับองค์กร และกำหนดมาตรการเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงและความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้

9.1.1.3. การควบคุมการปฏิบัติงาน (Control Activities)

บริษัทฯ ได้กำหนดกิจกรรมการควบคุมที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล โดยคำนึงถึงหลักการควบคุมภายในที่ดี เพื่อช่วยลดความเสี่ยงที่จะไม่บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ ให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ โดยการจัดทำนโยบายระเบียบปฏิบัติ คู่มือ ขั้นตอนการปฏิบัติงาน และเอกสารประกอบการควบคุมภายในอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร ส่งเสริมให้มีกิจกรรมที่มีความโปร่งใส ตรวจสอบได้ และเป็นธรรม และการอนุมัติที่คำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ

1) องค์กรมีมาตรการควบคุมที่ช่วยลดความเสี่ยงที่จะไม่บรรลุวัตถุประสงค์ขององค์กรให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้

บริษัทฯ จัดให้มีการควบคุมภายในทั้งในระดับองค์กรและระดับกระบวนการ ผ่านทางคู่มือและขั้นตอนการปฏิบัติงาน ซึ่งกำหนดมาตรการควบคุมทั้งแบบป้องกัน (Preventive) และตรวจจับ (Detective) ในรูปแบบการควบคุมแบบ Manual การควบคุมโดยบุคลากรและเทคโนโลยี (Semi-Automated Control) และการควบคุมแบบอัตโนมัติ (Automated Control) เพื่อให้สอดคล้องและเหมาะสมกับลักษณะการดำเนินธุรกิจ และลดความเสี่ยงที่จะทำให้องค์กรไม่บรรลุวัตถุประสงค์

บริษัทฯ ทบทวนและปรับปรุงตารางกำหนดอำนาจการบริหารงาน (TOA) อย่างต่อเนื่อง รวมถึงออกมาตรการป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์และติดตามการปฏิบัติตามจรรยาบรรณธุรกิจ บริษัทฯ มีการเก็บรวบรวมและสอบทานข้อมูลผู้ถือหุ้นรายใหญ่ คณะกรรมการ และรายการระหว่างกัน เพื่อความโปร่งใส พร้อมจัดโครงสร้างองค์กรให้เหมาะสมกับธุรกิจและแบ่งแยกหน้าที่ของประธานคณะผู้บริหารแผนปฏิบัติการและประธานเจ้าหน้าที่บริหารอย่างชัดเจน เพื่อรักษาสมดุลอำนาจและเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ

2) องค์กรเลือกและพัฒนากิจกรรมการควบคุมทั่วไปด้วยระบบเทคโนโลยี เพื่อช่วยสนับสนุนการบรรลุวัตถุประสงค์

บริษัทฯ จัดทำกระบวนการกำกับดูแลและการให้บริการด้านดิจิทัล (Digital Governance) เพื่อพัฒนาการบริหารจัดการ การปฏิบัติงาน และการให้บริการด้านดิจิทัล ให้สามารถตอบสนองตรงตามวัตถุประสงค์ของการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ มีนโยบายและมาตรการการรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านสารสนเทศและไซเบอร์ (Information and Cyber Security Policy & Controls) โดยอ้างอิงกรอบ NIST (National Institute of Standards and Technology) และมาตรฐานสากล ISO : 27001 ให้บุคลากรทุกคนต้องถือปฏิบัติโดยออกเป็นคำสั่งบริษัทฯ เพื่อให้เกิดความมั่นคงปลอดภัยกับสารสนเทศของบริษัทฯ

นอกจากนี้ บริษัทฯ มีการจัดทำแผนสำรองฉุกเฉิน โดยจัดให้มีหน่วยงานที่รับผิดชอบในการบริหารจัดการความต่อเนื่องในการดำเนินธุรกิจ โดยแผนสำรองฉุกเฉินครอบคลุมการระบุและจัดลำดับความสำคัญของกระบวนการทางธุรกิจที่สำคัญ รวมถึงการประเมินความเสี่ยงในการสร้างความต่อเนื่องในการดำเนินธุรกิจ เพื่อให้มั่นใจว่าแผนสำรองฉุกเฉินที่กำหนดสามารถนำไปปฏิบัติได้จริงตามวัตถุประสงค์

3) องค์กรจัดให้มีกิจกรรมการควบคุมผ่านทางนโยบาย ซึ่งได้กำหนดสิ่งที่คาดหวังและขั้นตอนการปฏิบัติเพื่อให้นโยบายที่กำหนดไว้นั้นสามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้

บริษัทฯ จัดให้มีกิจกรรมการควบคุมโดยนำกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับของหน่วยงาน/องค์กรภายนอกที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน ทั้งของภาครัฐและองค์กรต่าง ๆ ทั้งในและต่างประเทศ มาประมวลและจัดทำเป็นนโยบาย ระเบียบปฏิบัติ และคู่มือการปฏิบัติงาน ทั้งที่เป็นลายลักษณ์อักษรและ Electronic เพื่อให้นโยบาย ระเบียบปฏิบัติ และคู่มือต่าง ๆ สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้ มีการจัดทำนโยบายการเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทฯ เพื่อกำหนดแนวทางในการพิจารณาความขัดแย้งทางผลประโยชน์อย่างรอบคอบ โปร่งใส และเป็นไปตามกฎหมาย ข้อบังคับ ประกาศ คำสั่ง หรือข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ คณะกรรมการกำกับตลาดทุน และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และเพื่อให้บริษัทสามารถเปิดเผยข้อมูลอย่างครบถ้วน เพื่อผลประโยชน์โดยรวมของบริษัทฯ เป็นสำคัญ และสอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี มีนโยบายต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน มีการกำหนดมาตรการป้องกันการขัดกันระหว่างผลประโยชน์ส่วนตนกับผลประโยชน์ส่วนรวม เพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติงานของผู้บริหาร และพนักงานให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดประโยชน์สูงสุดแก่บริษัทฯ ตลอดจนมีกระบวนการสอบทานรายงานทางการเงินและมิใช่การเงินอย่างเหมาะสม มีการถ่ายทอดนโยบายจากผู้บริหารไปยังผู้ได้บังคับบัญชาเพื่อนำไปปฏิบัติ

นอกจากนี้ บริษัทฯ กำหนดให้ตัวแทนของบริษัทฯ ปฏิบัติหน้าที่กรรมการผู้แทนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง (ปฏิบัติหน้าที่ที่ 2) และได้กำหนดกระบวนการติดตาม และกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อย บริษัทร่วมหรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง โดยจัดให้มีการวิเคราะห์ติดตามและรายงานผลการดำเนินงานเป็นประจำ เพื่อเป็นข้อมูลสนับสนุนให้ฝ่ายบริหารใช้ในการตัดสินใจ กำหนดทิศทางและแนวทางในการกำกับดูแลการลงทุนในบริษัทย่อย บริษัทร่วมหรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง

9.1.1.4. ระบบสารสนเทศและการสื่อสารข้อมูล (Information & Communication)

บริษัทฯ ให้ความสำคัญเรื่องการสื่อสารและคุณภาพของข้อมูลสารสนเทศ ซึ่งเป็นส่วนสำคัญที่สนับสนุนให้การควบคุมภายในมีประสิทธิภาพโดยจัดให้มีช่องทางการสื่อสารที่เหมาะสมกับผู้มีส่วนได้เสียทั้งภายนอกและภายในองค์กร นอกจากนี้ยังได้นำระบบดิจิทัลและเทคโนโลยีมาช่วยสนับสนุนการทำงาน ประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูลต่าง ๆ ให้ความถูกต้องแม่นยำ เพื่อช่วยลดขั้นตอนการทำงาน ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินธุรกิจให้บรรลุเป้าหมายของบริษัทฯ

1) องค์กรมีข้อมูลที่เกี่ยวข้องและมีคุณภาพ เพื่อสนับสนุนให้การควบคุมภายในสามารถดำเนินไปตามที่กำหนดไว้

บริษัทฯ บริหารจัดการข้อมูล โดยกำหนดการเข้าถึงข้อมูลตามหน้าที่และความรับผิดชอบของบุคลากรในการปฏิบัติงาน และกำหนดช่องทางการสื่อสารข้อมูลภายในองค์กร เพื่อสื่อสารให้บุคลากรที่เกี่ยวข้องรับทราบข้อมูลอย่างถูกต้องและทันเวลา รวมถึงขั้นตอนและกระบวนการในการแก้ไขข้อบกพร่องข้อมูล เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ถูกต้องตรงความเป็นจริงมากที่สุดก่อนที่จะนำข้อมูลไปใช้เพื่อประกอบการตัดสินใจ เพื่อดำเนินงาน หรือเพื่อรายงานต่อบุคคลภายนอก ตลอดจนมีการพิจารณาข้อมูลที่ได้รับจากแหล่งข้อมูลภายนอกต่าง ๆ มาประเมินและใช้ประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจ และข้อมูลจากภายในองค์กร เพื่อใช้ประกอบการตัดสินใจ

นอกจากนี้ บริษัทฯ ดำเนินงานและบริหารจัดการข้อมูลส่วนบุคคล ตามตามพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 (PDPA) และ General Data Protection Regulation (GDPR)

2) องค์กรสื่อสารข้อมูลภายใน ซึ่งรวมถึงวัตถุประสงค์และความรับผิดชอบต่อการควบคุมภายในที่จำเป็นต่อการสนับสนุนให้การควบคุมภายในดำเนินไปตามที่วางไว้

บริษัทฯ มีระบบสารสนเทศ และกระบวนการสื่อสารข้อมูลภายในอย่างเพียงพอและมีประสิทธิภาพ มีช่องทางในการสื่อสารทั้งภายในหน่วยงานและระหว่างหน่วยงานผ่านทางการประชุม, เอกสาร, email, Internet, Intranet และ Application ต่าง ๆ ซึ่งเป็นช่องทางในการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารที่สำคัญ เช่น คำสั่งบริษัทฯ ประกาศบริษัทฯ การจัดประชุม Staff Meeting การจัดถ่ายทอด (Live) "TG Family Talk" ผ่านช่องทาง Facebook Group "TG Family" หรือ MS Teams เป็นต้น เพื่อให้พนักงานและผู้บริหารได้รับทราบและสามารถเข้าถึงข้อมูลในการปฏิบัติงาน ข่าวสารที่จำเป็นและสวัสดิการต่าง ๆ อย่างสม่ำเสมอ รวมถึงมีการประชาสัมพันธ์ให้พนักงานตระหนักถึงค่านิยมหลักของการบินไทย (THAI Core Values : AIM) เพื่อสนับสนุนให้การทำงานของบริษัทฯ เป็นไปตามแผนฟื้นฟูกิจการที่กำหนดไว้

บริษัทฯ กำหนดช่องทางการส่งข้อร้องเรียนการทุจริต หรือการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ องค์กร ผ่านช่องทาง 4 ช่องทาง ดังนี้

1. ทางวาจาหรือเป็นลายลักษณ์อักษรต่อผู้มีสิทธิรับข้อร้องเรียน
2. ทางไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ (Email) ของผู้มีสิทธิรับข้อร้องเรียน หรือ whistleblower@thaairways.com
3. จดหมายถึงผู้มีสิทธิรับข้อร้องเรียน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เลขที่ 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900
4. เว็บไซต์ของบริษัท www.thaairways.com

นอกจากนี้ บริษัทฯ กำหนดให้ผู้อำนวยการฝ่ายกำกับการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์องค์กร เป็นผู้รับข้อร้องเรียนในกรณีที่มีการส่งข้อร้องเรียนไปยังบุคคลอื่นที่มีใช้ผู้มีสิทธิรับข้อร้องเรียน เพื่อพิจารณาดำเนินการตามระเบียบต่อไป

3) องค์กรได้สื่อสารกับหน่วยงานภายนอก เกี่ยวกับประเด็นที่อาจมีผลกระทบต่อการควบคุมภายใน

บริษัทฯ กำหนดแนวทางการเปิดเผยข้อมูล โดยเป็นส่วนหนึ่งของคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งมีข้อกำหนดเกี่ยวกับการสื่อสารและการเปิดเผยข้อมูล รวมถึงเอกสารทางการเงินของบริษัทฯ เพื่อให้การเปิดเผยข้อมูลแก่ผู้ถือหุ้น นักลงทุน และผู้มีส่วนได้เสีย เป็นไปอย่างถูกต้อง ทันเวลา และสอดคล้องกับกฎหมาย หลักเกณฑ์มาตรฐานและแนวทางการปฏิบัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยผ่านช่องทางสื่อสารของบริษัทฯ

บริษัทฯ มีการสื่อสารกับหน่วยงานภายนอก หรือผู้มีส่วนได้เสียหลากหลายช่องทาง เพื่อสื่อสารประเด็นต่าง ๆ ที่สำคัญที่มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ เช่น การเปิดเผยข้อมูลในรูปแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี รายงานประจำปี (แบบ 56-1 One Report) เผยแพร่ทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ และเว็บไซต์ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) และมีการสื่อสารประชาสัมพันธ์ข่าวสารของ บริษัทฯ ผ่านช่องทางสื่อต่าง ๆ รวมถึง Call Center และ Mobile Application เพื่อเป็นศูนย์บริการลูกค้าของบริษัทฯ ตลอดจนจัดให้มีช่องทางในการร้องเรียน สื่อสารข้อมูลจากลูกค้า / คู่ค้า สายการบินลูกค้า และองค์กร / หน่วยงานภายนอกต่าง ๆ

นอกจากนี้ บริษัทฯ จัดให้มีช่องทางให้บุคคลภายนอกและผู้มีส่วนได้เสีย สามารถแจ้งข้อมูลหรือเบาะแสเกี่ยวกับการทุจริตภายในบริษัทฯ (นโยบายต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน) ตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการร้องเรียนและการแจ้งเบาะแสเกี่ยวกับการทุจริตและการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบองค์กรที่กำหนด รวมถึงบริษัทฯ กำหนดช่องทางหลักสำหรับการรับเรื่องร้องเรียนจากลูกค้า (Customer Complaint) หรือการติดต่อจากลูกค้า ได้แก่ อีเมล เว็บไซต์ หรือศูนย์บริการ THAI Contact Center

9.1.1.5. ระบบการติดตาม (Monitoring Activities)

บริษัทฯ มีกระบวนการติดตามและประเมินความเพียงพอของการควบคุมภายใน พร้อมทั้งกำหนดแนวทางพัฒนาปรับปรุง เพื่อให้มั่นใจได้ว่าระบบการควบคุมภายในของบริษัทฯ มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล กรณีที่หน่วยงานตรวจสอบภายในตรวจพบข้อบกพร่องของระบบการควบคุมภายใน บริษัทฯ จัดให้มีกระบวนการรายงานข้อบกพร่องที่พบต่อผู้บริหารได้รับทราบอย่างทันทั่วถึง รวมถึงกระบวนการติดตามเพื่อให้มั่นใจว่าการปรับปรุงแก้ไขได้ดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพและแล้วเสร็จตามที่กำหนดไว้

1) องค์กรติดตามและประเมินผลการควบคุมภายใน เพื่อให้มั่นใจได้ว่าการควบคุมภายในยังดำเนินไปอย่างครบถ้วน เหมาะสม

บริษัทฯ มีการกำหนดแผนการปรับปรุงและติดตามการดำเนินงานและประเมินผลการควบคุมภายในอย่างเหมาะสม โดยผู้บริหารทุกระดับรับทราบและตระหนักถึงความรับผิดชอบที่มีต่อการติดตามผลการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามแผนงานและเป้าหมายที่กำหนด มีการสอบทานและประเมินประสิทธิภาพการควบคุมภายในของหน่วยงานต่าง ๆ โดยสำนักงานการตรวจสอบภายใน ตามแผนการตรวจสอบภายในประจำปี และฝ่ายรับรองคุณภาพ ความปลอดภัย และการรักษาความปลอดภัยองค์กร ดำเนินการตรวจสอบด้านปฏิบัติการ เพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) และมาตรฐานความปลอดภัยของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association : IATA) นอกจากนี้ ยังมีผู้ตรวจสอบจากหน่วยงานภายนอก ทำการตรวจสอบการดำเนินงาน เช่น European Aviation Safety Agency (EASA), Federal Aviation Administration (FAA) และหน่วยงานกำกับดูแลของประเทศต่าง ๆ เป็นต้น ซึ่งผู้บริหารได้ให้ความสำคัญและมีการพิจารณาเพื่อปรับปรุงแก้ไขตามข้อเสนอแนะของผู้ตรวจสอบดังกล่าว

นอกจากนี้ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้มีส่วนได้เสียว่า บริษัทฯ มีความพร้อมด้านระบบการควบคุมภายใน สำหรับการเสนอขายหลักทรัพย์และการกลับเข้าซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย บริษัทฯ ได้ว่าจ้าง บริษัท เคพีเอ็มจี ภูมิไชย ที่ปรึกษาธุรกิจ จำกัด ซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และปฏิบัติงานตามมาตรฐานสากลที่เกี่ยวข้อง ด้านการควบคุมภายใน ดำเนินการประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในของบริษัทฯ เพื่อให้มั่นใจว่า บริษัทฯ มีระบบควบคุมภายในที่เพียงพอเหมาะสมและดำเนินการเป็นไปตามการควบคุมภายในที่กำหนด

2) องค์การประเมินและสื่อสารข้อบกพร่องของการควบคุมภายในอย่างทันเวลาต่อบุคคลที่รับผิดชอบ ซึ่งรวมถึงผู้บริหารระดับสูง และคณะกรรมการตามความเหมาะสม

บริษัทฯ มีสำนักงานการตรวจสอบภายในปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน และรายงานผลการตรวจสอบแก่ผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบ โดยมีขอบเขตการปฏิบัติงานด้านการให้ความเชื่อมั่นและให้คำปรึกษาตามแนวทางที่สอดคล้องกับมาตรฐานสากล สำหรับการปฏิบัติงานวิชาชีพตรวจสอบภายใน และมีสายบังคับบัญชาขึ้นตรงต่อผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบ เพื่อให้ผู้ตรวจสอบภายในสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างเป็นอิสระและเที่ยงธรรม ตามแนวทางของการปฏิบัติงานตรวจสอบภายในซึ่งกำหนดอยู่ในกฎบัตรของสำนักงานการตรวจสอบภายใน ในกรณีที่พบข้อบกพร่องหรือประเด็นด้านระบบการควบคุมภายใน สำนักงานการตรวจสอบภายใน รายงานผลการตรวจสอบภายในต่อผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบ และผู้บริหารของกระบวนการปฏิบัติงานหรือสายงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงกำหนดกระบวนการติดตาม เพื่อให้มั่นใจว่ามีการดำเนินการแก้ไขอย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นไปตามกรอบเวลาที่กำหนด

9.1.2 ข้อบกพร่องเกี่ยวกับระบบควบคุมภายใน

ในปี 2567 บริษัทฯ ได้ว่าจ้างบริษัท เคพีเอ็มจี ภูมิไชย ที่ปรึกษาธุรกิจ จำกัด (KPMG) ซึ่งเป็นบริษัทที่ปรึกษาภายนอกที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญ และปฏิบัติงานตามมาตรฐานสากล เพื่อทำหน้าที่สอบทานและประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในของบริษัทฯ รวมทั้งให้คำแนะนำเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่บริษัทฯ ควรเพื่อให้เป็นไปตามหลักการควบคุมภายในที่ดี และสอดคล้องกับการตอบแบบประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในของสำนักงาน ก.ล.ต. ซึ่งบริษัทฯ ได้เปิดเผยผลการสอบทานดังกล่าวในแบบแสดงรายการข้อมูลการเสนอขายหลักทรัพย์และหนังสือชี้ชวนของบริษัทฯ สำหรับการเสนอขายหลักทรัพย์ภายใต้การปรับโครงสร้างทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการในช่วงเดือนพฤศจิกายนที่ผ่านมา โดยจากการสอบทานของ KPMG ช่วงเดือนสิงหาคม - เดือนตุลาคม 2567 ยังคงพบประเด็นความเสี่ยงปานกลางที่ KPMG มีข้อสังเกตและข้อเสนอแนะที่สำคัญ 7 ประเด็น ซึ่งบริษัทฯ ได้กำหนดแผนการดำเนินการปรับปรุงแก้ไขซึ่งได้รับความเห็นชอบโดยผู้บริหาร โดยครอบคลุมรายละเอียดแผนการดำเนินการ ผู้รับผิดชอบ และวันที่คาดว่าจะแล้วเสร็จอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร โดยปัจจุบันมีประเด็นเกี่ยวกับการควบคุมภายในคงเหลือ ซึ่งมีระดับความเสี่ยงในระดับปานกลางและต่ำบางส่วน ที่อยู่ระหว่างการดำเนินการแก้ไข อย่างไรก็ตาม ผู้บริหารได้จัดให้มีกระบวนการติดตามการแก้ไขตามแผนดำเนินการที่กำหนดอย่างต่อเนื่อง โดยกำหนดให้กลุ่มงานความเสี่ยงและควบคุมภายใน ติดตามการดำเนินการแก้ไข เป็นรายเดือน และรายงานต่อผู้บังคับบัญชาตามลำดับ รวมถึงสำนักงานการตรวจสอบภายในได้มีการกำหนดแผนการติดตามรวมอยู่ในแผนการตรวจสอบภายในประจำปี 2568 เพื่อให้มั่นใจได้ว่าการดำเนินการแก้ไขเป็นไปตามแผนที่กำหนด โดยมีความคืบหน้าในการดำเนินการและผลการตรวจสอบในประเด็นคงค้าง ณ เดือนพฤษภาคม 2568 ดังนี้

ประเด็นที่ตรวจพบ	แผนดำเนินการปรับปรุงที่เห็นชอบโดยผู้บริหาร และผลการตรวจติดตามเมื่อ มี.ย. 2568
กระบวนการบริหารครัวการบิน	
1. การเบิกวัตถุดิบไม่เป็นไปตามแผนการผลิตและสูตรการผลิต (BOM)	<p>บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเรียบร้อยแล้ว ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> ฝ่ายผลิตดำเนินการเบิกจ่ายวัตถุดิบเพื่อผลิตอาหารเป็นไปตามสูตรการผลิต (BOM) ฝ่ายผลิตดำเนินการเปรียบเทียบข้อมูลค่าเฉลี่ยการทวนสอบอัตราสูญเสีย (Yield Test) สำหรับวัตถุดิบที่มีมูลค่าสูง และเพื่อปรับปรุงสูตรการผลิต (BOM) ในระบบ SAP ให้สอดคล้องกับอัตราสูญเสียจากการผลิตจริง ฝ่ายผลิตมีการเบิกวัตถุดิบเป็นไปตามแผนประมาณการผลิตและเกณฑ์การเบิกวัตถุดิบเกิน (Buffer) ที่กำหนด รวมทั้งมีการทำเอกสารประกอบในกรณีที่มีการเบิกวัตถุดิบเกิน สำหรับการผลิตเบเกอรี่ กรณีที่ต้องมีการเบิกจ่ายวัตถุดิบเพื่อสำรองในพื้นที่ผลิต หรือผลิตสำรองเพื่อรองรับการสั่งซื้อเร่งด่วน ฝ่ายผลิตได้ดำเนินการจัดทำเกณฑ์ปริมาณวัตถุดิบสำรอง (Minimum stock) ซึ่งได้รับการสอบทานความเหมาะสมและอนุมัติจากหัวหน้าส่วนงานแล้ว
2. การบริหารจัดการวัตถุดิบและอาหารไม่เป็นไปตามกระบวนการควบคุมภายในที่กำหนด เช่น ระยะเวลาการจัดเก็บวัตถุดิบและอาหารที่ผลิตเสร็จการจัดเก็บวัตถุดิบและเครื่องปรุงรวมถึงอุปกรณ์ครัวไม่เป็นตามขั้นตอนที่กำหนด เป็นต้น	<p>บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเรียบร้อยแล้ว ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> จัดทำเอกสารการสื่อสารขั้นตอนการปฏิบัติงานครัวแก่ผู้ปฏิบัติงาน ในรูปแบบที่สามารถเข้าใจได้ง่าย และจัดฝึกอบรมให้แก่พนักงานที่เกี่ยวข้อง กำหนดให้มีหัวหน้างานสอบทานการปฏิบัติงานในกระบวนการผลิต และกำหนดให้เบิกจ่ายป้ายผลิตให้ผู้ปฏิบัติงานเพื่อใช้ในวันที่ผลิตเท่านั้น ฝ่ายผลิตและบริการกำหนดผู้รับผิดชอบเพื่อทำหน้าที่สอบทานการปฏิบัติงานในกระบวนการผลิตตาม checklist แนวทางการตรวจสอบการบริหารจัดการวัตถุดิบและอาหาร พร้อมรายงานผลการตรวจสอบตามข้อกำหนดให้ผู้บริหารทราบตามรอบระยะเวลาที่กำหนด <p>อย่างไรก็ดี ปัจจุบัน บริษัทฯ อยู่ระหว่างการรอ KPMG เข้ามาตรวจติดตามในช่วงเดือนกรกฎาคม-สิงหาคม 2568</p> <p>ระดับความเสี่ยงคงเหลือภายหลังการแก้ไข ณ พฤษภาคม 2568 : ปานกลาง</p>
3. ไม่พบกระบวนการสอบสวนติดตามสาเหตุที่แท้จริงของเหตุการณ์ เครื่องดื่มแอลกอฮอล์สูญหายบางเหตุการณ์ รวมถึงพบการบันทึกรายงานแอลกอฮอล์สูญหายไม่ครบถ้วน	<p>บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเรียบร้อยแล้ว ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> กำหนดมาตรการป้องกันเครื่องดื่มแอลกอฮอล์สูญหายเพิ่มเติม ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> กำหนด Work Instruction เพิ่มเติม สำหรับ Seal Tag ติดตั้งระบบติดตามรถขนส่ง (GPS) จัดตั้งคณะกรรมการสืบสวนกรณีเครื่องดื่มแอลกอฮอล์สูญหาย พร้อมกำหนดกรอบระยะเวลารวมถึงหลักเกณฑ์การพิจารณารายการที่ต้องดำเนินการสืบสวน กำหนดให้ผู้ปฏิบัติงานสอบทานความครบถ้วนถูกต้องของการบันทึกข้อมูลในรายงานสินค้าแอลกอฮอล์สูญหาย ปรับปรุงแบบฟอร์ม Irregular Report โดยมีการระบุข้อมูลหรือหลักฐานเมื่อตรวจพบ Cart เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พร้อมระบุสถานที่พบ และผลการตรวจสอบเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พร้อมกำหนดรอบการรายงานผลต่อผู้บริหารเป็นรายเดือน ศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาระบบบันทึกข้อมูลและเปรียบเทียบจำนวนเครื่องดื่มที่มีการนำลงจากเครื่องบิน (Off-load) โดยอยู่ระหว่างการพัฒนากระบวนการบันทึกข้อมูลการให้บริการบนเครื่องบินให้เชื่อมต่อและสามารถบันทึกผลเครื่องดื่มแอลกอฮอล์คงเหลือในแต่ละเที่ยวบิน
4. ไม่พบกระบวนการทบทวนราคาขายรวมถึงการกำหนดเกณฑ์การให้	บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเรียบร้อยแล้ว ดังนี้

ประเด็นที่ตรวจพบ	แผนดำเนินการปรับปรุงที่เห็นชอบโดยผู้บริหาร และผลการตรวจติดตามเมื่อ มิ.ย. 2568
<p>ส่วนลด สำหรับการให้บริการอาหาร สายการบินลูกค้า รวมถึงพบการเรียกเก็บค่าอาหารไม่สอดคล้องกับราคาตามสัญญา/Menu Specification</p>	<ol style="list-style-type: none"> กำหนดลำดับอำนาจอนุมัติราคาขายที่มีอัตรากำไรต่ำกว่ากำไรที่อนุมัติ และกำหนดรอบและทวนสอบอัตรา Margin ของทุกสายการบินเป็นประจำทุกเดือน พร้อมทั้งรายงานให้ผู้บริหารทราบตามลำดับ จัดทำข้อมูล Menu Specification ครอบคลุมข้อมูลราคาขาย ส่วนลด ต้นทุน และกำไรขั้นต้น เพื่อนำเสนอผู้มีอำนาจอนุมัติก่อนนำเสนอต่อสายการบินลูกค้า จัดทำฐานข้อมูลราคาค่าบริการอาหาร (Library) เพื่อใช้ในการเก็บข้อมูลตารางเมนูและราคาขายที่ได้รับการยืนยันจากลูกค้าสายการบินให้เป็นปัจจุบันเรียบร้อยแล้ว โดยมีผู้รับผิดชอบ (Sales Admin) ทำหน้าที่ทวนสอบความถูกต้องของข้อมูล ดำเนินการทวนสอบความถูกต้องของ Menu Cycle ย้อนหลัง 1 ปีของการเรียกเก็บค่าบริการอาหาร In-flight Catering จากสายการบินลูกค้าเรียบร้อยแล้ว กำหนดขั้นตอนการส่งข้อมูลเมนูใหม่หรือเมนูที่มีการเปลี่ยนแปลงราคาจากสายการบินลูกค้าให้มีการสอบทานความถูกต้องระหว่างข้อมูลราคาขายที่ได้รับการยืนยันจากสายการบินลูกค้า และข้อมูลราคาขายในระบบ SAP ทุกครั้งที่มีการเปลี่ยนแปลง ก่อนจะดำเนินการจัดทำใบแจ้งหนี้ต่อสายการบินลูกค้าเรียบร้อยแล้ว
กระบวนการบริหารการพาณิชย์	
<p>5. การเปลี่ยนแปลงราคาขายระยะวางสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ หลังจากวันที่คำสั่งจองได้รับการยืนยันและเที่ยวบินให้บริการแล้ว โดยไม่พบหลักฐานการแจ้งยืนยันราคา หรือเปลี่ยนแปลงราคาขายอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร</p>	<p>บริษัทฯ ได้พัฒนาระบบเพื่อจัดทำรายงานเปรียบเทียบราคา เพื่อสอบทานการเปลี่ยนแปลงราคาขาย และได้ตั้งระบบให้สามารถถ่ายโอนข้อมูลจากระบบ CHORUS ไปยัง Server ที่จัดเตรียมไว้อัตโนมัติเรียบร้อยแล้ว รวมถึงได้ดำเนินการกำหนดเงื่อนไขการสอบทานความผิดปกติของการเปลี่ยนแปลงราคาขายหลังการยืนยันพื้นที่ระยะวางเรียบร้อยแล้ว และบริษัทฯ ได้จัดทำรายงานสรุปผลการสอบทานความผิดปกติของการเปลี่ยนแปลงราคาขายหลังการยืนยันพื้นที่ระยะวางตามเงื่อนไขที่กำหนด อย่างไรก็ตาม พบว่ารายงานดังกล่าวยังแสดงผลได้ไม่ครบถ้วน บริษัทฯ จึงอยู่ระหว่างการดำเนินการแก้ไขระบบเพิ่มเติม</p> <p>ระดับความเสี่ยงคงเหลือภายหลังการแก้ไข ณ พฤษภาคม 2568 : ต่ำ*</p> <p>บริษัทฯ ยังอยู่ระหว่างปรับปรุงและทดสอบระบบให้มีความสมบูรณ์ เพื่อให้สามารถจัดทำรายงานสำหรับการตรวจสอบความผิดปกติของรายการขายได้อย่างมีประสิทธิภาพ วันที่คาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จ : 31 กรกฎาคม 2568</p>
กระบวนการซ่อมบำรุงอากาศยาน เครื่องยนต์อากาศยาน และอะไหล่อากาศยาน	
<p>6. ใบแจ้งหนี้ค่าบริการงานซ่อมจาก Technical Handling Company ณ สถานีต่างประเทศ ไม่ได้รับการตรวจสอบความถูกต้องอย่างครบถ้วน</p>	<p>บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเรียบร้อยแล้ว ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> จัดทำทะเบียนคุมข้อมูลใบแจ้งหนี้ค่าบริการงานซ่อม Technical Handling และดำเนินการสอบทานความถูกต้องและครบถ้วนของใบแจ้งหนี้ค่าบริการเป็นประจำทุกเดือนเพื่อให้สอดคล้องกับข้อมูลใน Log Book กำหนดสิทธิ์ให้ผู้ปฏิบัติงานสามารถเข้าถึงระบบ SAP เพื่อสอบทานความสอดคล้องของรายละเอียด Additional Works เบื้องต้น กับค่าบริการงานซ่อม ณ สถานีต่างประเทศ กำหนดให้หัวหน้างานสอบทานทะเบียนคุมข้อมูลใบแจ้งหนี้ค่าบริการงานซ่อม ณ สถานีต่างประเทศ เพื่อตรวจสอบความครบถ้วนเดือนละ 1 ครั้ง กำหนดหลักเกณฑ์ค่าบริการเพิ่มเติม (Additional Works) เพื่อใช้เป็นแนวทางในการสอบทานใบแจ้งหนี้ค่าบริการงานซ่อมที่ถูกเรียกเก็บจาก Technical Handling Company

ประเด็นที่ตรวจพบ	แผนดำเนินการปรับปรุงที่เห็นชอบโดยผู้บริหาร และผลการตรวจติดตามเมื่อ มี.ย. 2568
	5. ดำเนินการสอบทานค่าบริการงานซ่อม Technical Handling และค่าบริการ Additional Works ที่ถูกเรียกเก็บย้อนหลัง 1 ปี และจัดทำสรุปเพื่อนำรายงานต่อผู้บริหารครบถ้วนทุกสถานีต่างประเทศ 6. ดำเนินการใช้ระบบ Technical Handling Verify ซึ่งเชื่อมโยงข้อมูล (Interface) รายละเอียดการซ่อมบำรุงเบื้องต้นและราคาตามสัญญาเพื่อใช้ในการสอบทานใบแจ้งหนี้ค่าบริการงานซ่อมที่ถูกเรียกเก็บ
กระบวนการบริการภาคพื้น	
7. ไม่พบการตรวจสอบความถูกต้องและครบถ้วนของการจัดเก็บและนำส่งข้อมูลค่าธรรมเนียม เช่น การชื้อน้ำหนักกระเป๋า การอัปเกรดที่นั่ง เป็นต้น ที่มีการเรียกเก็บจากผู้โดยสารแบบ Manual ณ สถานีต่างประเทศ	บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเรียบร้อยแล้ว ดังนี้ 1. สื่อสารไปยังสถานีที่เกี่ยวข้องให้ดำเนินการจัดทำรายงานค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บจากผู้โดยสารแบบ Manual ส่งให้แก่ Station Monitoring Team ผู้รับผิดชอบสถานีเป็นรายสัปดาห์ รวมถึงนำส่งข้อมูลให้แก่ส่วนงานบัญชี เพื่อใช้ในการตรวจสอบ และกระทียอดข้อมูลค่าธรรมเนียมแบบ Manual 2. กระทียอดรายการเอกสารเรียกเก็บค่าธรรมเนียมแบบ Manual เพื่อสอบทานความครบถ้วนของเอกสารการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมทุกเดือน 3. ดำเนินการนำส่งข้อมูลเอกสารเรียกเก็บค่าธรรมเนียมแบบ Manual ที่เกิดขึ้นในเดือน ม.ค. - ธ.ค. 67 ของแต่ละสถานี ให้แก่ผู้ให้บริการภายนอก (Outsource) ตรวจสอบความถูกต้องของการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมแบบ Manual โดยได้รับผลการตรวจสอบสำหรับเดือน ม.ค. และ ธ.ค. 67 แล้ว 4. บริษัทฯ ได้ดำเนินการให้สถานีต่างประเทศสามารถออกเอกสารเพื่อเรียกเก็บค่าธรรมเนียมจากผู้โดยสารในรูปแบบ Electronic Miscellaneous Document (EMD) เรียบร้อยแล้ว

* ระดับความเสี่ยงของประเด็นดังกล่าวได้ปรับลดจากระดับปานกลางเป็นระดับต่ำ เนื่องจากบริษัทฯ ได้ปรับปรุงตามแผนดำเนินการที่สำคัญเสร็จสิ้นแล้ว อย่างไรก็ตาม ยังคงมีแผนดำเนินการบางรายการที่อยู่ระหว่างการแก้ไข

ประเด็นที่ตรวจพบจากรายงานผลการตรวจสอบภายใน ในไตรมาสที่ 1 ของปี 2568

ในไตรมาสที่ 1 ของปี 2568 บริษัทฯ ได้ดำเนินการตรวจสอบระบบการควบคุมภายในของ 2 หน่วยงานหลัก ตามแผนการตรวจสอบระบบควบคุมภายในประจำปี ประกอบไปด้วย (1) กระบวนการบริหารจัดการด้านครัวการบิน ซึ่งดำเนินการตรวจสอบโดย KPMG พบประเด็นความเสี่ยงสูงจำนวน 3 ประเด็น และประเด็นความเสี่ยงปานกลางอีก 17 ประเด็น และ (2) กระบวนการบริหารจัดการด้านการบริการภาคพื้น ซึ่งดำเนินการตรวจสอบโดยสำนักงานการตรวจสอบภายในของบริษัทฯ พบประเด็นความเสี่ยงปานกลางจำนวน 15 ประเด็น ทั้งนี้ เมื่อหน่วยงานได้รับทราบประเด็นดังกล่าวจึงได้เร่งดำเนินการแก้ไขทันที โดยมีการทบทวนขั้นตอนการปฏิบัติงาน กำหนดมาตรการควบคุมภายในเพิ่มเติม และกำหนดผู้รับผิดชอบตรวจติดตามภายในหน่วยงาน (Line 1.5) เพื่อประเมินการปฏิบัติงานและรายงานผลต่อผู้บริหารระดับสูงอย่างสม่ำเสมอ รวมถึงการสร้างความรู้ความตระหนักรู้แก่พนักงานในสายการผลิต และการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้สนับสนุนให้การดำเนินการมีประสิทธิภาพและยั่งยืน

1. กระบวนการบริหารจัดการด้านครัวการบิน

ณ วันที่ 15 กรกฎาคม 2568 บริษัทฯ ได้ดำเนินการแก้ไขประเด็นความเสี่ยงในกระบวนการบริหารจัดการด้านครัวการบินเสร็จสิ้นแล้วบางส่วน โดยคงเหลือประเด็นความเสี่ยงกลางจำนวน 4 ประเด็น และประเด็นความเสี่ยงต่ำจำนวน 2 ประเด็นที่ยังอยู่

ระหว่างการแก้ไข ทั้งนี้ ปัจจุบัน การดำเนินการแก้ไขบางส่วนอยู่ระหว่างการตรวจติดตามการแก้ไข และประเมินระดับความเสี่ยงคงเหลือโดย KPMG ในระหว่างช่วงปลายเดือนกรกฎาคมถึงสิงหาคม 2568 โดยมีรายละเอียดดังนี้

ประเด็นที่ตรวจพบ	ระดับความเสี่ยง	ความเสี่ยงและผลกระทบ	การดำเนินการแก้ไขของบริษัทฯ
1. การบริหารจัดการการควบคุมวัตถุดิบ (Stock control) ไม่เหมาะสม	ณ มี.ค. 2568: สูง ภายหลังการตรวจติดตาม ณ พ.ค. 2568: ปานกลาง	การวางแผนการสั่งซื้อวัตถุดิบโดยใช้ข้อมูลไม่เพียงพอหรือเหมาะสมอาจทำให้การวางแผนสั่งซื้อวัตถุดิบผิดพลาดส่งผลให้ <ul style="list-style-type: none"> - วัตถุดิบไม่เพียงพอต่อการใช้งาน - ต้นทุนการผลิตเพิ่มสูงขึ้นเนื่องจากการใช้วัตถุดิบทดแทน วัตถุดิบหมดอายุ หรือการสั่งแบบเร่งด่วน - ต้องบริหารจัดการวัตถุดิบที่ไม่ได้ใช้งานจริง 	บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้วดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - กำหนดประเภทวัตถุดิบหลักที่มีความสำคัญ พร้อมทั้งกำหนด Safety Stock และ Re-order Point รวมถึงกรอบระยะเวลาในการทบทวนข้อมูลดังกล่าว - กำหนด Lead Time ในการสั่งซื้อวัตถุดิบแต่ละประเภท - กำหนดแผนรองรับเหตุฉุกเฉินเพื่อลดความเสี่ยงจากการขาดแคลนวัตถุดิบ - กำหนดแนวทางสอบถามข้อมูลปริมาณวัตถุดิบคงเหลือเป็นประจำทุกวัน - กำหนดแนวทางและปัจจัยที่ใช้คำนวณปริมาณการสั่งซื้อให้เหมาะสมเป็นมาตรฐานเดียวกันทุกคลังสินค้า - กำหนดกรอบเวลาบันทึกข้อมูลเบิกจ่ายวัตถุดิบให้เป็นปัจจุบัน <p>ทั้งนี้ บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้ว และปัจจุบันบริษัทฯ อยู่ระหว่างการตรวจติดตามการแก้ไขโดย KPMG ในระหว่างช่วงปลายเดือนกรกฎาคมถึงสิงหาคม 2568</p>
2. กระบวนการบริหารสินค้าคงคลังไม่เป็นไปตามกระบวนการที่กำหนด	ณ มี.ค. 2568: สูง ภายหลังการตรวจติดตาม ณ พ.ค. 2568: ปานกลาง	<ul style="list-style-type: none"> - ข้อมูลปริมาณสินค้าคงคลังในระบบไม่ถูกต้อง ไม่สามารถสะท้อนปริมาณสินค้าคงคลังในปัจจุบันได้ และไม่สามารถนำข้อมูลไปใช้ในการวิเคราะห์หรือวางแผนในการสั่งซื้อ/ 	บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้วดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - จัดฝึกอบรมระหว่างปฏิบัติงานและสื่อสารความสำคัญของการปฏิบัติตามมาตรฐานการบริหารสินค้าคงคลัง

ประเด็นที่ตรวจพบ	ระดับความเสี่ยง	ความเสี่ยงและผลกระทบ	การดำเนินการแก้ไขของบริษัทฯ
		<p>เรียกเข้าสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p> <ul style="list-style-type: none"> - สินค้าได้รับความเสียหายเนื่องจากการจัดเก็บที่ไม่เหมาะสม หรือไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการจัดเก็บ - สินค้าคงคลังบางรายการอาจหมดอายุ หรือไม่ถูกนำไปใช้งานได้ อย่างทันเวลา - สินค้าอาจสูญหาย เนื่องจากไม่มีการจำกัด หรือควบคุมการเข้าถึงคลังสินค้า 	<ul style="list-style-type: none"> - ควบคุมการเข้าถึงพื้นที่คลังสินค้า และการเบิกจ่ายเฉพาะผู้รับผิดชอบเท่านั้น - กำหนดรอบทำลายพัสดุที่ตัดจำหน่าย - จัดทำ Checklist แนวทางการตรวจสอบคลังสินค้าครอบคลุมด้านสภาพแวดล้อมและการปฏิบัติตามข้อกำหนด - กำหนดแนวทางและกรอบเวลา บันทึกเบิกจ่ายพัสดุให้เป็นปัจจุบัน - กำหนดการสอบทานการเบิกจ่ายพัสดุให้เป็นไปตามหลัก FIFO/FEFO <p>บริษัทฯ อยู่ระหว่างการดำเนินการแก้ไข ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมผลการปฏิบัติงานที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไปเป็นส่วนหนึ่งในการประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงาน ทั้งนี้ อยู่ระหว่างนำเสนอเกณฑ์การประเมินผลการปฏิบัติงาน ต่อฝ่ายพันธมิตรธุรกิจและกลยุทธ์ด้านทรัพยากรบุคคล (DY) เพื่อประกาศใช้เกณฑ์ฯ ภายในปี 2568 <p>วันที่คาดว่าจะแล้วเสร็จ : 15 สิงหาคม 2568</p> <p>ทั้งนี้ ปัจจุบันบริษัทฯ อยู่ระหว่างการตรวจติดตามการแก้ไข และประเมินระดับความเสี่ยงคงเหลือโดย KPMG ในระหว่างช่วงปลายเดือนกรกฎาคมถึง สิงหาคม 2568</p>
3. กระบวนการตรวจรับสินค้า/วัตถุดิบไม่เหมาะสม	ณ มี.ค. 2568: สูง	<ul style="list-style-type: none"> - การไม่กำหนดเกณฑ์อายุคงเหลือ เป็นอย่างน้อยสำหรับเป็นแนวทางในการรับสินค้าอาจส่งผลให้มีการ 	บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้ว

ประเด็นที่ตรวจพบ	ระดับความเสี่ยง	ความเสี่ยงและผลกระทบ	การดำเนินการแก้ไขของบริษัทฯ
	ภายหลังการตรวจติดตาม ณ พ.ค. 2568: ไม่มีเนื่องจากแก้ไขเสร็จแล้ว	<p>รับวัตถุดิบที่อายุคงเหลือน้อยกว่าระยะเวลาในการใช้งานวัตถุดิบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ต้นทุนของสินค้าเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากการจ่ายชำระค่าสินค้าที่ไม่มีการรับจริง หรือสินค้าที่ไม่ได้คุณภาพ - การบันทึกรับสินค้าโดยไม่มีการบันทึกข้อบกพร่องของคู่ค้าไว้อาจทำให้การประเมินผลคู่ค้าไม่ตรงกับความเป็นจริง 	<ul style="list-style-type: none"> - จัดทำสรุปรายการสินค้าที่ได้รับไม่ครบถ้วนหรือคุณภาพไม่เป็นไปตามเกณฑ์ที่กำหนด และติดตามใบลดหนี้ (Credit note) จากผู้ขาย - กำหนดให้รับเฉพาะรายการสินค้าที่มีคุณภาพตรงตามข้อกำหนดเท่านั้น - กำหนดเกณฑ์อายุคงเหลือของวัตถุดิบแต่ละประเภทเพื่อใช้เป็นแนวทางในการตรวจรับ - กำหนดให้สอบถามประเภทรายการสินค้ากักกันในระบบ โดยกลุ่มงานบัญชี การเงินและงบประมาณ
4. ไม่พบเอกสารการติดตามและผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการ (Action plan) และไม่พบการกำหนด KPIs ในระดับกลุ่มงานสอดคล้องตามแผนกลยุทธ์	ณ มี.ค. 2568: ปานกลาง ภายหลังการตรวจติดตาม ณ พ.ค. 2568: ต่ำ	<ul style="list-style-type: none"> - ฝ่ายครีวการบินอาจไม่สามารถปฏิบัติงานได้ตามเป้าหมายที่กำหนดหรือเกิดความล่าช้า - ผู้บริหารไม่ได้รับข้อมูลอย่างเพียงพอในการพิจารณา หรือตัดสินใจ รวมถึงไม่สามารถวัดประสิทธิผลของการปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ 	<p>บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้วดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - กำหนดและสื่อสารกรอบเวลาดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการแก่ทุกหน่วยงาน - กำหนดให้นำผลการดำเนินงานมาใช้ประกอบการประเมินผลพนักงาน - ติดตามการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการพร้อมรายงานผลต่อผู้บริหารสายงานเป็นประจำทุกเดือน <p>บริษัทฯ อยู่ระหว่างการดำเนินการแก้ไขดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมการปฏิบัติงานที่ไม่สอดคล้องตามแผนปฏิบัติการที่กำหนดไปเป็นส่วนหนึ่งในการประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงาน ทั้งนี้ อยู่ระหว่างกำหนด KPIs ในระดับกลุ่มงานให้สอดคล้องกับแผนฯ และนำเสนอต่อฝ่ายพันธมิตรธุรกิจและกลยุทธ์ด้านทรัพยากรบุคคล (DY) เพื่อประกาศใช้เกณฑ์ฯ ภายในปี 2568

ประเด็นที่ตรวจพบ	ระดับความเสี่ยง	ความเสี่ยงและผลกระทบ	การดำเนินการแก้ไขของบริษัทฯ
			วันที่คาดว่าจะแล้วเสร็จ : 31 กรกฎาคม 2568 ทั้งนี้ ปัจจุบันบริษัทฯ อยู่ระหว่างการตรวจติดตามการแก้ไข และประเมินระดับความเสี่ยงคงเหลือโดย KPMG ในระหว่างช่วงปลายเดือนกรกฎาคมถึงสิงหาคม 2568
5. การปรับปรุงราคา Miscellaneous Items ใช้ฐานข้อมูลที่ไม่เป็นปัจจุบันในการคิดราคา ค่าบริการของสายการบินลูกค้า	ณ มี.ค. 2568: ปานกลาง ภายหลังการตรวจติดตาม ณ พ.ค. 2568: ไม่มีเนื่องจากแก้ไขเสร็จแล้ว	- บริษัทอาจสูญเสียรายได้เนื่องจากเรียกเก็บเงินสายการบินลูกค้าไม่ถูกต้อง และครบถ้วน	บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้วดังนี้ - สอบทานและปรับปรุงอัตราค่าบริการ Miscellaneous Item ของทุกสายการบินลูกค้าให้สอดคล้องกับต้นทุนและอัตรากำไรที่เหมาะสม - ปรับปรุงราคาค่าบริการ Miscellaneous Item และแจ้งราคาค่าบริการต่อสายการบินลูกค้าพร้อมปรับปรุงในระบบ SAP
6. การกำหนดเมนูและวัตถุดิบซ้ำซ้อน หรือใกล้เคียงกัน	ณ มี.ค. 2568: ปานกลาง ภายหลังการตรวจติดตาม ณ พ.ค. 2568: ปานกลาง	- ต้นทุนการผลิตที่กำหนดตามสูตรการผลิตอาจไม่สอดคล้องกับต้นทุนจริงที่เกิดขึ้น - ผู้ปฏิบัติงานอาจผลิตอาหารที่มีเมนูและวัตถุดิบใกล้เคียงกันรวมกัน โดยใช้วัตถุดิบใดวัตถุดิบเดียว ซึ่งอาจไม่เป็นไปตามสูตรการผลิตที่ได้ตกลงไว้กับสายการบินลูกค้า - วัตถุดิบขาดแคลน เนื่องจากมีการใช้วัตถุดิบไม่ตรงตามแผน และอาจส่งผลกระทบต่อแผนประมาณการสั่งซื้อวัตถุดิบ	บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้วดังนี้ - กำหนดแผนและกรอบเวลาทบทวนปรับปรุงรายการเมนูอาหาร และวัตถุดิบ - กำหนดประเภทและขนาดมาตรฐานของวัตถุดิบหลัก เพื่อปรับลดประเภทและขนาดวัตถุดิบ - ทบทวนชื่อเมนูที่คล้ายคลึงหรือซ้ำซ้อนกัน - ติดตามการแก้ไขราคาต้นทุนในระบบ SAP เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงหรือการปรับสูตรการผลิต (BOM) บริษัทฯ อยู่ระหว่างการดำเนินการแก้ไขดังนี้

ประเด็นที่ตรวจพบ	ระดับความเสี่ยง	ความเสี่ยงและผลกระทบ	การดำเนินการแก้ไขของบริษัทฯ
			<ul style="list-style-type: none"> - ทบทวนชื่อวัตถุดิบที่มีความคล้ายคลึงหรือซ้ำซ้อนกัน ตามแผนงานที่กำหนดไว้ <p>วันที่คาดว่าจะแล้วเสร็จ : พฤศจิกายน 2568</p> <p>ทั้งนี้ ปัจจุบันบริษัทฯ อยู่ระหว่างการตรวจติดตามการแก้ไข และประเมินระดับความเสี่ยงคงเหลือโดย KPMG ในระหว่างช่วงปลายเดือนกรกฎาคมถึงสิงหาคม 2568</p>
7. กระบวนการผลิตและการบริหารธุรกิจ Puff & Pie ไม่เป็นไปตามกระบวนการกำหนดและการทำงานของระบบ POS ควรได้รับการปรับปรุง	ณ มี.ค. 2568: ปานกลาง ภายหลังการตรวจติดตาม ณ พ.ค. 2568: ต่ำ	<ul style="list-style-type: none"> - การบริหารจัดการผลิตภัณฑ์อาจไม่มีประสิทธิภาพ - มีการจำหน่ายสินค้าที่มีขนาดไม่สอดคล้องกับมาตรฐานที่กำหนด - ต้นทุนหรือการใช้งบประมาณอาจเกิดข้อผิดพลาด และส่งผลกระทบต่อ - การคำนวณมูลค่าสินค้าคงเหลือ - ข้อมูลการจำหน่ายสินค้าและการบันทึกจำนวนสินค้าคงเหลือในระบบไม่ถูกต้อง - ปริมาณสินค้าคงเหลือประจำวันของสาขาที่มีการบันทึกข้อมูลไม่ถูกต้องและไม่เป็นปัจจุบัน 	<p>บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้วดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ทดสอบอายุของทุกผลิตภัณฑ์ Puff & Pie - จัดฝึกอบรมพนักงานให้สามารถผลิตและบรรจุสินค้าให้เสร็จภายในวัน - กำหนดเกณฑ์ความคลาดเคลื่อนของน้ำหนักที่สามารถผลิตได้ - กำหนดแนวทางการโอนย้ายสินค้าระหว่างสาขา และกำหนดผู้สอบทานให้กระทบบยอดข้อมูลการโอนย้ายสินค้าจากระบบ SAP กับเอกสารหน้าสาขาเป็นประจำ - ดำเนินการตรวจนับสินค้าคงเหลือแต่ละสาขาเพื่อแก้ไขยอดสินค้าคงเหลือในระบบ SAP ให้เป็นปัจจุบัน <p>บริษัทฯ อยู่ระหว่างการดำเนินการแก้ไขดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - พัฒนาและทดสอบระบบการเชื่อมต่อข้อมูลจากระบบ POS กับระบบ SAP เพื่อรองรับการโอนสินค้า จำนวนปริมาณสินค้าคงเหลือ

ประเด็นที่ตรวจพบ	ระดับความเสี่ยง	ความเสี่ยงและผลกระทบ	การดำเนินการแก้ไขของบริษัทฯ
			<p>และปริมาณการสูญเสียประจำวันให้เป็นปัจจุบัน</p> <ul style="list-style-type: none"> - พัฒนาและทดสอบระบบ POS ให้สามารถคำนวณปริมาณสินค้าคงเหลือประจำสาขา ณ สิ้นวันโดยอัตโนมัติ และแจ้งเตือนการรับโอนสินค้าคงค้าง <p>วันที่คาดว่าจะแล้วเสร็จ : 31 กรกฎาคม 2568</p> <p>ทั้งนี้ ปัจจุบันบริษัทฯ อยู่ระหว่างการตรวจติดตามการแก้ไข และประเมินระดับความเสี่ยงคงเหลือโดย KPMG ในระหว่างช่วงปลายเดือนกรกฎาคมถึงสิงหาคม 2568</p>
8. การเรียกเก็บรายได้ค่าบริการอาหารต่อสายการบินลูกค้าไม่ถูกต้อง เนื่องจากข้อมูลไม่ได้รับการปรับปรุงให้เป็นปัจจุบัน	ณ มี.ค. 2568: ปานกลาง ภายหลังการตรวจติดตาม ณ พ.ค. 2568: ไม่มีเนื่องจากแก้ไขเสร็จแล้ว	- บริษัทสูญเสียรายได้ เนื่องจากมีการเรียกเก็บค่าบริการที่ไม่ถูกต้องหรือไม่ครบถ้วน	<p>บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้วดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ปรับปรุงข้อมูลการเรียกเก็บค่าบริการในระบบ SAP - ตรวจสอบกระบวนการเรียกเก็บค่าบริการให้ตรงตามจำนวนที่ให้บริการจริง และปรับขั้นตอนการเปลี่ยนแปลงเมนูและราคา - กำหนดขั้นตอนนำส่งข้อมูลเมนูใหม่หรือราคาที่มีการเปลี่ยนแปลงจากสายการบินลูกค้าไปยังกลุ่มงานบัญชีการเงินและงบประมาณเพื่อสอบทานความถูกต้อง ก่อนจัดทำใบแจ้งหนี้
9. การบริหารจัดการวัตถุดิบและอาหารไม่เป็นไปตามกระบวนการที่กำหนด	ณ มี.ค. 2568: ปานกลาง ภายหลังการตรวจติดตาม ณ พ.ค. 2568: ปานกลาง	<ul style="list-style-type: none"> - รายการสูญเสีย (Waste Report) ไม่สะท้อนข้อมูลอายุวัตถุดิบและเครื่องปรุง - ผู้ปฏิบัติงานไม่สามารถติดตามอายุและบริหารจัดการอาหารที่ผลิตเสร็จได้อย่างถูกต้อง - บริษัทฯ อาจไม่ผ่านการตรวจสอบเรื่องตามข้อกำหนดหรือมาตรฐาน 	<p>บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้วดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - จัดอบรมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานแก่พนักงาน - กำหนดบทลงโทษสำหรับพนักงานที่ปฏิบัติหน้าที่ไม่สอดคล้องกับข้อกำหนด

ประเด็นที่ตรวจพบ	ระดับความเสี่ยง	ความเสี่ยงและผลกระทบ	การดำเนินการแก้ไขของบริษัทฯ
		ด้านการผลิตอาหารจากหน่วยงานกำกับดูแล หรือผู้ตรวจสอบภายนอกของสายการบินลูกค้า	<ul style="list-style-type: none"> - ปรับปรุงแผนการซ่อมบำรุงเครื่องจักรและแผนทำความสะอาดเครื่องจักรในกระบวนการผลิตให้เป็นไปตามข้อกำหนด - จัดทำแนวทางการตรวจสอบคุณภาพ (Checklist) รวมถึงรายงานผลต่อผู้บริหารเป็นประจำ - กำหนดผู้รับผิดชอบสอบทานการปฏิบัติงานในกระบวนการผลิตให้เป็นไปตามข้อกำหนด <p>ทั้งนี้ บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้ว และปัจจุบันบริษัทฯ อยู่ระหว่างการตรวจติดตามการแก้ไขฯ โดย KPMG ในระหว่างช่วงปลายเดือนกรกฎาคมถึงสิงหาคม 2568</p>
10.การควบคุมการเบิกวัตถุดิบและการผลิตไม่เป็นไปตามกระบวนการที่กำหนด (การเบิกตามแผนประมาณการผลิตและสูตรการผลิต)	ณ มี.ค. 2568: ปานกลาง ภายหลังการตรวจติดตาม ณ พ.ค. 2568: ไม่มีเนื่องจากแก้ไขเสร็จแล้ว	<ul style="list-style-type: none"> - การเบิกวัตถุดิบสูงหรือต่ำกว่าสูตรการผลิตอาจส่งผลให้การผลิตไม่เป็นไปตามแผนประมาณการที่กำหนดหรือปริมาณที่ต้องใช้จริง - วัตถุดิบอาจสูญหาย หรือขาดแคลนวัตถุดิบ - วัตถุดิบหรืออาหารที่ผลิตเสร็จคงค้างในฝ่ายผลิตเกินกว่าระยะเวลาในการเก็บรักษาตามข้อกำหนด ซึ่งส่งผลให้คุณภาพของวัตถุดิบ/อาหารอาจลดลง หรือเกิดต้นทุนจากการทำลายวัตถุดิบอาหารเกินข้อกำหนดการจัดเก็บเพิ่มขึ้น 	<p>บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้วดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - เบิกวัตถุดิบตามสูตรการผลิต และเบิกปริมาณอาหาร เพื่อผลิตให้สอดคล้องตามแผนประมาณการผลิต และไม่เกินปริมาณตามเกณฑ์การเบิกวัตถุดิบที่กำหนด - จัดทำเกณฑ์ปริมาณวัตถุดิบสำรอง (Minimum stock) - เพิ่มจุดห้องผสมวัตถุดิบ (Mixed room) เพื่อควบคุมวัตถุดิบสำรองที่จัดเก็บในพื้นที่ผลิต
11.การกำหนดจำนวนแรงงานแต่ละกะงาน (Shift work) และแผนประมาณการผลิตไม่สอดคล้องและเอื้อต่อการ	ณ มี.ค. 2568: ปานกลาง ภายหลังการตรวจติดตาม ณ พ.ค. 2568: ปานกลาง	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้ปฏิบัติงานไม่สามารถประมาณการปริมาณการผลิตได้ในแต่ละกะงานอย่างเหมาะสม - อาหารที่ผลิตและเก็บรักษาไว้นานเกินข้อกำหนด/มาตรฐานอาจเสียหายและส่งผลให้ต้นทุนวัตถุดิบสูญเสียเพิ่มขึ้น 	<p>บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้วดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - จัดทำแผนการทบทวนและปรับจำนวนแรงงานในแต่ละกะงานให้สอดคล้องกับปริมาณการผลิต <p>บริษัทฯ อยู่ระหว่างดำเนินการแก้ไขดังนี้</p>

ประเด็นที่ตรวจพบ	ระดับความเสี่ยง	ความเสี่ยงและผลกระทบ	การดำเนินการแก้ไขของบริษัทฯ
ปฏิบัติงานจริงในกระบวนการผลิต			<ul style="list-style-type: none"> - ปรับปรุงระบบการวางแผนผลิตให้สะท้อนข้อมูลปริมาณที่ต้องผลิตจริง และปรับปรุงจำนวนแรงงานในแต่ละกะให้เหมาะสมโดยปัจจุบันได้เริ่มดำเนินการปรับเปลี่ยนจำนวนแรงงานในแต่ละกะงานสำหรับจุดผลิตบางส่วนแล้ว - ทั้งนี้ บริษัทฯ อยู่ระหว่างการทบทวนและปรับจำนวนแรงงานในแต่ละกะงานให้สอดคล้องกับปริมาณการผลิตครอบคลุมทุกจุดผลิต รวมถึงปรับปรุงระบบจัดทำแผนประมาณการผลิตให้สะท้อนปริมาณที่ต้องผลิตในแต่ละช่วงเวลา <p>วันที่คาดว่าจะแล้วเสร็จ : ธันวาคม 2568</p> <p>ทั้งนี้ ปัจจุบันบริษัทฯ อยู่ระหว่างการตรวจติดตามการแก้ไข และประเมินระดับความเสี่ยงคงเหลือโดย KPMG ในระหว่างช่วงปลายเดือนกรกฎาคมถึงสิงหาคม 2568</p>
12.แผนประมาณการผลิต ไม่มีการปรับปรุงข้อมูลให้สอดคล้องกับข้อมูลปัจจุบัน	ณ มี.ค. 2568: ปานกลาง ภายหลังการตรวจติดตาม ณ พ.ค. 2568: ปานกลาง	<ul style="list-style-type: none"> - วัตถุดิบ/อาหารเกิดการสูญเสียจากการผลิตเกินกว่าที่กำหนด ส่งผลให้ต้นทุนการผลิตเพิ่มขึ้น - ผู้ปฏิบัติงานอาจผลิตอาหารไม่ทันตามกำหนด ทำให้ไม่สามารถส่งมอบให้ลูกค้าได้ทัน หรือไม่สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ - บริษัทฯ อาจดำเนินการผลิตอย่างเร่งด่วน และอาจมีต้นทุนการผลิตสูงกว่าความจำเป็น - การบริหารจัดการวัตถุดิบและสินค้าคงคลังไม่มีประสิทธิภาพ ซึ่งส่งผลให้ปริมาณวัตถุดิบที่ต้องใช้จริงขาด 	<p>บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้วดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - กำหนดแนวทางเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทวนสอบข้อมูลในการจัดทำแผนประมาณการผลิต - ปรับขั้นตอนการทบทวนแผนการผลิตรายสัปดาห์ และกำหนดผู้รับผิดชอบประสานงานปรับปรุงแผนประมาณการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง - ติดตามแก้ไขกรณีการพบแผนฯ หรือการปฏิบัติงานจริงไม่สอดคล้องกันและสื่อสารไปยังผู้ปฏิบัติงาน

ประเด็นที่ตรวจพบ	ระดับความเสี่ยง	ความเสี่ยงและผลกระทบ	การดำเนินการแก้ไขของบริษัทฯ
		แคลน หรือมีปริมาณมากเกินไปจน จำเป็น	<ul style="list-style-type: none"> - จัดทำทะเบียนคุมและบันทึกผลการทบทวนแผน วิเคราะห์ความคลาดเคลื่อน และการติดตามการแก้ไขประเด็นไว้ใน Share Drive เพื่อให้สามารถทวนสอบและติดตามประเด็นที่ตรวจพบย้อนหลังได้ <p>ทั้งนี้ บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้ว และปัจจุบันบริษัทฯ อยู่ระหว่างการตรวจติดตามการแก้ไข โดย KPMG ในระหว่างช่วงปลายเดือน กรกฎาคมถึงสิงหาคม 2568</p>
13.เกณฑ์และรอบการทบทวนสัดส่วนวัตถุดิบตาม Recipe และสูตรการผลิต (BOM) และการทดสอบ Yield Test ควรได้รับการปรับปรุง	ณ มี.ค. 2568: ปานกลาง ภายหลังการตรวจติดตาม ณ พ.ค. 2568: ต่ำ	<ul style="list-style-type: none"> - บริษัทฯ อาจเบี่ยงวัตถุดิบสูงหรือต่ำกว่าความจำเป็นในการผลิต ซึ่งอาจส่งผลให้การผลิตไม่เป็นไปตามแผน หรือเกิดปริมาณวัตถุดิบสูญเสียจากการผลิตมากกว่าเกณฑ์ที่กำหนด 	<p>บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้ว ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - กำหนดเกณฑ์ทบทวนความสอดคล้องของสัดส่วนการผลิต Portion และสูตรการผลิต (BOM) - กำหนดเกณฑ์และดำเนินการทดสอบ Yield Test พร้อมติดตามผล Yield Test เพื่อใช้ปรับปรุงสูตรผลิตให้เหมาะสม - ปรับแผนการทดสอบ และดำเนินการทดสอบปริมาณการผลิตตามสัดส่วน Portion เปรียบเทียบกับสูตร Recipe และสูตรการผลิต (BOM) เพื่อปรับปรุงข้อมูล ในระบบตามแผนที่กำหนด <p>ทั้งนี้ บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้ว และปัจจุบันบริษัทฯ อยู่ระหว่างการตรวจติดตามการแก้ไข โดย KPMG ในระหว่างช่วงปลายเดือน กรกฎาคมถึงสิงหาคม 2568</p>
14.ไม่พบหลักฐานการทดสอบและการกำหนดค่านิยามของข้อกำหนดการ	ณ มี.ค. 2568: ปานกลาง ภายหลังการตรวจติดตาม	<ul style="list-style-type: none"> - ข้อกำหนดในกระบวนการผลิต อาจไม่สอดคล้องตามมาตรฐานความปลอดภัยทางอาหารที่กำหนด 	<p>บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้ว ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - จัดทำข้อกำหนดในกระบวนการผลิตอาหารแต่ละประเภทอย่างชัดเจน

ประเด็นที่ตรวจพบ	ระดับความเสี่ยง	ความเสี่ยงและผลกระทบ	การดำเนินการแก้ไขของบริษัทฯ
ปฏิบัติงานในกระบวนการผลิตฯ ให้สอดคล้องตามมาตรฐานการผลิตและอาหารที่เกี่ยวข้อง	ณ พ.ค. 2568: ไม่มีเนื่องจากแก้ไขเสร็จแล้ว		<ul style="list-style-type: none"> - กำหนดหลักเกณฑ์และดำเนินการทดสอบคุณภาพอาหาร ที่มีการเปลี่ยนแปลงระยะเวลาจัดเก็บหรือเปลี่ยนแปลงข้อกำหนด
15.ไม่พบหลักฐานการแจ้งผู้ขาย หรือการปรับผู้ขาย กรณีวัตถุดิบรับเข้าที่ไม่เป็นไปตามเกณฑ์ที่กำหนด	ณ มี.ค. 2568: ปานกลาง ภายหลังการตรวจติดตาม ณ พ.ค. 2568: ปานกลาง	<ul style="list-style-type: none"> - ต้นทุนการผลิตและการดำเนินงานเพิ่มขึ้น สูญเสียค่าใช้จ่ายและเวลาในการคัดแยกและตรวจสอบวัตถุดิบไม่ผ่านเกณฑ์ - ผู้ขายอาจละเลยการตรวจสอบคุณภาพสินค้าให้เป็นไปตามมาตรฐาน และนำส่งวัตถุดิบที่ไม่มีคุณภาพให้แก่บริษัทฯ - บริษัทฯ ไม่ได้รับเงินคืนจากผู้ขาย เนื่องจากหลักฐานการแจ้งแก่ผู้ขายไม่ครบถ้วนเมื่อพบวัตถุดิบไม่ผ่านเกณฑ์ - บริษัทฯ อาจต้องสั่งซื้อวัตถุดิบทดแทนเร่งด่วน ซึ่งมีต้นทุนสูงขึ้นหรือกระทบต่อแผนการสั่งซื้อวัตถุดิบเดิม 	<p>บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้วดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ดำเนินการปรับผู้ขายในกรณีที่ส่งสินค้าไม่ครบถ้วนตามที่บริษัทฯ กำหนด - จัดทำรายการวัตถุดิบที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนด (NCR) และนำส่งฝ่ายจัดซื้อเพื่อประกอบการประเมินคุณภาพผู้ขาย - จัดทำรายชื่อผู้ขายรายสำรองในกรณีเหตุฉุกเฉิน ซึ่งครอบคลุมวัตถุดิบที่มีความสำคัญต่อการผลิต <p>บริษัทฯ อยู่ระหว่างดำเนินการแก้ไข ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ปรับปรุงหลักเกณฑ์การจัดทำรายการวัตถุดิบรับเข้าที่ไม่เป็นไปตามเกณฑ์ที่กำหนด (NCR) ร่วมกับฝ่ายจัดซื้อ สำหรับใช้ในการประเมินคุณภาพผู้ขาย และปรับผู้ขายกรณีส่งสินค้าไม่ครบถ้วนตามที่กำหนด <p>วันที่คาดว่าจะแล้วเสร็จ : 31 กรกฎาคม 2568</p> <p>ทั้งนี้ ปัจจุบันบริษัทฯ อยู่ระหว่างการตรวจติดตามการแก้ไข และประเมินระดับความเสี่ยงคงเหลือโดย KPMG ในระหว่างช่วงปลายเดือนกรกฎาคมถึงสิงหาคม 2568</p>
16.การบันทึกการเบิกจ่ายพัสดุ ไม่สอดคล้องกับจำนวน	ณ มี.ค. 2568: ปานกลาง	<ul style="list-style-type: none"> - ต้นทุนของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นเนื่องจากการสูญหายของสินค้า 	บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้วดังนี้

ประเด็นที่ตรวจพบ	ระดับความเสี่ยง	ความเสี่ยงและผลกระทบ	การดำเนินการแก้ไขของบริษัทฯ
ที่นำส่งและเรียกเก็บค่าบริการสายการบินลูกค้า	ภายหลังการตรวจติดตาม ณ พ.ค. 2568: ปานกลาง	- วัตถุดิบคงคลังที่หมดอายุอาจถูกนำไปใช้ในการผลิตหรือการให้บริการแก่ผู้โดยสาร	- จัดทำแนวทางการปฏิบัติงานเบิกจ่ายสินค้า เพื่อนำส่งและเรียกเก็บค่าบริการจากสายการบินลูกค้า - กระทบยอดความถูกต้องระหว่างจำนวนสินค้าที่นำส่งสายการบินลูกค้าและจำนวนที่เบิกจ่ายจากคลังสินค้าทุกรายการ ทั้งนี้ บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้ว และปัจจุบันบริษัทฯ อยู่ระหว่างการตรวจติดตามการแก้ไข โดย KPMG ในระหว่างช่วงปลายเดือนกรกฎาคมถึงสิงหาคม 2568
17.กระบวนการซ่อมบำรุง (Preventive maintenance) ไม่เหมาะสม และไม่พบหลักฐานการแจ้งรถซ่อมรถ Hi-loader (Corrective maintenance) อย่างครบถ้วน	ณ มี.ค. 2568: ปานกลาง ภายหลังการตรวจติดตาม ณ พ.ค. 2568: ไม่มีเนื่องจากแก้ไขเสร็จแล้ว	- รถ Hi-loader มีจำนวนไม่เพียงพอต่อการให้บริการเนื่องจากไม่ได้รับการบำรุงรักษาอย่างเหมาะสมและทันเวลา ส่งผลให้บริษัทฯ อาจได้รับความเสียหาย	บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้ว - ปรับปรุงรอบการซ่อมบำรุงรถ Hi-loader (Preventive maintenance) และกำหนดแผนงานนำเข้าข้อมูล Preventive maintenance สู่ระบบ SAP - กำหนดขั้นตอนการแจ้งซ่อมและติดตามสถานะการซ่อมรถ Hi-loader (Corrective maintenance) ผ่านระบบ SAP
18.ไม่พบการจัดทำทะเบียนคุมการติดตามการแก้ไขตามผลการตรวจสอบจากหน่วยกำกับดูแลภายนอก และไม่พบแนวทางการดำเนินการเพิ่มเติม กรณีตรวจพบประเด็นสุขลักษณะและมาตรฐานคุณภาพที่	ณ มี.ค. 2568: ปานกลาง ภายหลังการตรวจติดตาม ณ พ.ค. 2568: ต่ำ	- ประเด็นจากการตรวจสอบ ไม่ได้รับการแก้ไขอย่างทันท่วงที - ไม่มีข้อมูลเพื่อวิเคราะห์แนวโน้มของประเด็นที่พบ ซึ่งอาจทำให้เกิดข้อผิดพลาดซ้ำซากหรือไม่ได้รับการแก้ไขอย่างแท้จริง	บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้ว - จัดทำทะเบียนคุมการติดตามการแก้ไขผลการตรวจสอบจากหน่วยกำกับดูแลภายนอกพร้อมติดตามสถานะการแก้ไขเป็นระยะ - กำหนดแนวทางการจัดการประเด็นคงค้าง ทั้งนี้ บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้ว และปัจจุบันบริษัทฯ อยู่ระหว่างการตรวจติดตามการแก้ไข โดย

ประเด็นที่ตรวจพบ	ระดับความเสี่ยง	ความเสี่ยงและผลกระทบ	การดำเนินการแก้ไขของบริษัทฯ
ไม่ได้รับการแก้ไข/ เกิดซ้ำ			KPMG ในระหว่างช่วงปลายเดือน กรกฎาคมถึงสิงหาคม 2568
19.การจัดการด้านความปลอดภัยของกล่องวงจรปิดไม่เป็นไปตามข้อกำหนดหรือไม่ครอบคลุมพื้นที่สำคัญ	ณ มี.ค. 2568: ปานกลาง ภายหลังการตรวจติดตาม ณ พ.ค. 2568: ไม่มีเนื่องจาก แก้ไขเสร็จแล้ว	- ไม่มีหลักฐานที่สำคัญในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ไม่พึงประสงค์ - เกิดความล่าช้าในการซ่อมแซมอุปกรณ์ที่เสียหาย เนื่องจากมีการแจ้งซ่อมที่ไม่ครบถ้วน	บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้วดังนี้ - ปรับปรุงขั้นตอนการดำเนินงานเมื่อพบกล่องวงจรปิดชำรุด โดยกำหนดให้รายงานต่อผู้มีอำนาจพื้นที่ รวมถึงกำหนดขั้นตอนการแก้ไขซ่อมแซม - ปรับปรุงระบบกล่องวงจรปิดให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น - ติดตั้งกล่องวงจรปิดเพิ่มเติมในจุดที่มีความเสี่ยงสูง
20.การบริหารจัดการและเก็บรักษาข้อมูลส่วนบุคคล (PDPA) ไม่เหมาะสม	ณ มี.ค. 2568: ปานกลาง ภายหลังการตรวจติดตาม ณ พ.ค. 2568: ไม่มีเนื่องจาก แก้ไขเสร็จแล้ว	- ข้อมูลส่วนบุคคลอาจถูกเปิดเผยหรือนำไปใช้โดยไม่ได้รับความยินยอมจากเจ้าของข้อมูล	บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้วดังนี้ - ปรับปรุงและสื่อสารเรื่องการจัดเก็บข้อมูล PDPA แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง - กำหนดพื้นที่จัดเก็บและกำหนดแนวทางติดตามการจัดเก็บเอกสารข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลส่วนบุคคล

2. กระบวนการบริหารจัดการด้านการบริการภาคพื้น

ณ วันที่ 15 กรกฎาคม 2568 บริษัทฯ ได้ดำเนินการแก้ไขประเด็นความเสี่ยงในกระบวนการบริหารจัดการด้านการบริการภาคพื้นแล้วในส่วนใหญ่ โดยมีประเด็นความเสี่ยงต่ำจำนวน 1 ประเด็นที่ยังอยู่ระหว่างการแก้ไข โดยมีรายละเอียดดังนี้

ประเด็นที่ตรวจพบ	ระดับความเสี่ยง	ความเสี่ยงและผลกระทบ	การดำเนินการแก้ไขของบริษัทฯ
1. พนักงานในส่วนของการให้บริการผู้โดยสารขาเข้า (Passenger Arrival) การให้บริการผู้โดยสารขาออก (Passenger Departure) และการ	ณ เม.ย. 2568: ปานกลาง ภายหลังการตรวจติดตาม ณ มิ.ย. 2568: ไม่มีเนื่องจาก แก้ไขเสร็จแล้ว	- ประสิทธิภาพการดำเนินงานอาจลดลง หากการให้บริการขาดความครบถ้วนหรือล่าช้า - การจัดตาราง Roster ซ้อนกันในเที่ยวบินหรือช่วงเวลาเดียวกัน อาจทำให้พนักงานเร่งรีบจนเกิดข้อผิดพลาดในการปฏิบัติงานและ	บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเสร็จแล้ว ดังนี้ - เปิดรับสมัครพนักงานเพื่อทดแทนพนักงานประจำที่ลาออก โยกย้ายหรือเกษียณอายุ - สร้างแรงจูงใจและรักษาบุคลากรรวมถึงผลักดันให้มีความก้าวหน้าในหน้าที่การงาน

ประเด็นที่ตรวจพบ	ระดับความเสี่ยง	ความเสี่ยงและผลกระทบ	การดำเนินการแก้ไขของบริษัทฯ
ให้บริการทำความสะอาดภายในอากาศยาน (Cabin Cleaner Service) มีจำนวนไม่เพียงพอในการปฏิบัติงานตามเที่ยวบินและจำนวนเครื่องบินที่เพิ่มขึ้น		เสี่ยงต่อการร้องเรียนและสูญเสียลูกค้า	- ปรับลดประมาณการจำนวนพนักงานตามจำนวนนักท่องเที่ยวที่ลดลง และให้พนักงานทำงานล่วงเวลาแทนการจ้างงานใหม่
2. การบริหารจัดการเงินสดยังไม่เป็นไปตามกระบวนการควบคุมภายในที่กำหนด ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - รายงานกระทบยอดไม่ถูกรูปแบบ - พบรายการที่ยังไม่ได้รับเอกสารประกอบจากผู้เบิก เช่น ใบเสร็จรับเงิน หรือ Telex 	ณ เม.ย. 2568: ปานกลาง ภายหลังการตรวจติดตาม ณ มิ.ย. 2568: ไม่มีเนื่องจากแก้ไขเสร็จแล้ว	<ul style="list-style-type: none"> - เงินสดย่อยอาจสูญหาย หรือไม่เพียงพอต่อการบริหารจัดการ - การลงบัญชีค่าใช้จ่ายอาจไม่ตรงตามระยะเวลาที่มีการใช้จ่ายจริง 	บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้วดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - กำหนดให้ Duty Manager จัดทำรายงานกระทบยอดเงินสดย่อยทุกครั้งที่มีการจ่ายเงิน พร้อมตรวจสอบหลักฐานและส่งมอบเอกสารให้พนักงาน Back Office และหน่วยงานสนับสนุนบริการภาคพื้นเพื่อตรวจสอบซ้ำ ก่อนเสนอผู้บังคับบัญชาอนุมัติเพื่อดำเนินการเบิกชดเชย - จัดทำรายงานติดตามเอกสารประกอบการเบิกจ่ายเงินสดย่อยในกรณีเที่ยวบินผิดปกติ (Irregularity) และจัดทำตารางตรวจสอบสถานะเงินสดย่อย โดยกำหนดให้พนักงาน Back Office เข้าตรวจนับยอดคงเหลือและตรวจสอบรายการรายรับ-รายจ่ายให้ครบถ้วนทุกสัปดาห์
3. การจ่ายชดเชยและเอกสารประกอบการจ่ายชดเชยสำหรับ Irregularity Flight ไม่ถูกต้องครบถ้วน ดังนี้	ณ เม.ย. 2568: ปานกลาง ภายหลังการตรวจติดตาม ณ มิ.ย. 2568: ไม่มีเนื่องจากแก้ไขเสร็จแล้ว	<ul style="list-style-type: none"> - การจ่ายชดเชยสำหรับ Irregularity Flight อาจไม่ได้จ่ายให้แก่ผู้โดยสารอย่างถูกต้องครบถ้วน และบริษัทฯ อาจได้รับการร้องเรียนในภายหลัง - การจ่ายชดเชยสำหรับ Irregularity Flight ให้แก่ผู้โดยสารไม่เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของเงินสดย่อยที่ 	บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้วดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - กำชับให้พนักงานตรวจสอบและให้ผู้โดยสารลงนามในแบบฟอร์มความผิดปกติในการให้บริการ (SIF) ให้ครบถ้วนก่อนเบิกชดเชย

ประเด็นที่ตรวจพบ	ระดับความเสี่ยง	ความเสี่ยงและผลกระทบ	การดำเนินการแก้ไขของบริษัทฯ
<ul style="list-style-type: none"> - พบรายการที่ผู้โดยสารไม่ได้ลงนามในแบบฟอร์มความผิดปกติในการให้บริการ (Service Irregularity Form : SIF) - พบรายการที่มีการจ่ายชดเชยสำหรับ Irregularity Flight ให้แก่ผู้โดยสารไม่เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของเงินชดเชยของหน่วยงานที่กำหนดไว้ 		กำหนดไว้ อาจทำให้เกิดความสับสนระหว่างผู้ปฏิบัติงาน และผู้โดยสาร ไม่ได้รับการดูแลอย่างทั่วถึง	<ul style="list-style-type: none"> - สื่อสารแนวทางการใช้เงินชดเชยให้ Duty Manager และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับทราบ
4. จำนวนอุปกรณ์บริการภาคพื้น (Ground Service Equipment : GSE) ที่สามารถให้บริการได้ มีไม่เพียงพอกับความต้องการใช้งาน	ณ เม.ย. 2568: ปานกลาง ภายหลังการตรวจติดตาม ณ มิ.ย. 2568: ไม่มีเนื่องจากแก้ไขเสร็จแล้ว	- ไม่สามารถให้บริการได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ซึ่งอาจทำให้การทำงานล่าช้าหรือหยุดชะงักซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการใช้งานของบริษัทฯ	<p>บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้วดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - เพิ่มประสิทธิภาพโดยการปรับเวลาการจัดส่งรถให้สอดคล้องกับความต้องการใช้งาน - ดำเนินการตัดบัญชีสินทรัพย์ถาวรที่ไม่สามารถใช้งานได้ และดำเนินการจัดซื้อทดแทน
5. จำนวนพนักงาน/แรงงานที่ทำหน้าที่ในการให้บริการอุปกรณ์ภาคพื้นมีไม่เพียงพอกับจำนวนความต้องการกำลังคนในการให้บริการ	ณ เม.ย. 2568: ปานกลาง ภายหลังการตรวจติดตาม ณ มิ.ย. 2568: ไม่มีเนื่องจากแก้ไขเสร็จแล้ว	- มีความเสี่ยงด้านการปฏิบัติงาน (Operation Risk) ซึ่งอาจทำให้การทำงานล่าช้าหรือหยุดชะงัก และอาจส่งผลกระทบต่อการใช้งานของบริษัทฯ	<p>บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้วดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - เปิดรับสมัครพนักงานทดแทนอัตราที่ว่างจากการลาออก โยกย้าย และเกษียณ - สร้างแรงจูงใจและรักษาบุคลากรรวมถึงผลักดันให้มีความก้าวหน้าในหน้าที่การงาน

ประเด็นที่ตรวจพบ	ระดับความเสี่ยง	ความเสี่ยงและผลกระทบ	การดำเนินการแก้ไขของบริษัทฯ
			<ul style="list-style-type: none"> - ปรับลดประมาณการจำนวนพนักงานตามจำนวนนักท่องเที่ยวที่ลดลง และให้พนักงานทำงานล่วงเวลาแทนการจ้างงานใหม่
6. การบริหารจัดการอุปกรณ์ Tow Bar ที่เสื่อมสภาพชำรุดหรือไม่สามารถนำมาใช้งานได้ไม่เหมาะสม	ณ เม.ย. 2568: ปานกลาง ภายหลังการตรวจติดตาม ณ มิ.ย. 2568: ไม่มีเนื่องจากแก้ไขเสร็จแล้ว	<ul style="list-style-type: none"> - การเก็บอุปกรณ์ Tow Bar ที่ไม่สามารถใช้งานได้ไว้เป็นเวลานาน อาจทำให้มูลค่าตลาด (Market Value) ลดลง 	<p>บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้วดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - สำรวจและประเมินสภาพ Tow Bar และขออนุมัติตัดบัญชีสำหรับ Tow Bar ที่เสื่อมสภาพหรือไม่สามารถใช้งานได้จากสินทรัพย์ถาวร
7. ไม่พบกระบวนการในการรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง มาใช้ประกอบการจัดทำ/ทบทวน หรือปรับปรุงแผนการซ่อมบำรุงประจำปีตามกระบวนการที่กำหนด	ณ เม.ย. 2568: ปานกลาง ภายหลังการตรวจติดตาม ณ มิ.ย. 2568: ไม่มีเนื่องจากแก้ไขเสร็จแล้ว	<ul style="list-style-type: none"> - อาจไม่ได้รับการสนับสนุนหรือจัดสรรงบประมาณอย่างเพียงพอ - ขาดการจัดลำดับความสำคัญของงานบำรุงรักษา - การขาดการบำรุงรักษาที่สำคัญอาจนำไปสู่ความเสียหายของอุปกรณ์บริการ และค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมที่สูงขึ้น 	<p>บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้วดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - กำหนดแนวทางและขั้นตอนปฏิบัติงานเพิ่มเติม โดยจัดทำ Standard Operating Procedure (SOP) - พิจารณาข้อมูลที่เกี่ยวข้องประกอบการจัดทำแผนซ่อมบำรุงและเสนอผู้มีอำนาจอนุมัติ - สื่อสารแผนซ่อมบำรุงไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเตรียมความพร้อมด้านบุคลากรและอะไหล่ล่วงหน้า - ดำเนินการทบทวนแผนซ่อมบำรุงประจำปีโดยใช้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องประกอบการพิจารณา และแจ้งแผนไปยังหน่วยงานตามขั้นตอนที่กำหนด
8. ไม่มีการกำหนดตัวชี้วัดความสำเร็จและเป้าหมาย (KPIs & Target) ในระดับกลุ่มงานซ่อมบำรุง ที่สอดคล้องกับตัวชี้วัดและเป้าหมายองค์กรและฝ่ายบริการภาคพื้น	ณ เม.ย. 2568: ปานกลาง ภายหลังการตรวจติดตาม ณ มิ.ย. 2568: ไม่มีเนื่องจากแก้ไขเสร็จแล้ว	<ul style="list-style-type: none"> - ขาดทิศทางที่ชัดเจนในการทำงาน พนักงานไม่ทราบลำดับความสำคัญ ทำให้การทำงานขาดประสิทธิภาพ - ไม่สามารถประเมินผลสำเร็จในการทำ การบำรุงรักษาเชิงป้องกัน (Preventive Maintenance : PM) ส่งผลให้ไม่สามารถปรับปรุงประสิทธิภาพหรือแก้ไขจุดอ่อนในการบำรุงรักษา 	<p>บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้วดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - กำหนดตัวชี้วัดงานซ่อมบำรุง - จัดทำรายงานค่าใช้จ่ายซ่อมบำรุง เพื่อแจ้งหน่วยงานผู้ใช้งานให้ทราบ - ติดตามและรายงานผลรายไตรมาสต่อผู้บริหารผ่านที่ประชุมระดับสาย/ฝ่าย

ประเด็นที่ตรวจพบ	ระดับความเสี่ยง	ความเสี่ยงและผลกระทบ	การดำเนินการแก้ไขของบริษัทฯ
<ul style="list-style-type: none"> - กลุ่มงานซ่อมบำรุง ยังไม่ได้กำหนด KPI และเป้าหมายเฉพาะของตนเอง อย่างชัดเจน โดยยังคงใช้ KPI รวมของหน่วยธุรกิจการบิน / ฝ่ายบริการภาคพื้น - มีการรายงานความคืบหน้าเรื่องแผนซ่อมบำรุง และความพร้อมใช้งานของอุปกรณ์ แต่ยังไม่มีการรายงานผลด้านการลด Breakdown, Downtime, ระยะเวลาการซ่อม หรือค่าใช้จ่ายซ่อมบำรุงประจำปี 		<ul style="list-style-type: none"> - ไม่สามารถวิเคราะห์หรือป้องกันการเสียซ้ำของอุปกรณ์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ 	
<p>9. อุปกรณ์บริการภาคพื้นมีจำนวนชั่วโมงที่ใช้งานเกินกว่ากำหนดการเข้าซ่อมหรือแผนการซ่อมตามรอบชั่วโมงการทำงาน (Interval)</p>	<p>ณ เม.ย. 2568: ปานกลาง ภายหลังการตรวจติดตาม ณ มิ.ย. 2568: ต่ำ</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ประสิทธิภาพการให้บริการภาคพื้นอาจลดลง หากอุปกรณ์ชำรุดหรือใช้งานไม่ได้เต็มที่ - อายุการใช้งานของอุปกรณ์อาจสั้นลง หากไม่ได้รับการดูแลตามกำหนด - ต้นทุนการซ่อมบำรุงอาจเพิ่มสูงขึ้นจากการสึกหรอสะสม 	<p>บริษัทฯ ได้ดำเนินการและอยู่ระหว่างดำเนินการแก้ไข ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ปรับปรุงขั้นตอนการติดตามงานซ่อมบำรุง โดยจัดทำบันทึกข้อมูลสาเหตุที่อุปกรณ์ไม่ได้เข้าซ่อมตามกำหนด และเพิ่มความถี่ในการติดตาม - ปัจจุบัน บริษัทฯ อยู่ระหว่างการเตรียมใช้งานระบบ GSE Tracking เพื่อช่วยติดตามชั่วโมงการใช้งานและกำหนดรอบซ่อม <p>วันที่คาดว่าจะแล้วเสร็จ: กันยายน 2568</p>

ประเด็นที่ตรวจพบ	ระดับความเสี่ยง	ความเสี่ยงและผลกระทบ	การดำเนินการแก้ไขของบริษัทฯ
<p>10. กระบวนการเบิกจ่าย ยืม คืนพัสดุ ไม่เป็นไปตาม กระบวนการที่กำหนด</p> <ul style="list-style-type: none"> - หน่วยงานคลัง ไม่ได้บันทึกตัดจ่ายในระบบ SAP และไม่มี การลงนาม เอกสารรับ-ส่ง พัสดุตามขั้นตอนที่กำหนด - มีการใช้เอกสาร ยืม-คืนพัสดุใน กรณีเบิกใช้งาน ช่วงวันหยุด แทน การออก Maintenance Order (MO) ซึ่งไม่เป็นไปตาม วัตถุประสงค์ของ เอกสาร 	<p>ณ เม.ย. 2568: ปานกลาง</p> <p>ภายหลังการ ตรวจติดตาม ณ มิ.ย. 2568: ไม่มีเนื่องจาก แก้ไขเสร็จแล้ว</p>	<ul style="list-style-type: none"> - พัสดข้อมบำรุงอาจสูญหาย - การวางแผนการจัดซื้อพัสดข้อมบ บำรุงอุปกรณ์บริการภาคพื้นอาจ ผิดพลาด และไม่สามารถจัดหาได้ ทันเวลา 	<p>บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้วดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ทบทวนและกำซ้บการปฏิบัติตาม ระบบควบคุมพัสดข้อม - กำหนดแนวทางการเบิกจ่ายอะไหล่ ให้ชัดเจน รวมถึงปรับปรุงแบบฟอร์ม เอกสาร ยืม – คื น ให้ ร ะ บ ี วั ต ถุ ประ ส ะ ก์ ของ เอก ส าร โดย คลั ง พัสดข้อม บั น ทึ ก ตั ด ตั ด จ ่าย ใน ระบบ SAP ก่อ น ส่ ง ม อ บ และ อนุ ญ า ต ให้ เบิ ก จ ่าย ได้ เมื่ อ มี ง บ ประ ม า ณ และ ใบ สั ง ซ่ อ ม เว็ น ตั น ใน กรณิ ะ ง่ ด ่วน ที่ ได้ รับ อนุ ม ตี จาก หั ว หั น ้ง า น
<p>11. กระบวนการจัดการ และควบคุมอะไหล่ (Stock Control) ไม่เหมาะสม</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้ปฏิบัติงานไม่ได้ ใช้ข้อมูล ROL (Minimum Stock และ Re-order Point) ที่ กำหนดไว้ ในการ วางแผนจัดซื้อ อะไหล่ 	<p>ณ เม.ย. 2568: ปานกลาง</p> <p>ภายหลังการ ตรวจติดตาม ณ มิ.ย. 2568: ไม่มีเนื่องจาก แก้ไขเสร็จแล้ว</p>	<ul style="list-style-type: none"> - การวางแผนและคาดการณ์ขาด ความแม่นยำ นำไปสู่ความไม่ แน่ นอน ในการ บริหาร จัด การ พัสดข้อม และ ข้อม บำ รุง - อาจนำไปสู่การสั่งซื้อที่ไม่เหมาะสม ทั้งในกรณีที่สั่งซื้อมากเกินไป หรือ สั่งซื้อน้อยเกินไป 	<p>บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้วดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ปรับปรุงฐานข้อมูลอะไหล่ในระบบ SAP ให้เป็นปัจจุบัน รวมถึงจัดกลุ่ม อะไหล่ตามการใช้งานจริง - ใช้ข้อมูล Minimum Stock และ Re-order Point (ROL) เป็นเครื่องมือในการวางแผนจัดซื้อ - ดำเนินการบริหารจัดการอะไหล่ที่ไม่มี ค ว ม เคลื่ อ น ไห ว (Non-Moving/Slow Moving)

ประเด็นที่ตรวจพบ	ระดับความเสี่ยง	ความเสี่ยงและผลกระทบ	การดำเนินการแก้ไขของบริษัทฯ
<ul style="list-style-type: none"> - ข้อมูล Due Out ในระบบ SAP มีค้างจำนวนมาก - อยู่ระหว่างปรับปรุงข้อมูล Safety Stock / Re-order Point และเริ่มจัดกลุ่มอะไหล่สำหรับ PM GSE - ไม่พบหลักเกณฑ์ชัดเจนในการจำแนกอะไหล่ที่มีความสำคัญสูง (Critical Part) 			
12. การกำหนด Reorder Point และการจัดหาวัสดุเพิ่มเติมไม่สัมพันธ์กัน ส่งผลให้การบริหารจัดการพัสดุคงคลังเป็นไปอย่างไม่มีประสิทธิภาพ	ณ เม.ย. 2568: ปานกลาง ภายหลังการตรวจติดตาม ณ มิ.ย. 2568: ไม่มีเนื่องจากแก้ไขเสร็จแล้ว	<ul style="list-style-type: none"> - มีพัสดुकคงคลังไม่เพียงพอต่อการเบิกจ่าย อาจกระทบต่อการซ่อมบำรุงอุปกรณ์ภาคพื้น และลดความต่อเนื่องในการให้บริการ 	บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้วดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - จัดประเภทพัสดุนับสนุนงานซ่อม GSE ตามความสำคัญ โดยกลุ่มพัสดุสำคัญจะกำหนดระดับ Reorder Level (ROL) ในระบบโดยอัตโนมัติ เพื่อให้มีสต็อกเพียงพอต่อการให้บริการ - ปรับระดับ ROL สำหรับพัสดุทั่วไป โดยอิงจากปัจจัยสำคัญที่เกี่ยวข้อง
13. ไม่พบหลักเกณฑ์ที่เป็นลายลักษณ์อักษรในการพิจารณาพัสดูล้ำสมัยและไม่เคลื่อนไหว	ณ เม.ย. 2568: ปานกลาง ภายหลังการตรวจติดตาม ณ มิ.ย. 2568: ไม่มีเนื่องจากแก้ไขเสร็จแล้ว	<ul style="list-style-type: none"> - พักที่ควรตัดจำหน่ายอาจยังคงค้างอยู่ในคลัง - พักที่ยังใช้งานได้อาจถูกตัดจำหน่ายโดยไม่เหมาะสม 	บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้วดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - ประกาศแนวทางการบริหารพัสดุไม่เคลื่อนไหว/ล้ำสมัย (Non-Moving) สำหรับอะไหล่งานซ่อมบำรุง GSE โดยกำหนดนิยาม ปัจจัยพิจารณา ขั้นตอนดำเนินการ และแนวทางจัดการอะไหล่ที่สามารถนำกลับมาใช้งานได้ - กำชับให้ทุกหน่วยงานถือปฏิบัติตามแนวทางอย่างเคร่งครัด

ประเด็นที่ตรวจพบ	ระดับความเสี่ยง	ความเสี่ยงและผลกระทบ	การดำเนินการแก้ไขของบริษัทฯ
14. อัตรากำลังพลของพนักงานกลุ่มงานบริการระหว่างบรรทุกและกลุ่มงานบริการขนส่งและอุปกรณ์ภาคพื้นไม่เพียงพอ	ณ เม.ย. 2568: ปานกลาง ภายหลังการตรวจติดตาม ณ มิ.ย. 2568: ไม่มีเนื่องจากแก้ไขเสร็จแล้ว	<ul style="list-style-type: none"> - อาจเกิดปัญหาการขาดกำลังคนในงานบริการลานจอดในระยะยาว - ส่งผลต่อโอกาสในการขยายการให้บริการและเสี่ยงต่อค่าปรับจากเที่ยวบินล่าช้า 	บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้วดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - เปิดรับสมัครพนักงานเพื่อทดแทนพนักงานประจำที่ลาออก โยกย้ายหรือเกษียณอายุ - สร้างแรงจูงใจและรักษาบุคลากรรวมถึงผลักดันให้มีความก้าวหน้าในหน้าที่การงาน - ปรับแผนอัตรากำลังให้เหมาะสม รวมถึงพิจารณาการทำงานล่วงเวลา
15. การบริหารจัดการประวัติการฝึกอบรมแรงงานภายนอกไม่ครบถ้วน และมีแรงงานภายนอกที่ผ่านการอบรมหลักสูตรที่สำคัญและจำเป็นแล้ว แต่ไม่ได้ทำการทบทวนตามรอบระยะเวลาที่กำหนด	ณ เม.ย. 2568: ปานกลาง ภายหลังการตรวจติดตาม ณ มิ.ย. 2568: ไม่มีเนื่องจากแก้ไขเสร็จแล้ว	<ul style="list-style-type: none"> - การปฏิบัติงานไม่ถูกต้อง อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุหรือความเสียหาย ในการปฏิบัติงานได้ - การบันทึกผลการฝึกอบรมของแรงงานภายนอกไม่ครบถ้วน ทำให้ไม่สามารถมั่นใจได้ว่า แรงงานได้รับการฝึกอบรมตามหลักสูตรที่จำเป็นในการปฏิบัติงานหรือไม่ และอาจได้รับผลกระทบหากถูกตรวจสอบโดยหน่วยงานภายนอก 	บริษัทฯ ดำเนินการแก้ไขเสร็จเรียบร้อยแล้วดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - ให้ แรงงานเข้ารับการอบรม Recurrent หลักสูตร Ramp Vehicle Driving แล้ว - บันทึกประวัติการอบรมในระบบ TNT (Training for Non TG Management System) ครบถ้วนตามข้อกำหนด

9.1.3 ความเห็นของผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบกรณีต่างจากความเห็นของคณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ

คณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการได้พิจารณาผลการประเมินความเสี่ยงของระบบการควบคุมภายใน โดยมีความเห็นว่า บริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในเพียงพอต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ทั้งนี้ ผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นสอดคล้องกับคณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ

ความเห็นของผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบว่าได้กำกับดูแลให้ผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานตรวจสอบภายในมีวุฒิการศึกษา ประสบการณ์ การอบรมที่เหมาะสมเพียงพอกับการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว และแนวปฏิบัติเกี่ยวกับการแต่งตั้งถอดถอน และโยกย้าย ผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานตรวจสอบภายใน

ปัจจุบันหัวหน้างานตรวจสอบภายใน คือ นายวิศิษฐ์ โทอุตผา ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ผู้อำนวยการสำนักงานการตรวจสอบภายในของบริษัทฯ อีกตำแหน่งหนึ่ง ได้ผ่านกระบวนการคัดเลือกจากคณะกรรมการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคล และได้รับความเห็นชอบจากผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบ ในการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งหัวหน้าสำนักงานการตรวจสอบภายใน ซึ่งเป็นไปตามอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ ในกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบ เนื่องจากเป็นผู้ที่มีความรู้ ทักษะ และประสบการณ์ในงานตรวจสอบภายในเป็นอย่างดี มีความรู้ในหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี การประเมินความเสี่ยงและการควบคุมภายใน อีกทั้งเป็นผู้ที่ได้รับประกาศนียบัตรผู้ตรวจสอบภายในรับอนุญาตสากล (Certified Internal Auditor: CIA) และได้เข้ารับการอบรมในหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานด้านการตรวจสอบภายในอย่างต่อเนื่อง โดยรายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานตรวจสอบภายใน ปรากฏอยู่ในเอกสารแนบ 3

9.1.4 ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบเกี่ยวกับระบบควบคุมภายในของบริษัทฯ

ในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบครั้งที่ 1/2568 เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2568 คณะกรรมการตรวจสอบได้รับทราบสถานะการตรวจสอบระบบควบคุมภายในของบริษัทฯ ซึ่งครอบคลุมการประเมินความเพียงพอของระบบควบคุมภายในประจำปี 2567 และสถานะการตรวจสอบภายใน (Internal Audit) ไตรมาส 1/2568 ตามแผนการตรวจสอบภายในประจำปี ซึ่งครอบคลุมกระบวนการบริหารจัดการด้านครัวการบิน (ตรวจสอบโดย KPMG) และการบริการภาคพื้น (ตรวจสอบโดยสำนักงานตรวจสอบภายในของบริษัทฯ) รวมทั้งแนวทางการแก้ไขประเด็นคงค้างโดยใช้แนวทาง 3 Lines of Defense เพื่อยกระดับประสิทธิภาพของระบบควบคุมภายในอย่างยั่งยืน ซึ่งครอบคลุมการปรับปรุงแก้ไขตั้งแต่หน่วยงานเจ้าของกระบวนการ (First Line) โดยจะมีการทบทวนนโยบายและขั้นตอนการปฏิบัติงานเป็นประจำทุกปี และดำเนินการปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง การติดตามโดยฝ่ายบริหารความเสี่ยง (Second Line) เป็นประจำทุกไตรมาส และการตรวจสอบโดยสำนักงานการตรวจสอบภายใน และ/หรือที่ปรึกษาตรวจสอบภายในจากภายนอก (Third Line) ตามแผนการตรวจสอบภายใน และติดตามการแก้ไขประเด็นคงค้างตามรอบที่กำหนด หรือเป็นประจำทุกไตรมาส

คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่าประเด็นที่ตรวจพบส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจากการที่ผู้ปฏิบัติงานไม่ปฏิบัติตามกระบวนการที่บริษัทฯ กำหนดไว้ จึงได้กำชับให้ฝ่ายบริหารและบุคลากรทุกระดับตระหนักถึงความสำคัญของระบบควบคุมภายใน และถือเป็นหน้าที่สำคัญในการกำกับดูแลให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โปร่งใส และสอดคล้องกับเป้าหมายกฎหมาย และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง พร้อมกำหนดให้หน่วยงานเจ้าของกระบวนการเร่งดำเนินการแก้ไขตามแนวทางของ KPMG และสำนักงานตรวจสอบภายในให้แล้วเสร็จตามกรอบเวลา รวมทั้งติดตามผลอย่างต่อเนื่องเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดซ้ำ โดยเฉพาะในประเด็นที่เคยพบมาก่อน ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้เน้นย้ำให้ฝ่ายบริหารนำข้อบกพร่องมาใช้เป็นบทเรียน และจัดลำดับความสำคัญของการดำเนินการในระยะต่อไป รวมทั้งพิจารณาใช้เทคโนโลยีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความยั่งยืนในการดำเนินงาน ตลอดจนจัดทำตัวชี้วัดผลการดำเนินงานที่ชัดเจน และบังคับใช้ระเบียบบริษัทอย่างเคร่งครัด โดยในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 1/2568 เมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2568 สำนักงานตรวจสอบภายในและคณะกรรมการตรวจสอบได้รายงานสถานะการตรวจสอบระบบควบคุมภายในต่อคณะกรรมการบริษัท ซึ่งมีมติสั่งการให้ฝ่ายบริหารและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการแก้ไขประเด็นต่าง ๆ ให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม และป้องกันไม่ให้เกิดซ้ำในอนาคต

9.2 รายการระหว่างกัน

9.2.1 บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะการประกอบธุรกิจ	ลักษณะความสัมพันธ์กับบริษัทฯ
กระทรวงการคลัง	หน่วยงานราชการ	กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 42.94 (รวมการถือหุ้นผ่านทางรัฐวิสาหกิจ)
ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	รัฐวิสาหกิจเพื่อประกอบธุรกิจอันเป็นการส่งเสริมการนำเข้าและการลงทุน	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจควบคุมในธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100.0
บริษัท ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) (“ธนาคารกรุงไทย”)	ธนาคารพาณิชย์	ธนาคารกรุงไทยเป็นหน่วยงานในสังกัดกระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ
บริษัท ธนาคารทหารไทยธนชาติ จำกัด (มหาชน) (“ธนาคารทหารไทยธนชาติ”)	ธนาคารพาณิชย์	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ในธนาคารทหารไทยธนชาติ โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 11.7
ธนาคารออมสิน	รัฐวิสาหกิจดำเนินการด้านการธนาคาร	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจควบคุมในธนาคารออมสิน โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100.0
ธนาคารอาคารสงเคราะห์	รัฐวิสาหกิจดำเนินการด้านการธนาคาร	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจควบคุมในธนาคารอาคารสงเคราะห์ โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100.0
ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย	รัฐวิสาหกิจดำเนินการด้านการธนาคาร	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจควบคุมในธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 99.6
ธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร	รัฐวิสาหกิจดำเนินการด้านการธนาคาร	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจควบคุมในธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร
บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจประกอบและส่งเสริมกิจการท่าอากาศยาน	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจควบคุมในบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 70.0
การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	รัฐวิสาหกิจดำเนินการส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและปกป้องสิ่งแวดล้อม	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจควบคุมในการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100.0
บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด	ธุรกิจบริการไปรษณีย์	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจควบคุมในบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100.0
บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจบริการอินเทอร์เน็ตแบบใช้สายและไร้สาย	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจควบคุมในการบริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100.0

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะการประกอบธุรกิจ	ลักษณะความสัมพันธ์กับบริษัทฯ
บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจพลังงาน	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจควบคุมในบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 51.1 โดยมีนาย นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร ผู้บริหารแผนของบริษัทฯ เป็นกรรมการอิสระในบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
บริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจค้าปลีกน้ำมันเชื้อเพลิง	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ในบริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน) โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 39.6 (รวมการถือหุ้นผ่านทางบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน))
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	ธุรกิจดำเนินงานเกี่ยวกับสนามบิน	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจควบคุมในบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 90.9
บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจดำเนินงานจัดผังรายการ และการออกอากาศทางโทรทัศน์	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจควบคุมในบริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 65.8
สถาบันการบินพลเรือน	รัฐวิสาหกิจดำเนินการอบรมและผลิตบุคลากรด้านการบินทั้งระดับภายในประเทศและระหว่างประเทศ	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจควบคุมในสถาบันการบินพลเรือน โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100.0
การไฟฟ้านครหลวง	รัฐวิสาหกิจดำเนินการด้านพลังงานไฟฟ้า	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจควบคุมในการไฟฟ้านครหลวง โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100.0
การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย	รัฐวิสาหกิจดำเนินการด้านพลังงานไฟฟ้า	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจควบคุมในการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100.0
การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค	รัฐวิสาหกิจดำเนินการด้านพลังงานไฟฟ้า	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจควบคุมในการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100.0
การประปานครหลวง	รัฐวิสาหกิจดำเนินการด้านการประปา	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจควบคุมในการประปานครหลวง โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100.0
กรมท่าอากาศยาน	หน่วยงานราชการให้บริการท่าอากาศยาน	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจควบคุมในกรมท่าอากาศยาน
กรมธนารักษ์	หน่วยงานราชการบริหารจัดการทรัพย์สินของรัฐ	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจควบคุมในกรมธนารักษ์
กรมบัญชีกลาง	หน่วยงานราชการบริหาร ควบคุมการเบิกจ่ายเงินแผ่นดิน	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจควบคุมในกรมบัญชีกลาง
กรมศุลกากร	หน่วยงานราชการควบคุมการนำเข้าและส่งออกสินค้า	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจควบคุมในกรมศุลกากร
กรมสรรพสามิต	หน่วยงานราชการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตจากสินค้าและบริการเฉพาะ	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจควบคุมในกรมสรรพสามิต

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะการประกอบธุรกิจ	ลักษณะความสัมพันธ์กับบริษัทฯ
กรมสรรพากร	หน่วยงานราชการจัดเก็บภาษีอากร	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีความควบคุมในกรมสรรพากร
การกีฬาแห่งประเทศไทย	รัฐวิสาหกิจดำเนินการดูแลและส่งเสริมกีฬาในประเทศไทย	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีความควบคุมในการกีฬาแห่งประเทศไทย โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100.0
การทำเรือแห่งประเทศไทย	รัฐวิสาหกิจดำเนินการกิจการท่าเรือของประเทศไทย	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่และเป็นผู้มีความควบคุมในการทำเรือแห่งประเทศไทย โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100.0
การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย	รัฐวิสาหกิจดำเนินการพัฒนาและจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีความควบคุมในการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100.0
การยาสูบแห่งประเทศไทย	รัฐวิสาหกิจที่ผลิตและจัดจำหน่ายบุหรี่สำเร็จรูป	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีความควบคุมการยาสูบแห่งประเทศไทย โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100.0
การรถไฟแห่งประเทศไทย	รัฐวิสาหกิจดำเนินการด้านรถไฟ	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีความควบคุมในการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100.0
บริษัท โออาร์พีซี จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจผลิตผลิตภัณฑ์ได้จากโรงกลั่นปิโตรเลียม	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ในบริษัท โออาร์พีซี จำกัด (มหาชน) โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 23.0 (รวมการถือหุ้นผ่านทางบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน))
บริษัท ขนส่ง จำกัด	ธุรกิจขนส่ง	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีความควบคุมในบริษัท ขนส่ง จำกัด โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 99.7
บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)	บริษัทรับสัมปทานทางยกระดับ	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ในบริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 22.1
บริษัท ปตท. สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจผลิตน้ำมันดิบ	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ในบริษัท ปตท. สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 32.6 (รวมการถือหุ้นผ่านทางบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน))
บริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน)	ธุรกิจผลิตผลิตภัณฑ์ได้จากโรงกลั่นปิโตรเลียม	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ในบริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน) โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 23.1 (รวมการถือหุ้นผ่านทางบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน))
สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย	รัฐวิสาหกิจดำเนินการวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีความควบคุมในสถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100.0
สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง	หน่วยงานราชการทำหน้าที่วิเคราะห์และเสนอนโยบายเศรษฐกิจการคลัง	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีความควบคุมในสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะการประกอบธุรกิจ	ลักษณะความสัมพันธ์กับบริษัทฯ
สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ	หน่วยงานราชการทำหน้าที่กำกับดูแลและพัฒนาวิสาหกิจ	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจควบคุมในสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ
สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ	หน่วยงานราชการทำหน้าที่บริหารจัดการหนี้สาธารณะของประเทศ	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจควบคุมในสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ
สำนักงานสลากกินแบ่งรัฐบาล	รัฐวิสาหกิจดำเนินการสลากกินแบ่งรัฐบาล	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจควบคุมในสำนักงานสลากกินแบ่งรัฐบาล โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100.0
องค์การเภสัชกรรม	รัฐวิสาหกิจดำเนินการผลิตยาและเวชภัณฑ์ภายในประเทศ	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจควบคุมในองค์การเภสัชกรรม โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100.0
องค์การพิพิธภัณฑ์วิทยาศาสตร์แห่งชาติ	รัฐวิสาหกิจดำเนินการพัฒนาและจัดการพิพิธภัณฑ์วิทยาศาสตร์และศูนย์การเรียนรู้ต่างๆ	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้มีอำนาจควบคุมในองค์การพิพิธภัณฑ์วิทยาศาสตร์แห่งชาติ โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100.0

9.2.2 ข้อมูลรายการระหว่างกันกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง

รายการระหว่างกันของบริษัทฯ กับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งสำหรับงวดสามเดือน สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2568 ดังนี้

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			สำหรับงวดสาม เดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2568	ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของ รายการ	ความเห็นของผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของ คณะกรรมการตรวจสอบ
		2565	2566	2567			
กระทรวงการคลัง	<div>– กระทรวงการคลังเป็นเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟู กิจการจากการกู้เงินในอดีตที่ทาง กระทรวงการคลังกู้เงินจากสถาบันการเงิน ต่างประเทศและให้บริษัทฯ กู้ยืมต่อ</div> <div>– กำไร (ขาดทุน) จากการปรับโครงสร้างหนี้</div> <div>– ต้นทุนทางการเงิน</div> <div>– เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน</div> <div>– ดอกเบี้ยค้างจ่าย</div> <div>– บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน</div> <div>– รายได้จากการขายและการให้บริการ</div> <div>– ลูกหนี้การค้า</div>	<div>(5,166.9)</div> <div>135.9</div> <div>11,721.8</div> <div>487.8</div> <div>-</div> <div>-</div> <div>-</div>	<div>-</div> <div>861.8</div> <div>12,583.5</div> <div>1,349.6</div> <div>-</div> <div>1.4</div> <div>-</div>	<div>-</div> <div>845.7</div> <div>-</div> <div>-</div> <div>-</div> <div>3.5</div> <div>-</div>	<div>– กระทรวงการคลังเป็นเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟู กิจการจากการที่ บริษัทฯ กู้ยืมเงินจากกระทรวงการคลังใน อดีต โดยมีเงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ยตามที่ ระบุในแผนฟื้นฟูกิจการ และมีมูลหนี้ตาม คำสั่งของเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์</div> <div>– โปรดพิจารณาหมายเหตุข้อ 1 และ 2 เพิ่มเติม</div> <div>– บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน โดยมี ราคาเช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคล หรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</div>	<div>– รายการดังกล่าวเป็นรายการรับความ ช่วยเหลือทางการเงินในอดีต ที่มีเงื่อนไข และอัตราดอกเบี้ยตามที่ระบุในแผนฟื้นฟู กิจการ จึงพิจารณาเห็นว่ารายการ ดังกล่าวมีความเหมาะสมและ สมเหตุสมผล</div> <div>– รายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ โดยมีราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับ การทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่ เกี่ยวข้องกัน จึงพิจารณาเห็นว่ารายการ ดังกล่าวมีความเหมาะสมและ สมเหตุสมผล</div>	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			สำหรับงวดสาม เดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2568	ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของ รายการ	ความเห็นของผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของ คณะกรรมการตรวจสอบ
		2565	2566	2567			
ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้า แห่งประเทศไทย	<ul style="list-style-type: none"> - ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทยเป็นเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการจากการกู้เงินในอดีต - กำไร (ขาดทุน) จากการปรับโครงสร้างหนี้ - ต้นทุนทางการเงิน - เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน - ดอกเบี้ยค้างจ่าย 	(10.5) 59.6 1,939.3 91.0	- 39.7 1,508.2 111.3	- 22.5 1,105.5 79.20	- 4.1 1,107.5 83.3	<ul style="list-style-type: none"> - ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทยเป็นเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการจากการที่บริษัทฯ กู้ยืมเงินจากธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทยในอดีต โดยมีเงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ยตามที่ระบุในแผนฟื้นฟูกิจการ และมีมูลหนี้ตามคำสั่งของเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ - โปรดพิจารณาหมายเหตุข้อ 1 และ 3 เพิ่มเติม - มูลค่าที่แสดงเป็นมูลค่าทางบัญชี 	<ul style="list-style-type: none"> - รายการดังกล่าวเป็นรายการรับความช่วยเหลือทางการเงินในอดีต ที่มีเงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ยตามที่ระบุในแผนฟื้นฟูกิจการ - จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความเหมาะสมและสมเหตุสมผล
	<ul style="list-style-type: none"> - ไทยสมายล์แอร์เวย์ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน - รายได้จากการขายและการให้บริการ - ลูกหนี้การค้า 	1.2 -	- -	- -	- -	<ul style="list-style-type: none"> - ไทยสมายล์แอร์เวย์ขายบัตรโดยสารเครื่องบินโดยมีราคาเช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน 	<ul style="list-style-type: none"> - รายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติโดยมีราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความเหมาะสมและสมเหตุสมผล

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			สำหรับงวดสาม เดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2568	ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของ รายการ	ความเห็นของผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของ คณะกรรมการตรวจสอบ
		2565	2566	2567			
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	- ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) เป็นเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการจากการกู้เงินในอดีต					- ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) เป็นเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการจากการที่บริษัทฯ กู้ยืมเงินจากธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ในอดีต โดยมีเงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ยตามที่ระบุในแผนฟื้นฟูกิจการ และมีมูลหนี้ตามคำสั่งของเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์	- รายการดังกล่าวเป็นรายการรับความช่วยเหลือทางการเงินในอดีต ที่มีเงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ยตามที่ระบุในแผนฟื้นฟูกิจการ จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความเหมาะสมและสมเหตุสมผล
	- กำไร (ขาดทุน) จากการปรับโครงสร้างหนี้	-	-	-	-	-	
	- ต้นทุนทางการเงิน	129.2	129.2	125.0	13.8	-	
	- เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	6,592.7	6,592.7	2,920.6	2,926.3	-	
	- ดอกเบี้ยค้างจ่าย	401.5	530.7	655.7	-	-	
	- ไทยสมายล์แอร์เวย์ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน					- โปรดพิจารณาหมายเหตุข้อ 1 และ 3 เพิ่มเติม	
	- รายได้จากการขายและการให้บริการ	-	0.2	-	-	-	- รายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ โดยมีราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความเหมาะสมและสมเหตุสมผล
	- ลูกหนี้การค้า	-	-	-	-	-	-
	- บริษัทฯ ให้เช่าพื้นที่สำนักงาน และเช่าพื้นที่ติดตั้งเครื่องฝาก-ถอนเงินอัตโนมัติ					- บริษัทฯ ให้เช่าพื้นที่สำนักงาน และเช่าพื้นที่ติดตั้งเครื่องฝาก-ถอนเงินอัตโนมัติบริเวณสำนักงานใหญ่ของบริษัทฯ โดยมีราคาตามอัตราปกติทางธุรกิจ เช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	- รายการดังกล่าวเป็นรายการให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ โดยมีราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความเหมาะสมและสมเหตุสมผล
	- รายได้	2.8	2.6	2.4	0.3	-	-
ธนาคารทหารไทยธนชาติ	- ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	0.4	0.2	-	-	-	-
	- ไทยสมายล์แอร์เวย์จ่ายค่าธรรมเนียมการโอนเงิน					- ไทยสมายล์แอร์เวย์จ่ายค่าธรรมเนียมการโอนเงิน โดยมีราคาเช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	- รายการดังกล่าวเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติ โดยมีราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความเหมาะสมและสมเหตุสมผล
	- ค่าใช้จ่าย	0.1	0.2	0.3	-	-	-
	- เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	-	-	-	-	-	-
	- ไทยสมายล์แอร์เวย์ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน						- รายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ โดยมีราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำ

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			สำหรับงวดสาม เดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2568	ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของ รายการ	ความเห็นของผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของ คณะกรรมการตรวจสอบ
		2565	2566	2567			
	<ul style="list-style-type: none"> - รายได้จากการขายและการให้บริการ - ลูกหนี้การค้า - บริษัทฯ ขายไม้สละสมของรอยัล ออร์คิด พลัส (“ROP Point”) - รายได้จากการขายและการให้บริการ - ลูกหนี้การค้า 	0.1 - 27.4 5.3	0.6 - 40.2 12.5	- - 68.4 6.0	- - 30.2 16.9	<ul style="list-style-type: none"> - ไทยสมายล์แอร์เวย์ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน โดยมีราคาเช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - บริษัทฯ ขายไม้สละสมของรอยัล ออร์คิด พลัส (“ROP Point”) โดยมีราคาตามอัตราปกติทางธุรกิจ เช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน 	<ul style="list-style-type: none"> - รายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความเหมาะสมและสมเหตุสมผล - รายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ โดยมีราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความเหมาะสมและสมเหตุสมผล
ธนาคารออมสิน	<ul style="list-style-type: none"> - ธนาคารออมสินเป็นเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการจากการกู้เงินในอดีต - กำไร (ขาดทุน) จากการปรับโครงสร้างหนี้ - ต้นทุนทางการเงิน - เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน - ดอกเบี้ยค้างจ่าย - บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน - รายได้จากการขายและการให้บริการ - ลูกหนี้การค้า - ทัวร์เอื้องหลวงขายบัตรของขวัญเอื้องหลวง - รายได้รับล่วงหน้า 	- 119.2 3,500.0 425.9 0.6 - - - 0.2	- 119.2 3,500.0 545.1 0.4 - - 0.2	- 101.9 1,597.4 599.60 0.3 - - -	- 32.9 1,625.4 632.5 - - - -	<ul style="list-style-type: none"> - ธนาคารออมสินเป็นเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการจากการที่บริษัทฯ กู้ยืมเงินจากธนาคารออมสินในอดีต โดยมีเงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ยตามที่ระบุในแผนฟื้นฟูกิจการ และมีมูลหนี้ตามคำสั่งของเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ - โปรดพิจารณาหมายเหตุข้อ 1 และ 3 เพิ่มเติม - มูลค่าที่แสดงเป็นมูลค่าทางบัญชี - บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน โดยมีราคาเช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ทัวร์เอื้องหลวงขายบัตรของขวัญเอื้องหลวง โดยมีราคาเช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน 	<ul style="list-style-type: none"> - รายการดังกล่าวเป็นรายการรับความช่วยเหลือทางการเงินในอดีต ที่มีเงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ยตามที่ระบุในแผนฟื้นฟูกิจการ จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความเหมาะสมและสมเหตุสมผล - รายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ โดยมีราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความเหมาะสมและสมเหตุสมผล - รายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ โดยมีราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความเหมาะสมและสมเหตุสมผล
ธนาคารอาคารสงเคราะห์	<ul style="list-style-type: none"> - บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน - รายได้จากการขายและการให้บริการ 	1.8	0.1	-	2.8		<ul style="list-style-type: none"> - รายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ โดยมีราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับ

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			สำหรับงวดสาม เดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2568	ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของ รายการ	ความเห็นของผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของ คณะกรรมการตรวจสอบ
		2565	2566	2567			
	- ลูกหนี้การค้า	-	0.1	-	-	- บริษัทฯ ขยายบัตรโดยสารเครื่องบิน โดยมี ราคาเช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคล หรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	การทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่ เกี่ยวข้องกัน จึงพิจารณาเห็นว่ารายการ ดังกล่าวมีความเหมาะสมและสมเหตุสมผล
ธนาคารอิสลาม แห่งประเทศไทย	- ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทยเป็นเจ้าหนี้ ตามแผนฟื้นฟูกิจการจากการกู้เงินในอดีต - กำไร (ขาดทุน) จากการปรับโครงสร้างหนี้ - ต้นทุนทางการเงิน - เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน - ดอกเบี้ยค้างจ่าย	(134.7) 109.4 1,439.4 163.4	- 139.9 1,579.3 303.3	- 150.0 938.5 453.3	- 21.7 956.7 475.0	- ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทยเป็นเจ้าหนี้ ตามแผนฟื้นฟูกิจการจากบริษัทฯ กู้ยืม เงินจากธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทยใน อดีต โดยมีเงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ยตามที่ ระบุในแผนฟื้นฟูกิจการ และมีมูลหนี้ตาม คำสั่งของเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ - โปรดพิจารณาหมายเหตุข้อ 1 และ 3 เพิ่มเติม - มูลค่าที่แสดงเป็นมูลค่าทางบัญชี	- รายการดังกล่าวเป็นรายการรับความ ช่วยเหลือทางการเงินในอดีต ที่มีเงื่อนไขและ อัตราดอกเบี้ยตามที่ระบุในแผนฟื้นฟูกิจการ จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความ เหมาะสมและสมเหตุสมผล
ธนาคารเพื่อการเกษตรและ สหกรณ์การเกษตร	- บริษัทฯ ขยายบัตรโดยสารเครื่องบิน - รายได้จากการขายและการให้บริการ - ลูกหนี้การค้า	0.04 -	- -	- -	- -	- บริษัทฯ ขยายบัตรโดยสารเครื่องบิน โดยมี ราคาเช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคล หรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	- รายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ โดยมีราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับ การทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่ เกี่ยวข้องกัน จึงพิจารณาเห็นว่ารายการ ดังกล่าวมีความเหมาะสมและสมเหตุสมผล
บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (“ท่าอากาศยานไทย”)	- บริษัทฯ ขยายบัตรโดยสารเครื่องบิน - รายได้จากการขายและการให้บริการ - ลูกหนี้การค้า - บริษัทฯ ได้รับค่าตอบแทนจากการเรียกเก็บ ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน (Passenger Service Charges) ให้แก่ ท่าอากาศยาน ไทย - รายได้	- - - 18.5	- - - 49.2	28.9 0.3 59.5	0.2 0.2 16.9	- บริษัทฯ ขยายบัตรโดยสารเครื่องบิน โดยมี ราคาเช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคล หรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - บริษัทฯ ได้รับค่าตอบแทนจากการเรียกเก็บ ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน (Passenger Service Charges) ให้แก่ท่าอากาศยานไทย โดยมีราคาเช่นเดียวกับการทำรายการกับ บุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	- รายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ โดยมีราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับ การทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่ เกี่ยวข้องกัน จึงพิจารณาเห็นว่ารายการ ดังกล่าวมีความเหมาะสมและสมเหตุสมผล - รายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ โดยมีราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำ รายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความ เหมาะสมและสมเหตุสมผล

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			สำหรับงวดสาม เดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2568	ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของ รายการ	ความเห็นของผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของ คณะกรรมการตรวจสอบ
		2565	2566	2567			
	<ul style="list-style-type: none"> – ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น – บริษัทฯ และไทยสมายล์แอร์เวย์เช่าพื้นที่ในเขตท่าอากาศยาน และใช้บริการอื่นเพื่อประกอบธุรกิจการบิน – ค่าใช้จ่าย – สิทธิทรัพย์สินการใช้ – เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น – หนี้สินตามสัญญาเช่า – วิ่งสแปน เซอร์วิสเช่าจ่ายค่าบำรุงรักษาความปลอดภัย – ค่าใช้จ่าย 	33.7	78.1	18.8	18.8	<ul style="list-style-type: none"> – บริษัทฯ และไทยสมายล์แอร์เวย์เช่าพื้นที่ในเขตท่าอากาศยานเพื่อประกอบธุรกิจการบิน เช่น ครั้วการบิน คลังเก็บอุปกรณ์ภาคพื้นเคาน์เตอร์จำหน่ายตั๋ว สำนักงานประจำสนามบิน และศูนย์ซ่อมบำรุงเครื่องบินและใช้บริการอื่นๆ เช่น ค่าธรรมเนียมในการขึ้น – ลงของอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน โดยมีระยะเวลาของสัญญาตั้งแต่ 1 ปี ถึง 34 ปี โดยมีราคาตามอัตราปกติทางธุรกิจ เช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน – วิ่งสแปน เซอร์วิสเช่าจ่ายค่าบำรุงรักษาความปลอดภัย โดยมีอัตราเดียวกันกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน 	<ul style="list-style-type: none"> – รายการดังกล่าวเป็นรายการเช่าอสังหาริมทรัพย์ และรายการที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์ที่ใช้ในการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ โดยมีราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความเหมาะสมและสมเหตุสมผล – รายการดังกล่าวเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติ โดยมีอัตราและเงื่อนไขเดียวกันกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	<ul style="list-style-type: none"> – บริษัทฯ และไทยสมายล์แอร์เวย์ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน – รายได้จากการขายและการให้บริการ – ลูกหนี้การค้า – บริษัทฯ จ่ายค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา – ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา – เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น 	17.3	5.2	28.9	0.9	<ul style="list-style-type: none"> – บริษัทฯ และไทยสมายล์แอร์เวย์ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน โดยมีราคาเช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน – บริษัทฯ จ่ายค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา เพื่อเข้าร่วมมหกรรมงานท่องเที่ยว โดยมีราคาตามอัตราปกติทางธุรกิจ เช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน 	<ul style="list-style-type: none"> – รายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ โดยมีราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความเหมาะสมและสมเหตุสมผล – รายการดังกล่าวเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติ โดยมีราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความเหมาะสมและสมเหตุสมผล

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			สำหรับงวดสาม เดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2568	ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของ รายการ	ความเห็นของผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของ คณะกรรมการตรวจสอบ
		2565	2566	2567			
บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด	<ul style="list-style-type: none"> บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน <ul style="list-style-type: none"> รายได้จากการขายและการให้บริการ ลูกหนี้การค้า บริษัทฯ และไทยสมายล์แอร์เวย์จ่ายค่าบริการสำหรับการฝากส่งไปรษณีย์ทั้งในและต่างประเทศ รวมถึงค่าอุปกรณ์การจัดส่ง <ul style="list-style-type: none"> ค่าใช้จ่าย เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น 	-	-	0.9	-	<ul style="list-style-type: none"> บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน โดยมีราคาเช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน บริษัทฯ และไทยสมายล์แอร์เวย์จ่ายค่าบริการสำหรับการฝากส่งไปรษณีย์ทั้งในและต่างประเทศ รวมถึงค่าอุปกรณ์การจัดส่ง โดยมีราคาตามอัตราปกติทางธุรกิจ เช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน 	<ul style="list-style-type: none"> รายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ โดยมีราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความเหมาะสมและสมเหตุสมผล รายการดังกล่าวเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติ โดยมีราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความเหมาะสมและสมเหตุสมผล
		-	-	0.2	-		
บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด	<ul style="list-style-type: none"> บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัดเป็นเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการจากการกู้เงินในอดีต <ul style="list-style-type: none"> กำไร (ขาดทุน) จากการปรับโครงสร้างหนี้¹ ต้นทุนทางการเงิน หุ้นกู้ ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยค้างจ่าย 	-	3.8	-	-	<ul style="list-style-type: none"> บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัดเป็นเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการจากการที่บริษัทฯ กู้ยืมเงินจากบริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัดในอดีต โดยมีเงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ยตามที่ระบุในแผนฟื้นฟูกิจการ และมีมูลหนี้ตามคำสั่งของเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ โปรดพิจารณาหมายเหตุข้อ 1 เพิ่มเติม มูลค่าที่แสดงเป็นมูลค่าทางบัญชี 	<ul style="list-style-type: none"> รายการดังกล่าวเป็นรายการรับความช่วยเหลือทางการเงินในอดีต ที่มีเงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ยตามที่ระบุในแผนฟื้นฟูกิจการ จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความเหมาะสมและสมเหตุสมผล
		20.2	20.2	15.1	3.8		
		1,348.0	1,348.0	1,017.7	1,017.7		
		30.6	50.8	70.6	74.4		

1 กำไร (ขาดทุน)จากการปรับโครงสร้างหนี้ของบริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด เป็นกำไรที่เกิดจากหุ้นกู้และค่าบริการอินเทอร์เน็ตในอดีต

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			สำหรับงวดสาม เดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2568	ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของ รายการ	ความเห็นของผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของ คณะกรรมการตรวจสอบ
		2565	2566	2567			
	<ul style="list-style-type: none"> บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด เป็นเจ้าหน้าที่ตามแผนฟื้นฟูจากการจากลาของบริษัทฯ จ่ายค่าบริการอินเทอร์เน็ตในอดีต บริษัทฯ ไทยสมายล์แอร์เวย์ ไทย-อะมาติอุส และไทยไฟลท์เทรนนิ่งจ่ายค่าบริการอินเทอร์เน็ตจากการดำเนินธุรกิจในปัจจุบัน <ul style="list-style-type: none"> - ค่าใช้จ่าย - ต้นทุนทางการเงิน - เจ้าหนี้คงค้าง - ดอกเบี้ยค้างจ่าย บริษัทฯ จ่ายค่าเช่าสำหรับการดำเนินกิจการร้าน Puff & Pie <ul style="list-style-type: none"> - ค่าใช้จ่าย - เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้ไม่หมุนเวียนอื่น 	26.7 0.7 9.8 1.1 0.05 -	22.3 0.8 10.7 1.9 0.1 -	24.8 0.8 8.0 2.6 0.1 -	8.1 0.2 8.2 2.8 0.02 -	<ul style="list-style-type: none"> บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด เป็นเจ้าหน้าที่ตามแผนฟื้นฟูจากการค้างชำระค่าบริการอินเทอร์เน็ตในอดีต โดยหนี้ดังกล่าวมีเงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ยตามที่ระบุในแผนฟื้นฟูกิจการ และมีมูลหนี้ตามคำสั่งของเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ โปรดพิจารณาหมายเหตุข้อ 1 เพิ่มเติม บริษัทฯ ไทยสมายล์แอร์เวย์ ไทย-อะมาติอุส และไทยไฟลท์เทรนนิ่งจ่ายค่าบริการอินเทอร์เน็ต โดยมีราคาตามอัตราปกติทางธุรกิจ เช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน บริษัทฯ จ่ายค่าเช่าสำหรับการดำเนินกิจการร้าน Puff & Pie โดยมีราคาเช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน 	<ul style="list-style-type: none"> รายการดังกล่าวเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติ โดยมีราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน ซึ่งมีบางส่วนเป็นหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการที่มีเงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ยตามที่ระบุในแผนฟื้นฟูกิจการ จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความเหมาะสมและสมเหตุสมผล รายการดังกล่าวเป็นรายการเช่าสังหาริมทรัพย์ โดยมีราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความเหมาะสมและสมเหตุสมผล
บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> บริษัทฯ และไทยสมายล์แอร์เวย์ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน <ul style="list-style-type: none"> - รายได้จากการขายและการให้บริการ - ลูกหนี้การค้า ทัวร์เอื้องหลวงขายบริการทัวร์ <ul style="list-style-type: none"> - รายได้ 	17.5 0.2 -	29.3 - -	27.5 1.7 13.5	8.1 0.4 -	<ul style="list-style-type: none"> บริษัทฯ และไทยสมายล์แอร์เวย์ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน โดยมีราคาเช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน ทัวร์เอื้องหลวงขายบริการทัวร์ โดยมีราคาเช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน 	<ul style="list-style-type: none"> รายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ โดยมีราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน บุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความเหมาะสมและสมเหตุสมผล รายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ โดยมีราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			สำหรับงวดสาม เดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2568	ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของ รายการ	ความเห็นของผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของ คณะกรรมการตรวจสอบ
		2565	2566	2567			
	<ul style="list-style-type: none"> - ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น - บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) เป็นเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการจากการที่บริษัทฯ ชื้อน้ำมันรถยนต์และน้ำมันหล่อลื่นในอดีต <ul style="list-style-type: none"> - ค่าใช้จ่าย 0.1 - ต้นทุนทางการเงิน 0.1 - กำไร (ขาดทุน) จากการปรับโครงสร้างหนี้ - - เจ้าหนี้คงค้าง 1.2 - ดอกเบี้ยค้างจ่าย 0.1 - บริษัทฯ ซื้อสตอร์คเบอร์รี่ <ul style="list-style-type: none"> - ค่าใช้จ่าย - - เจ้าหนี้คงค้าง - 	-	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> - บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) เป็นเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการจากการที่บริษัทฯ ชื้อน้ำมันรถยนต์และน้ำมันหล่อลื่นในอดีต โดยหนี้ดังกล่าวมีเงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ยตามที่ระบุในแผนฟื้นฟูกิจการ และมีมูลหนี้ตามคำสั่งของเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ - โปรดพิจารณาหมายเหตุข้อ 1 เพิ่มเติม - บริษัทฯ ซื้อสตอร์คเบอร์รี่เพื่อใช้ในการรับรองในห้องรับรองที่ สนามบิน โดยมีราคาเช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน 	<ul style="list-style-type: none"> - จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความเหมาะสมและสมเหตุสมผล - รายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติในอดีต ซึ่งปัจจุบันเป็นหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ มีเงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ยตามที่ระบุในแผนฟื้นฟูกิจการ จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความเหมาะสมและสมเหตุสมผล - รายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ โดยมีราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความเหมาะสมและสมเหตุสมผล
บริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> - บริษัทฯ และไทยสมายล์แอร์เวย์ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน <ul style="list-style-type: none"> - รายได้จากการขายและการให้บริการ 11.0 - ลูกหนี้การค้า 2.4 - บริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน) เป็นเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการจากการที่บริษัทฯ จ่ายค่าน้ำมันสำหรับเครื่องบินและน้ำมันสำหรับรถยนต์ในอดีต 	11.0	14.2	10.3	2.3	<ul style="list-style-type: none"> - บริษัทฯ และไทยสมายล์แอร์เวย์ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน โดยมีราคาเช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - บริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน) เป็นเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการจากการค้างชำระค่าน้ำมันสำหรับเครื่องบินและน้ำมันสำหรับรถยนต์ในอดีต โดยหนี้ 	<ul style="list-style-type: none"> - รายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ โดยมีราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความเหมาะสมและสมเหตุสมผล - รายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ โดยมีราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และบางส่วนเป็นรายการในอดีต

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			สำหรับงวดสาม เดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2568	ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของ รายการ	ความเห็นของผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของ คณะกรรมการตรวจสอบ
		2565	2566	2567			
	<ul style="list-style-type: none"> บริษัทฯ และไทยสมายล์แอร์เวย์ซื้อน้ำมันสำหรับเครื่องบินและน้ำมันสำหรับรถยนต์ – ค่าใช้จ่าย – ต้นทุนทางการเงิน – กำไร (ขาดทุน) จากการปรับโครงสร้างหนี้ – เจ้าหนี้ค้าง – ดอกเบี้ยค้างจ่าย 	9,693.5 202.0 - 793.1 450.1	10,442.8 144.0 - 788.0 594.1	12,552.1 57.3 292.8 502.4 651.5	2,627.9 11.5 - 657.9 663.0	ดังกล่าวมีเงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ยตามที่ระบุในแผนฟื้นฟูกิจการ และมีมูลหนี้ตามคำสั่งของเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ – โปรดพิจารณาหมายเหตุข้อ 1 เพิ่มเติม – บริษัทฯ และไทยสมายล์แอร์เวย์ซื้อน้ำมันสำหรับเครื่องบินและน้ำมันสำหรับรถยนต์ โดยมีราคาตามอัตราปกติทางธุรกิจ เช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	ซึ่งปัจจุบันเป็นหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการที่มีเงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ยตามที่ระบุในแผนฟื้นฟูกิจการ จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความเหมาะสมและสมเหตุสมผล
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	<ul style="list-style-type: none"> บริษัทฯ และไทยสมายล์แอร์เวย์ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน – รายได้จากการขายและการให้บริการ – ลูกหนี้การค้า – บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด เป็นเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการจากการที่บริษัทฯ จ่ายค่าธรรมเนียมหอบังคับการบินในอดีต 	1.4 0.03	1.5 0.02	1.8 0.4	0.5 0.7	<ul style="list-style-type: none"> – บริษัทฯ และไทยสมายล์แอร์เวย์ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน โดยมีราคาเช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน – บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด เป็นเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการจากการค้างชำระค่าธรรมเนียมหอบังคับการบินในอดีต โดยหนี้ดังกล่าวมีเงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ย 	<ul style="list-style-type: none"> – รายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ โดยมีราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความเหมาะสมและสมเหตุสมผล – รายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ โดยมีราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และบางส่วนเป็นรายการในอดีตซึ่งปัจจุบัน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			สำหรับงวดสาม เดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2568	ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของ รายการ	ความเห็นของผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของ คณะกรรมการตรวจสอบ
		2565	2566	2567			
	<ul style="list-style-type: none">บริษัทฯ และไทยสมายล์แอร์เวย์จ่ายค่าธรรมเนียมหอบังคับการบินจากการดำเนินธุรกิจในปัจจุบัน<ul style="list-style-type: none">ค่าใช้จ่าย 777.2ต้นทุนทางการเงิน 6.2กำไร (ขาดทุน) จากการปรับโครงสร้างหนี้ -เจ้าหนี้คงค้าง 207.3ดอกเบี้ยค้างจ่าย 9.3	1,032.0	1,262.6		335.5	ตามที่ระบุในแผนฟื้นฟูกิจการ และมีมูลหนี้ตามคำสั่งของเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ <ul style="list-style-type: none">โปรดพิจารณาหมายเหตุข้อ 1 เพิ่มเติมบริษัทฯ และไทยสมายล์แอร์เวย์จ่ายค่าธรรมเนียมหอบังคับการบินเพื่อประกอบธุรกิจการบิน โดยมีอัตราค่าธรรมเนียมเช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	เป็นหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการที่มีเงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ยตามที่ระบุในแผนฟื้นฟูกิจการ จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความเหมาะสมและสมเหตุสมผล
บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none">บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) เป็นเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการจากการที่บริษัทฯ ใช้บริการโฆษณาในอดีต<ul style="list-style-type: none">กำไร (ขาดทุน) จากการปรับโครงสร้างหนี้ -ต้นทุนทางการเงิน 0.1เจ้าหนี้คงค้าง 0.8ดอกเบี้ยค้างจ่าย 0.1	-	-	-	-	<ul style="list-style-type: none">บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) เป็นเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการจากการที่บริษัทฯ ใช้บริการโฆษณาในอดีต โดยหนี้ดังกล่าวมีเงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ยตามที่ระบุในแผนฟื้นฟูกิจการ และมีมูลหนี้ตามคำสั่งของเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์โปรดพิจารณาหมายเหตุข้อ 1 เพิ่มเติม	<ul style="list-style-type: none">รายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติในอดีต ซึ่งปัจจุบันเป็นหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ มีเงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ยตามที่ระบุในแผนฟื้นฟูกิจการ จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความเหมาะสมและสมเหตุสมผล
สถาบันการบินพลเรือน	<ul style="list-style-type: none">สถาบันการบินพลเรือนเป็นเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการจากการที่บริษัทฯ จัดส่งนักบินของบริษัทฯ ไปอบรมด้านการบินในอดีต<ul style="list-style-type: none">กำไร (ขาดทุน) จากการปรับโครงสร้างหนี้ -ต้นทุนทางการเงิน 0.6เจ้าหนี้คงค้าง 8.7ดอกเบี้ยค้างจ่าย 0.9ไทยไฟลท์เทรนนิ่งได้รับค่าตอบแทนจากการฝึกอบรมบุคลากรการบิน<ul style="list-style-type: none">รายได้ 0.9	2.5	-	-	-	<ul style="list-style-type: none">สถาบันการบินพลเรือนเป็นเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการจากการที่บริษัทฯ จัดส่งนักบินของบริษัทฯ ไปอบรมด้านกิจการการบินในอดีต โดยหนี้ดังกล่าวมีเงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ยตามที่ระบุในแผนฟื้นฟูกิจการ และมีมูลหนี้ตามคำสั่งของเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์โปรดพิจารณาหมายเหตุข้อ 1 เพิ่มเติมไทยไฟลท์เทรนนิ่งได้รับค่าตอบแทนจากการฝึกอบรมบุคลากรการบิน โดยมีราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	<ul style="list-style-type: none">รายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติในอดีต ซึ่งปัจจุบันเป็นหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ มีเงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ยตามที่ระบุในแผนฟื้นฟูกิจการ จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความเหมาะสมและสมเหตุสมผลรายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ โดยมีราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			สำหรับงวดสาม เดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2568	ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของ รายการ	ความเห็นของผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของ คณะกรรมการตรวจสอบ
		2565	2566	2567			
	- ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	-	-	-	-	เช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคลหรือ กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความ เหมาะสมและสมเหตุสมผล
การไฟฟ้านครหลวง	- บริษัทฯ ขยายบัตรโดยสารเครื่องบิน - รายได้จากการขายและการให้บริการ - ลูกหนี้การค้า	5.4 2.8	7.8 -	- -	1.0 0.9	- บริษัทฯ ขยายบัตรโดยสารเครื่องบิน โดยมี ราคาเช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคล หรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	- รายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ โดยมี ราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำ รายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความ เหมาะสมและสมเหตุสมผล
การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย	- บริษัทฯ ขยายบัตรโดยสารเครื่องบิน - รายได้จากการขายและการให้บริการ - ลูกหนี้การค้า	18.4 13.6	27.2 19.7	26.2 6.2	3.1 5.4	- บริษัทฯ ขยายบัตรโดยสารเครื่องบิน โดยมี ราคาเช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคล หรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	- รายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ โดยมี ราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำ รายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความ เหมาะสมและสมเหตุสมผล
การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค	- บริษัทฯ ขยายบัตรโดยสารเครื่องบิน - รายได้จากการขายและการให้บริการ - ลูกหนี้การค้า	2.1 2.8	1.4 -	7.0 -	1.6 1.4	- บริษัทฯ ขยายบัตรโดยสารเครื่องบิน โดยมี ราคาเช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคล หรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	- รายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ โดยมี ราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำ รายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความ เหมาะสมและสมเหตุสมผล
การประปานครหลวง	- บริษัทฯ ขยายบัตรโดยสารเครื่องบิน - รายได้จากการขายและการให้บริการ - ลูกหนี้การค้า	4.1 -	4.1 -	- -	0.3 0.3	- บริษัทฯ ขยายบัตรโดยสารเครื่องบิน โดยมี ราคาเช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคล หรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	- รายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ โดยมี ราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำ รายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความ เหมาะสมและสมเหตุสมผล
กรมท่าอากาศยาน	- บริษัทฯ จ่ายค่าเช่าที่ราชพัสดุ - ค่าใช้จ่าย - สิ้นทรัพย์สิทธิการใช้ - เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น - หนี้สินตามสัญญาเช่า	3.4 - - - -	3.0 - - -	2.0 2.5 - 2.5	0.4 4.0 - 2.4	- บริษัทฯ เช่าที่ราชพัสดุ เพื่อประกอบธุรกิจ การบิน เช่น ครุภัณฑ์ และคลังเก็บอุปกรณ์ ภาคพื้น โดยมีระยะเวลาของสัญญาตั้งแต่ 1 ปี ถึง 30 ปี โดยมีราคาตามอัตราปกติทาง	- รายการดังกล่าวเป็นรายการเช่า อสังหาริมทรัพย์ และรายการที่เกี่ยวข้องกับ สินทรัพย์ที่ใช้ในการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ จึงมีความจำเป็นและสมเหตุสมผล โดยมี ราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำ

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			สำหรับงวดสาม เดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2568	ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของ รายการ	ความเห็นของผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของ คณะกรรมการตรวจสอบ
		2565	2566	2567			
						ธุรกิจ เช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคล หรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	รายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความ เหมาะสมและสมเหตุสมผล
กรมธนารักษ์	– บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน – รายได้จากการขายและการให้บริการ – ลูกหนี้การค้า	1.0 0.4	1.4 -	3.4 0.4	0.9 0.1	– บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน โดยมี ราคาเช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคล หรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	– รายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ โดยมี ราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำ รายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความ เหมาะสมและสมเหตุสมผล
	– บริษัทฯ จ่ายค่าเช่าที่ราชพัสดุ – ค่าใช้จ่าย – เจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ – เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	- 0.7	- 0.7	- 0.6	0.03 0.5	– บริษัทฯ เช่าที่ดินเพื่อประกอบธุรกิจร้านเบ เกอรี่ Puff & Pie จากโรงพยาบาลแห่งหนึ่ง บนถนนรามอินทราซึ่งโรงพยาบาลดังกล่าว เช่าที่ราชพัสดุจากกรมธนารักษ์ อย่างไรก็ดี บริษัทฯ ได้ปิดสาขาดังกล่าวในเดือนธันวาคม 2563 แต่สัญญาเช่าที่ดินของโรงพยาบาลกับ กรมธนารักษ์สิ้นสุดตั้งแต่เดือนเมษายน 2563 ทางกรมธนารักษ์จึงเรียกเก็บค่าเช่าระหว่าง เดือนพฤษภาคม - ธันวาคม 2563 ก่อน บริษัทฯ ปิดสาขาโดยตรงจากบริษัทฯ ในปี 2564 – กรมธนารักษ์เป็นเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ โดยหนี้ดังกล่าวมีเงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ย ตามที่ระบุในแผนฟื้นฟูกิจการ และมีมูลหนี้ ตามคำสั่งของเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ – โปรดพิจารณาหมายเหตุข้อ 1 เพิ่มเติม	– รายการดังกล่าวเป็นรายการเช่า อสังหาริมทรัพย์ในอดีต โดยมีราคาและ เงื่อนไขตามที่กรมธนารักษ์เรียกเก็บในช่วงที่ คู่สัญญาเดิมหมดอายุสัญญาเช่าและก่อนที่ บริษัทฯ จะปิดสาขา จึงพิจารณาเห็นว่า รายการดังกล่าวมีความสมเหตุสมผล – รายการดังกล่าวเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจ ปกติในอดีต ซึ่งปัจจุบันเป็นหนี้ตามแผนฟื้นฟู กิจการ มีเงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ยตามที่ ระบุในแผนฟื้นฟูกิจการ จึงพิจารณาเห็นว่า รายการดังกล่าวมีความเหมาะสมและ สมเหตุสมผล
กรมบัญชีกลาง	– บริษัทฯ จ่ายค่าธรรมเนียมขอต่อใบอนุญาตมี ไว้ครอบครองหรือใช้เครื่องกำเนิดรังสีให้แก่ สำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ – ค่าใช้จ่าย	-	0.003	0.07	-	– บริษัทฯ จ่ายค่าธรรมเนียมขอต่อใบอนุญาตมี ไว้ครอบครองหรือใช้เครื่องกำเนิดรังสีให้แก่ สำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ โดยมีราคา	– รายการดังกล่าวเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจ ปกติ โดยมีราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับ การทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			สำหรับงวดสาม เดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2568	ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของ รายการ	ความเห็นของผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของ คณะกรรมการตรวจสอบ
		2565	2566	2567			
	- เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้ไม่หมุนเวียนอื่น	-	-	-	-	เช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคลหรือ กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	เกี่ยวข้องกัน จึงพิจารณาเห็นว่ารายการ ดังกล่าวมีความเหมาะสมและสมเหตุสมผล
กรมศุลกากร	- บริษัทฯ ข่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน - รายได้จากการขายและการให้บริการ - ลูกหนี้การค้า	5.7 0.8	9.7 1.3	12.5 -	4.8 2.9	- บริษัทฯ ข่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน โดยมี ราคาเช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคล หรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	- รายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ โดยมี ราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำ รายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความ เหมาะสมและสมเหตุสมผล
กรมสรรพสามิต	- บริษัทฯ ข่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน - รายได้จากการขายและการให้บริการ - ลูกหนี้การค้า	- -	0.1 -	- -	- -	- บริษัทฯ ข่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน โดยมี ราคาเช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคล หรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	- รายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ โดยมี ราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำ รายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความ เหมาะสมและสมเหตุสมผล
กรมสรรพากร	- บริษัทฯ ข่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน - รายได้จากการขายและการให้บริการ - ลูกหนี้การค้า	1.7 0.3	5.0 2.1	3.9 -	1.3 0.7	- บริษัทฯ ข่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน โดยมี ราคาเช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคล หรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	- รายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ โดยมี ราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำ รายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความ เหมาะสมและสมเหตุสมผล
การกีฬาแห่งประเทศไทย	- บริษัทฯ ข่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน - รายได้จากการขายและการให้บริการ - ลูกหนี้การค้า	6.9 3.4	9.3 3.2	27.4 3.2	- 1.9 3.2	- บริษัทฯ ข่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน โดยมี ราคาเช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคล หรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	- รายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ โดยมี ราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำ รายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความ เหมาะสมและสมเหตุสมผล
การทำเรือแห่งประเทศไทย	- บริษัทฯ ข่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน - รายได้จากการขายและการให้บริการ - ลูกหนี้การค้า	0.2 0.2	2.0 0.6	0.7 -	0.4 0.1	- บริษัทฯ ข่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน โดยมี ราคาเช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคล หรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	- รายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ โดยมี ราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำ รายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความ เหมาะสมและสมเหตุสมผล

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			สำหรับงวดสาม เดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2568	ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของ รายการ	ความเห็นของผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของ คณะกรรมการตรวจสอบ
		2565	2566	2567			
การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย	<ul style="list-style-type: none"> บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน รายได้จากการขายและการให้บริการ ลูกหนี้การค้า 	3.1 -	2.8 -	- -	- -	<ul style="list-style-type: none"> บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน โดยมีราคาเช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน 	<ul style="list-style-type: none"> รายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ โดยมีราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความเหมาะสมและสมเหตุสมผล
การยาสูบแห่งประเทศไทย	<ul style="list-style-type: none"> บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน รายได้จากการขายและการให้บริการ ลูกหนี้การค้า 	0.1 0.1	- -	- -	- -	<ul style="list-style-type: none"> บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน โดยมีราคาเช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน 	<ul style="list-style-type: none"> รายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ โดยมีราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความเหมาะสมและสมเหตุสมผล
การรถไฟแห่งประเทศไทย	<ul style="list-style-type: none"> บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน รายได้จากการขายและการให้บริการ ลูกหนี้การค้า 	0.2 0.2	1.4 0.03	0.4 -	0.1 0.06	<ul style="list-style-type: none"> บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน โดยมีราคาเช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน 	<ul style="list-style-type: none"> รายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ โดยมีราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความเหมาะสมและสมเหตุสมผล
บริษัท ไออาร์พีซี จำกัด มหาชน	<ul style="list-style-type: none"> ไทยสมายล์แอร์เวย์ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน รายได้จากการขายและการให้บริการ ลูกหนี้การค้า 	0.1 0.004	0.02 -	- -	- -	<ul style="list-style-type: none"> ไทยสมายล์แอร์เวย์ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน โดยมีราคาเช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน 	<ul style="list-style-type: none"> รายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ โดยมีราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความเหมาะสมและสมเหตุสมผล
บริษัท ขนส่ง จำกัด	<ul style="list-style-type: none"> บริษัทฯ ขายอาหารและเครื่องดื่ม รายได้จากการขายและการให้บริการ ลูกหนี้การค้า 	16.2 -	- -	- -	- -	<ul style="list-style-type: none"> บริษัทฯ ขายอาหารและเครื่องดื่มให้แก่บริษัทขนส่ง จำกัด เพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสาร โดยมีราคาตามอัตราปกติทางธุรกิจ เช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน 	<ul style="list-style-type: none"> รายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ โดยมีราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความเหมาะสมและสมเหตุสมผล

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			สำหรับงวดสาม เดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2568	ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของ รายการ	ความเห็นของผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของ คณะกรรมการตรวจสอบ
		2565	2566	2567			
บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> บริษัท ให้เช่าพื้นที่จอดรถบริเวณสำนักงานของบริษัทฯ ที่สนามบินดอนเมือง รายได้ ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น 	0.7 -	- -	- -	- -	<ul style="list-style-type: none"> บริษัท ให้เช่าพื้นที่จอดรถบริเวณสำนักงานของบริษัทฯ ที่สนามบินดอนเมือง โดยมีราคาตามอัตราปกติทางธุรกิจ เช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน 	<ul style="list-style-type: none"> รายการดังกล่าวเป็นรายการให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ โดยมีราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความเหมาะสมและสมเหตุสมผล
บริษัท ปตท. สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> บริษัท ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน รายได้จากการขายและการให้บริการ ลูกหนี้การค้า ทวิสเตอร์ของหลวงขายบริการทวิสเตอร์ รายได้ ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น 	0.3 0.3	- 0.3	- 0.3	- -	<ul style="list-style-type: none"> บริษัท ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน โดยมีราคาเช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน ทวิสเตอร์ของหลวงขายบริการทวิสเตอร์ โดยมีราคาเช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน 	<ul style="list-style-type: none"> รายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ โดยมีราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความเหมาะสมและสมเหตุสมผล รายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ โดยมีราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความเหมาะสมและสมเหตุสมผล
บริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> ไทยสมายล์แอร์เวย์ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน รายได้จากการขายและการให้บริการ ลูกหนี้การค้า ทวิสเตอร์ของหลวงขายบริการทวิสเตอร์ของหลวง รายได้ ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น 	- -	- -	- -	- 0.2 -	<ul style="list-style-type: none"> ไทยสมายล์แอร์เวย์ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน โดยมีราคาเช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน ทวิสเตอร์ของหลวงขายบริการทวิสเตอร์ของหลวง โดยมีราคาเช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน 	<ul style="list-style-type: none"> รายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ โดยมีราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความเหมาะสมและสมเหตุสมผล รายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ โดยมีราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำรายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความเหมาะสมและสมเหตุสมผล

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			สำหรับงวดสาม เดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2568	ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของ รายการ	ความเห็นของผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของ คณะกรรมการตรวจสอบ
		2565	2566	2567			
สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย	- บริษัทฯ ขยายบัตรโดยสารเครื่องบิน - รายได้จากการขายและการให้บริการ - ลูกหนี้การค้า	0.3 0.01	0.6 0.1	0.7 0.02	0.2 0.2	- บริษัทฯ ขยายบัตรโดยสารเครื่องบิน โดยมี ราคาเช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคล หรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	- รายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ โดย มีราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำ รายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้อง กัน จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมี ความเหมาะสมและสมเหตุสมผล
สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง	- บริษัทฯ ขยายบัตรโดยสารเครื่องบิน - รายได้จากการขายและการให้บริการ - ลูกหนี้การค้า	0.8 0.1	3.5 0.1	1.3 0.2	0.6 0.5	- บริษัทฯ ขยายบัตรโดยสารเครื่องบิน โดยมี ราคาเช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคล หรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	- รายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ โดย มีราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำ รายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้อง กัน จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมี ความเหมาะสมและสมเหตุสมผล
สำนักงานคณะกรรมการนโยบาย รัฐวิสาหกิจ	- บริษัทฯ ขยายบัตรโดยสารเครื่องบิน - รายได้จากการขายและการให้บริการ - ลูกหนี้การค้า	- -	0.5 -	1.1 0.5	0.6 0.6	- บริษัทฯ ขยายบัตรโดยสารเครื่องบิน โดยมี ราคาเช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคล หรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	- รายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ โดย มีราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำ รายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้อง กัน จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมี ความเหมาะสมและสมเหตุสมผล
สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ	- บริษัทฯ ขยายบัตรโดยสารเครื่องบิน - รายได้จากการขายและการให้บริการ - ลูกหนี้การค้า	0.6 0.03	0.2 -	0.5 -	0.5 -	- บริษัทฯ ขยายบัตรโดยสารเครื่องบิน โดยมี ราคาเช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคล หรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	- รายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ โดย มีราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำ รายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้อง กัน จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมี ความเหมาะสมและสมเหตุสมผล
สำนักงานสลากกินแบ่งรัฐบาล	- บริษัทฯ ขยายบัตรโดยสารเครื่องบิน - รายได้จากการขายและการให้บริการ - ลูกหนี้การค้า	3.4 -	0.1 -	3.0 2.8	- -	- บริษัทฯ ขยายบัตรโดยสารเครื่องบิน โดยมี ราคาเช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคล หรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	- รายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ โดย มีราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำ รายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้อง กัน จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมี ความเหมาะสมและสมเหตุสมผล

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			สำหรับงวดสาม เดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2568	ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของ รายการ	ความเห็นของผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของ คณะกรรมการตรวจสอบ
		2565	2566	2567			
องค์การนาฬิกากรรม	- บริษัทฯ ขยายบัตรโดยสารเครื่องบิน - รายได้จากการขายและการให้บริการ - ลูกหนี้การค้า	- 0.04	- 0.04	0.02 -	- -	- บริษัทฯ ขยายบัตรโดยสารเครื่องบิน โดยมี ราคาเช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคล หรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	- รายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ โดย มีราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำ รายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้อง กัน จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมี ความเหมาะสมและสมเหตุสมผล
องค์การพิพิธภัณฑ์วิทยาศาสตร์ แห่งชาติ	- บริษัทฯ ขยายบัตรโดยสารเครื่องบิน - รายได้จากการขายและการให้บริการ - ลูกหนี้การค้า	0.4 0.3	2.3 0.4	0.9 0.9	0.2 0.2	- บริษัทฯ ขยายบัตรโดยสารเครื่องบิน โดยมี ราคาเช่นเดียวกับการทำรายการกับบุคคล หรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	- รายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ โดย มีราคาและเงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำ รายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้อง กัน จึงพิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมี ความเหมาะสมและสมเหตุสมผล
หน่วยงานรัฐวิสาหกิจที่ดำเนิน กิจการที่เกี่ยวข้องกับ สาธารณูปโภค	- บริษัทฯ และไทยสมายล์แอร์เวย์ จ่าย สาธารณูปโภค เช่น ค่าไฟฟ้า ค่าน้ำประปากับ รัฐวิสาหกิจที่ดำเนินกิจการที่เกี่ยวข้องกับ สาธารณูปโภค ได้แก่ การไฟฟ้านครหลวง การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย การ ไฟฟ้าส่วนภูมิภาค การประปานครหลวง การ ประปาส่วนภูมิภาค - ค่าใช้จ่าย - เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้ไม่หมุนเวียนอื่น	131.8 -	159.5 0.0004	143.1 -	32.8 0.5	- บริษัทฯ และไทยสมายล์แอร์เวย์จ่ายค่าไฟฟ้า ค่าน้ำประปา โดยมีราคาเช่นเดียวกับการทำ รายการกับบุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	- รายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ เกิดขึ้นด้วยความจำเป็น โดยมีราคาและ เงื่อนไขทั่วไปเสมือนกับการทำรายการกับ บุคคลหรือกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน จึง พิจารณาเห็นว่ารายการดังกล่าวมีความ เหมาะสมและสมเหตุสมผล
หน่วยงานราชการ	- บริษัทฯ ไทยสมายล์แอร์เวย์ ไทยโฟลท์เทรน นิ่ง และวิงสแปน เซอร์วิสฯ จ่ายรายการที่ ต้องกระทำตามกฎหมาย เช่น ค่าภาษี และ ค่าดูแลการนำเข้าและส่งออก กับหน่วยงาน ราชการ ได้แก่ กรมศุลกากร และกรม สรรพสามิต - ค่าใช้จ่าย - ลูกหนี้อื่น - เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้ไม่หมุนเวียนอื่น	1,310.7 0.2 305.7	1,759.0 - 315.8	2,456.8 - 342.1	650.8 - 323.6	- บริษัทฯ ไทยสมายล์แอร์เวย์ไทยโฟลท์เทรน นิ่ง และวิงสแปน เซอร์วิสฯ จ่าย ค่าภาษี และค่าดูแลการนำเข้าและส่งออก โดยมีอัตรา ค่าบริการต่าง ๆ เป็นไปตามอัตราที่ รัฐวิสาหกิจและหน่วยงานราชการดังกล่าว กำหนด ซึ่งเป็นอัตราเดียวกันกับบุคคลหรือ กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	- รายการดังกล่าวเป็นรายการธุรกิจปกติ เกิดขึ้นด้วยความจำเป็น โดยมีเงื่อนไขและ ข้อตกลงทางการค้าที่กำหนดโดยรัฐวิสาหกิจ และหน่วยงานราชการดังกล่าว ซึ่งเป็นอัตรา และเงื่อนไขเดียวกับบุคคลหรือกิจการที่ ไม่เกี่ยวข้องกัน จึงพิจารณาเห็นว่ารายการ ดังกล่าวมีความเหมาะสมและสมเหตุสมผล

หมายเหตุ:

- หลังจากที่ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการและคำร้องขอแก้ไขแผนตามมติที่ประชุมของเจ้าหนี้เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2564 บริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับปรุงมูลหนี้สำหรับหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายโดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงและพิจารณาว่าหนี้สินทางการเงินก่อนปรับปรุง และหลังปรับปรุงมีผลแตกต่างอย่างมีสาระสำคัญหรือไม่สำหรับหนี้สินทางการเงินที่มีผลแตกต่างอย่างมากระบุหนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยใช้วิธีการคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด ผลแตกต่างระหว่างมูลค่าตามบัญชีของหนี้สินทางการเงินก่อนปรับปรุงและมูลค่าปัจจุบันของหนี้สินทางการเงินที่คำนวณใหม่ บริษัทฯ รับรู้เป็นกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ดอกเบี้ยจ่ายด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด หากหนี้สินทางการเงินดังกล่าวไม่มีผลแตกต่างอย่างมากระบุ บริษัทฯ จะปรับปรุงกระแสเงินสดภายใต้เงื่อนไขใหม่โดยใช้อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม ผลแตกต่างที่เกิดขึ้นจะรับรู้เป็นกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ดอกเบี้ยจ่ายด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม
 - อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2564 - 2566 เป็นอัตราตามที่ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการ (วันที่ 15 มิถุนายน 2564)
- เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินต่างประเทศผ่านผู้ถือหุ้นใหญ่ เป็นเงินกู้ยืมที่กระทรวงการคลังทำสัญญาเงินกู้กับสถาบันการเงินต่างประเทศ และกระทรวงการคลังได้ให้บริษัทกู้ยืมต่อ เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนที่แก้ไข เจ้าหนี้กลุ่มที่ 4 เจ้าหนี้เงินกู้ยืมจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ที่ไม่ใช่สถาบันการเงิน ปรับเปลี่ยนวิธีการชำระหนี้เป็นได้รับชำระหนี้ด้วยการแปลงหนี้เงินต้นเป็นทุนหุ้นสามัญ ตามแผนฟื้นฟูกิจการที่แก้ไข ดังนั้นบริษัทฯ จึงปรับปรุงมูลหนี้ให้เป็นไปตามคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ วัดมูลค่าหนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรมโดยใช้วิธีคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด
- เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนที่แก้ไข เจ้าหนี้กลุ่มที่ 6 เจ้าหนี้สถาบันการเงินไม่มีประกันปรับเปลี่ยนวิธีการชำระหนี้เป็นได้รับชำระหนี้ด้วยการแปลงหนี้เงินต้นเป็นทุนหุ้นสามัญ ตามแผนฟื้นฟูกิจการที่แก้ไข ด้วยเหตุนี้ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 บริษัทฯ ปรับปรุงมูลหนี้ให้เป็นไปตามคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์วัดมูลค่าหนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรมโดยใช้วิธีคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด

9.2.3 มาตรการและขั้นตอนการอนุมัติการทำรายการระหว่างกันและ/หรือรายการที่เกี่ยวข้องกัน

ในการพิจารณาเข้าทำรายการระหว่างกันหรือรายการที่เกี่ยวข้องกัน บริษัทฯ จะต้องพิจารณาหลักเกณฑ์ตามพ.ร.บ. หลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน ที่ ทจ. 21/2551 เรื่อง หลักเกณฑ์ในการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันลงวันที่ 31 สิงหาคม 2551 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม) (“ประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน ที่ ทจ. 21/2551”) และประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (บจ.ป 22-01) เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวข้องกัน พ.ศ. 2546 ลงวันที่ 19 พฤศจิกายน 2546 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม) ตลอดจนกฎหมาย ข้อบังคับ ประกาศ หรือคำสั่งต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เท่าที่ใช้บังคับกับบริษัทฯ (รวมเรียกว่า “หลักเกณฑ์การเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน”) อย่างเคร่งครัด โดยบริษัทฯ หรือบริษัทย่อยของบริษัทฯ จะเข้าทำธุรกรรมที่เข้าข่ายเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกัน ได้ ต่อเมื่อธุรกรรมดังกล่าวได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ยกเว้นในกรณีการเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันที่มีลักษณะตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 89/12 แห่งพ.ร.บ. หลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน ที่ ทจ. 21/2551 โดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

- 1) เพื่อให้การทำรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อยกับบุคคลที่เกี่ยวข้องกันเป็นไปตามกฎหมาย ประกาศ ข้อกำหนด และแนวทางในการปฏิบัติงานในการเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน ภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี
- 2) เพื่อให้การทำรายการที่เกี่ยวข้องกันเป็นไปอย่างโปร่งใส สมเหตุสมผล และคำนึงผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ เป็นสำคัญเสมือนกับการทำรายการกับบุคคลภายนอก
- 3) เพื่อกำหนดขั้นตอนการพิจารณา การสอบถาม การอนุมัติ และการเปิดเผยรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

ในการนี้ ที่ประชุมคณะกรรมการบริหารแผน ครั้งที่ 17/2567 เมื่อวันที่ 6 มิถุนายน 2567 ได้พิจารณาอนุมัตินโยบายการเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และหลักการเกี่ยวกับข้อตกลงทางการค้าที่มีเงื่อนไขการค้า โดยทั่วไป ในการทำธุรกรรมระหว่างบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย กับกรรมการ ผู้บริหาร หรือบุคคลที่มีความเกี่ยวข้อง โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- 1) การพิจารณาการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน บริษัทฯ จะใช้เกณฑ์ราคาและข้อตกลงทางการค้าเช่นเดียวกับที่วิญญูชนพึงกระทำกับคู่สัญญาทั่วไปในสถานการณ์เดียวกัน โดยจะมีข้อตกลงและเงื่อนไขที่เป็นธรรม สมเหตุสมผล และก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่บริษัทฯ
- 2) ในกรณีที่สินค้าหรือบริการมีลักษณะที่เป็นราคามาตรฐานชัดเจน มีผู้ซื้อหรือผู้ขายในตลาดหลายราย บริษัทฯ ควรหาข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะราคาและมาตรฐานในตลาด เพื่อนำมาเปรียบเทียบกับธุรกรรมที่เป็นรายการที่เกี่ยวข้องกัน
- 3) ในกรณีที่สินค้าหรือบริการมีลักษณะเฉพาะ หรือมีการสั่งทำตามความต้องการเฉพาะ ทำให้ไม่สามารถเปรียบเทียบราคาของสินค้าหรือบริการได้ บริษัทฯ ควรแสดงให้เห็นได้ว่า อัตรากำไรขั้นต้นที่บริษัทฯ ได้รับจากรายการที่เกี่ยวข้องกัน ไม่แตกต่างจากธุรกรรมกับคู่ค้าอื่น และมีเงื่อนไขหรือข้อตกลงอื่น ๆ ไม่ต่างกัน
- 4) บริษัทฯ อาจใช้ประโยชน์จากการรายงานของผู้ประเมินอิสระที่อยู่ในบัญชีรายชื่อของสำนักงาน ก.ล.ต. ซึ่งบริษัทฯ หรือบริษัทย่อยแต่งตั้งขึ้นเพื่อเปรียบเทียบราคาสำหรับการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันที่สำคัญ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าราคาดังกล่าวสมเหตุสมผลและเป็นไปเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ

- 5) กรรมการ ผู้บริหาร หรือบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องจะทำธุรกรรมกับบริษัทฯ หรือบริษัทย่อยได้ต่อเมื่อธุรกรรมดังกล่าวได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ แล้ว เว้นแต่เป็นธุรกรรมที่เป็นข้อตกลงทางการค้าในลักษณะเดียวกับที่วิญญูชนจะพึงกระทำกับคู่สัญญาทั่วไปในสถานการณ์เดียวกัน ด้วยอำนาจต่อรองทางการค้าที่ปราศจากอิทธิพลในการที่ตนมีสถานะเป็นกรรมการ ผู้บริหาร หรือบุคคลที่มีความเกี่ยวข้อง (แล้วแต่กรณี) และเป็นข้อตกลงทางการค้าที่ได้รับอนุมัติจากที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท หรือเป็นไปตามหลักการที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทอนุมัติไว้แล้ว หรือขนาดหรือลักษณะของธุรกรรมไม่จำเป็นต้องได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ตามหลักเกณฑ์การเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน
- 6) หากบริษัทฯ มีรายการระหว่างกัน หรือรายการที่เกี่ยวข้องกันอื่น ๆ ที่เข้าข่ายตามเกณฑ์การเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้อง บริษัทฯ จะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ดังกล่าวอย่างเคร่งครัด
- 7) บริษัทฯ ต้องเปิดเผยข้อมูลการทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ รายการที่เกี่ยวข้องกัน หรือรายการระหว่างกัน ตามหลักเกณฑ์ที่สำนักงาน ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนด

9.2.4 นโยบายการทำรายการระหว่างกันในอนาคต

ในอนาคต หากมีการเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน รวมถึงรายการที่ยังดำเนินอยู่ หากมีการต่ออายุสัญญาหรือดำเนินการใดๆ บริษัทฯ จะปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรการและขั้นตอนการอนุมัติการเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันตามที่บริษัทฯ กำหนดเพื่อให้การตัดสินใจเข้าทำรายการดังกล่าวไม่ก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์และเป็นประโยชน์สูงสุดแก่ผู้ถือหุ้นทุกราย

ในกรณีที่เป็นการเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันที่อยู่ภายใต้อำนาจอนุมัติของประธานเจ้าหน้าที่/หน่วยงานต้นเรื่อง ให้ประธานเจ้าหน้าที่/หน่วยงานต้นเรื่องพิจารณาการเข้าทำธุรกรรมรายการต่าง ๆ กับบุคคลที่เกี่ยวข้องกันตามขั้นตอนการขออนุมัติในระเบียบปฏิบัติและตามอำนาจดำเนินการของบริษัทฯ ที่กำหนดไว้ และจัดทำรายงานสรุปการทำธุรกรรมที่เกี่ยวข้องกัน เพื่อรายงานที่ประชุมคณะกรรมการฝ่ายบริหารงานนโยบายและที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบทราบทุกไตรมาส เพื่อสอบทานความสมเหตุสมผลของรายการและเพื่อให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์การเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน หากประธานเจ้าหน้าที่/หน่วยงานต้นเรื่องมีส่วนได้เสียหรือมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับรายการเกี่ยวข้องนั้น ๆ พึงดพิจารณาการเข้าทำธุรกรรมรายการนั้น และให้ผู้อื่นที่ไม่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ซึ่งมีตำแหน่งในระดับเดียวกัน หรือได้รับมอบหมายจากผู้บังคับบัญชา ขึ้นอยู่กับข้อเท็จจริง เป็นผู้พิจารณาแทน เพื่อกำจัดข้อครหาว่าด้วยผลประโยชน์ทับซ้อน หรือใช้อำนาจของตนในทางที่ผิดเพื่อสร้างผลประโยชน์ให้แก่ตนเอง และทำให้บริษัทฯ เสียหาย

ทั้งนี้ รายการเกี่ยวข้องกันที่จะยังคงเกิดขึ้นต่อเนื่องต่อไปในอนาคตเป็นรายการที่เกี่ยวกับธุรกิจปกติ รายการสนับสนุนธุรกิจปกติ รายการเช่าอสังหาริมทรัพย์ และรายการรับความช่วยเหลือทางการเงิน เช่น รายการขายบัตรโดยสารเครื่องบิน รายการขายไมล์สะสมของรอยัล ออร์คีด พลัส รายการเก็บส่วนแบ่งค่าธรรมเนียมสนามบิน รายการค่าธรรมเนียมหอบังคับการ รายการค่าน้ำมันเครื่องบิน รายการเกี่ยวกับสาธารณูปโภคและหน่วยงานราชการ ทั้งนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ รายการค่าใช้จ่ายโฆษณา รายการค่าใช้จ่ายอื่น (เช่น รายการค่าบริการฝากส่งไปรษณีย์ และรายการค่าธรรมเนียมการโอนเงิน) รายการค่าบริการสัญญาณโทรศัพท์และอินเทอร์เน็ต รายการค่าบริการรักษาความปลอดภัย รายการค่าเช่าพื้นที่สำนักงาน รายการเช่าพื้นที่ติดตั้งเครื่องฝาก-ถอนเงินอัตโนมัติ และรายการเช่าพื้นที่เพื่อดำเนินกิจการ เป็นต้น

เอกสารแนบ 1

รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหาร

นายลวณ แสงสนิท

ประธานกรรมการ

**ได้รับการแต่งตั้ง**

กรรมการ วันที่ 18 เม.ย. 2568 - ปัจจุบัน

ประธานกรรมการ วันที่ 16 มิ.ย. 2568 - ปัจจุบัน

อายุ 58 ปี

การศึกษา

- M.S. in Economic Policy and Planning, Northeastern University สหรัฐอเมริกา
- ปริญญาตรี เศรษฐศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติการอบรม

- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 205/2558
- การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
 - หลักสูตรนักบริหารระดับสูงในกระบวนการยุติธรรมทางปกครอง (บสป.) รุ่นที่ 1 มูลนิธิวิจัยและพัฒนากระบวนการยุติธรรมทางปกครอง
 - หลักสูตรนิติธรรมเพื่อประชาธิปไตย (นธป.) รุ่นที่ 10 วิทยาลัยศาลรัฐธรรมนูญ
 - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน รุ่นที่ 12 สถาบันวิทยาการพลังงาน
 - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงสถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.) รุ่นที่ 25 สถาบันวิทยาการตลาดทุน
 - หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 58 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ

ประวัติการทำงาน**บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์**

2566 – ปัจจุบัน ประธานกรรมการ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)

บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ

2566 – ปัจจุบัน ปลัดกระทรวงการคลัง

2566 – ปัจจุบัน ประธานกรรมการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย

2566 – ปัจจุบัน ประธานกรรมการกองทุนบำเหน็จบำนาญข้าราชการ

2566 – ปัจจุบัน กรรมการในคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

2564 – ปัจจุบัน ประธานกรรมการคณะกรรมการสลากกินแบ่งรัฐบาล

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

2565 – 2566 อธิบดีกรมสรรพากร กระทรวงการคลัง

2563 – 2565 อธิบดีกรมสรรพสามิต กระทรวงการคลัง

2561 – 2563 ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นบริษัท ไม่มี

นายยรรยง เดชภักดินมมงคล

กรรมการอิสระ

ได้รับการแต่งตั้ง

กรรมการอิสระ วันที่ 18 เม.ย. 2568 - ปัจจุบัน

ประธานกรรมการตรวจสอบ วันที่ 16 มิ.ย. 2568 - ปัจจุบัน

อายุ 58 ปี

**การศึกษา**

- ปริญญาโท Master of Law (LL.M), Case Western Reserve University สหรัฐอเมริกา
- เนติบัณฑิตไทย เนติบัณฑิตยสภา
- ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ประวัติการอบรม

- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 307/2564
- การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
 - หลักสูตรการปฏิบัติการจิตวิทยาฝ่ายอำนวยการ รุ่นที่ 103 สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
 - หลักสูตรการพัฒนาการบริการและการจัดการ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
 - หลักสูตรอัยการจังหวัด รุ่นที่ 33 สำนักงานอัยการสูงสุด
 - หลักสูตรอัยการพิเศษฝ่าย รุ่นที่ 8 สำนักงานอัยการสูงสุด
 - หลักสูตรการบริหารงานตำรวจชั้นสูง รุ่นที่ 31 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
 - หลักสูตรการบริหารเศรษฐกิจสาธารณะ สำหรับนักบริหารระดับสูง รุ่นที่ 10 สถาบันพระปกเกล้า
 - หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 58 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
 - หลักสูตรหลักนิติธรรมเพื่อประชาธิปไตย (นธป.) รุ่นที่ 10 วิทยาลัยศาลรัฐธรรมนูญ

ประวัติการทำงาน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ

- | | |
|-----------------|--|
| 2568 – ปัจจุบัน | กรรมการอัยการผู้ทรงคุณวุฒิ |
| 2567 – ปัจจุบัน | กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครปฐม |
| 2560 – ปัจจุบัน | <ul style="list-style-type: none"> - อนุกรรมการกลั่นกรองเรื่องกล่าวหาประจำสำนักไต่สวนการทุจริตภาครัฐ 2, 3 คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ - อนุกรรมการกลั่นกรองเรื่องกล่าวหาประจำสำนักไต่สวนคดีร่ำรวยผิดปกติ คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ - อนุกรรมการกลั่นกรองเรื่องกล่าวหาประจำภาค 6, 7 คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ - อนุกรรมการกลั่นกรองเรื่องกล่าวหาประจำสำนักไต่สวนการทุจริตภาคการเมืองและองค์กรตามรัฐธรรมนูญ คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ - กรรมการไต่สวนข้อเท็จจริง รวม 51 คดี คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ |

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

2567	อัยการพิเศษฝ่าย สำนักงานอัยการสูงสุด ปฏิบัติหน้าที่เลขานุการอัยการสูงสุด
2566	อัยการพิเศษฝ่าย สำนักงานอัยการสูงสุด ปฏิบัติหน้าที่เลขานุการรองอัยการสูงสุด
2564 – 2565	เลขาธิการสำนักงานอัยการสูงสุด
2564 – 2565	กรรมการ / ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน / กรรมการตรวจสอบ บริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นบริษัท ไม่มี

ดร.กุลยา ตันติเตมิท

กรรมการ

ประธานคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

ได้รับการแต่งตั้ง

กรรมการ

วันที่ 18 เม.ย. 2568 - ปัจจุบัน

ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน วันที่ 16 มิ.ย. 2568 - ปัจจุบัน

อายุ 52 ปี

การศึกษา

- ปริญญาเอก เศรษฐศาสตร์ (PhD) สาขา International Economics and Finance, Brandeis University สหรัฐอเมริกา
- ปริญญาโท เศรษฐศาสตร์ (MS), Brandeis University สหรัฐอเมริกา
- ปริญญาโท เศรษฐศาสตร์ (MA), Boston University สหรัฐอเมริกา
- ปริญญาตรี เศรษฐศาสตร์ (เกียรตินิยมอันดับหนึ่งเหรียญทอง) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประวัติการอบรม

- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 - หลักสูตร Ethical Leadership Program (ELP) รุ่นที่ 7/2560
 - หลักสูตร Directors Certification Program (DCP) รุ่นที่ 239/2560
 - หลักสูตร Board Matters and Trends (BMT) รุ่นที่ 5/2561
- การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
 - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงสถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.) รุ่นที่ 33 สถาบันวิทยาการตลาดทุน

ประวัติการทำงาน**บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์**

- 2567 – ปัจจุบัน กรรมการ / กรรมการกำกับความเสี่ยงและกรรมการกิจกรรมเพื่อสังคม ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)
- 2566 – ปัจจุบัน กรรมการ / กรรมการกำกับความเสี่ยงและกรรมการกิจกรรมเพื่อสังคม บริษัท เอสซีพี เอกซ์ จำกัด (มหาชน)

บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ

- 2567 – ปัจจุบัน อธิบดีกรมสรรพสามิต กระทรวงการคลัง
- 2564 – ปัจจุบัน กรรมการ สถาบันคุ้มครองเงินฝาก
- 2565 – ปัจจุบัน กรรมการสภามหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปัจจุบัน กรรมการคณะกรรมการข้าราชการศาลยุติธรรม

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

- 2566 – เม.ย. 2568 ประธานกรรมการบริษัท ข้อมูลเครดิตแห่งชาติ จำกัด
- 2566 – 2567 อธิบดีกรมสรรพากร กระทรวงการคลัง
- 2564 – 2566 อธิบดีกรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง (ต่อ)

- 2564 – 2565 กรรมการ บริษัท บางจาก คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)
- 2564 – 2565 กรรมการธนาคาร / กรรมการกำกับดูแลความเสี่ยงและกรรมการบรรษัทภิบาลและความรับผิดชอบต่อสังคม ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)



2564 – 2565	กรรมการและประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
2564	กรรมการ บริษัท วิฑูการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
2564	ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง
2563 – 2564	ผู้ตรวจราชการกระทรวงการคลัง รักษาการแทนผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง
2563	ผู้ตรวจราชการกระทรวงการคลัง กระทรวงการคลัง
2561 – 2563	กรรมการบริหาร กลุ่มธนาคารโลก

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นบริษัท ไม่มี

นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์

กรรมการ

ได้รับการแต่งตั้ง

กรรมการ

วันที่ 25 พ.ค. 2563 - ปัจจุบัน

อายุ 71 ปี

การศึกษา

- ปริญญาเอก สาขาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยลอนดอน (LSE) สหราชอาณาจักร
- ปริญญาโท สาขาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยลอนดอน (LSE) สหราชอาณาจักร
- ปริญญาตรี สาขาคณิตศาสตร์ (เกียรตินิยมอันดับ 1) มหาวิทยาลัยออกซฟอร์ด สหราชอาณาจักร

ประวัติการอบรม

- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 35/2548
- การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
 - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน (วพน.) รุ่นที่ 6 สถาบันวิทยาการพลังงาน

ประวัติการทำงาน**บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์**

2561 – ปัจจุบัน กรรมการอิสระ ประธานกรรมการตรวจสอบบริษัท พญาอากาศ โฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน)

บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ

กรรมการ Keystone Solar Technologies Pty. Ltd.

ประธานกรรมการมูลนิธิพลังงานเพื่อสิ่งแวดล้อม

กรรมการมูลนิธิหัวใจแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์

กรรมการ Kiroro Resort Holdings Company Limited

ประธานมูลนิธิป๋มสาย

นายกสมาคมกีฬาสกีและสโนว์บอร์ดแห่งประเทศไทย

ประธานมูลนิธิ Oxford Thai

กรรมการมูลนิธิอุทยานสิ่งแวดล้อมนานาชาติสิรินธร

ประธานกรรมการมูลนิธิสถาบันสิ่งแวดล้อมไทย

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

2564 – 2568 ประธานคณะผู้บริหารแผนบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

2563 – 2564 ผู้ทำแผนบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

2561 – 2566 กรรมการอิสระ ประธานกรรมการบริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน)

2561 – 2565 กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี**สัดส่วนการถือหุ้นบริษัท** ไม่มี

นายชาญศิลป์ ตรีนุชกร

กรรมการ

ได้รับการแต่งตั้ง

กรรมการ

วันที่ 4 มิ.ย. 2563 - ปัจจุบัน

อายุ 65 ปี

การศึกษา

- ปริญญาเอก วิทยาศาสตร์ดุษฎีบัณฑิตกิตติมศักดิ์ สาขาวิชาการบริหารเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาโท เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาตรี เศรษฐศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประวัติการอบรม

- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 - หลักสูตร Director Leadership Certification Program (DLCP) รุ่นที่ 4/2565
 - หลักสูตร Role of the Chairman Program (RCP) รุ่นที่ 49/2565
 - หลักสูตร IT Governance and Cyber Resilience Program ปี 2564
 - หลักสูตร The Role of the Board in IT Governance ปี 2563
 - หลักสูตร Chartered Director Class (CDC) รุ่นที่ 11/2558
 - หลักสูตร Financial Statements for Directors (FSD) รุ่นที่ 12/2554
 - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 93/2554
 - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 85/2550
 - สัมมนา Briefing on International Anti-Corruption: International Cases and Practices
- การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
 - หลักสูตรนิติธรรมเพื่อประชาธิปไตย (นธป.) รุ่นที่ 8/2565 วิทยาลัยศาลรัฐธรรมนูญ
 - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน (วพน.) รุ่นที่ 7/2558 สถาบันวิทยาการพลังงาน
 - หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 57/2557 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ
 - หลักสูตร Leadership Development Program III (LDP 3) รุ่นที่ 1/2557 สถาบัน PLLI บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
 - หลักสูตร Advance Senior Executive Program (ASEP-5) รุ่นที่ 5/2553 KELLOGG & SASIN ชิคาโก สหรัฐอเมริกา
 - หลักสูตร Senior Executive Program (SEP) รุ่นที่ 20 สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
 - หลักสูตรประกาศนียบัตรชั้นสูงการบริหารเศรษฐกิจสาธารณะ สำหรับนักบริหารระดับสูง (ปศส.) รุ่นที่ 10 สถาบันพระปกเกล้า
 - หลักสูตรวิทยาลัยการทัพอากาศ (วทอ.) รุ่นที่ 35/2549
 - หลักสูตรพัฒนาสัมพันธ์ระดับผู้บริหาร รุ่นที่ 1 กรมกิจการพลเรือนทหารบก
 - หลักสูตร PTT Executive Leadership, General Electric, GE นิวยอร์ก สหรัฐอเมริกา
 - หลักสูตร Leadership Excellence through Awareness and Practice (LEAP) สถาบัน INSEAD สาธารณรัฐสิงคโปร์ และสาธารณรัฐฝรั่งเศส

ประวัติการทำงาน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

ประธานกรรมการบริษัท วาย.เอส.เอส. (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)



บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ

กรรมการบริษัท บางกอกอินดัสเทรียลแก๊ส จำกัด

กรรมการบริษัท บริษัท เอ็มซี ซีโพลีเมอร์ จำกัด

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

มิ.ย. 2564 – มิ.ย. 2568	ผู้บริหารแผนบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
2567 – 2568	กรรมการตรวจสอบบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
2566 – 2568	กรรมการอิสระบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
2562 – 2568	กรรมการสภามหาวิทยาลัยผู้ทรงคุณวุฒิ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
2562 – 2568	นายกสมาคมธรรมศาสตร์ ในพระบรมราชูปถัมภ์ สภามหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
2566 – 2567	กรรมการสรรหาและกรรมการบริหารความเสี่ยงองค์กรบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
2565 – 2567	กรรมการกำหนดค่าตอบแทนบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
พ.ค. 2564 – ส.ค. 2565	กรรมการสภามหาวิทยาลัยผู้ทรงคุณวุฒิ มหาวิทยาลัยทักษิณ
ก.ค. 2563 – มิ.ย. 2564	รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
มิ.ย. 2563 – มิ.ย. 2564	กรรมการบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
2563 – 2565	กรรมการสำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.)
2563 – พ.ค. 2565	กรรมการอิสระและกรรมการกำกับดูแลกิจการบริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน)
ก.ย. 2563 – มิ.ย. 2564	ผู้ทำแผนบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
ก.ย. 2561 – ส.ค. 2563	กรรมการบริษัท ปตท. สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)
ส.ค. 2561 – พ.ค. 2563	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และกรรมการผู้จัดการใหญ่ กรรมการ เลขาธิการคณะกรรมการบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
ส.ค. 2561 – พ.ค. 2563	ประธานกรรมการบริษัท ไออาร์พีซี จำกัด (มหาชน)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นบริษัท ไม่มี

พลอากาศเอก อำนาจ จีระมณีนัย

กรรมการอิสระ

กรรมการตรวจสอบ

ได้รับการแต่งตั้ง

กรรมการอิสระ วันที่ 23 พ.ย. 2558 - ปัจจุบัน

กรรมการตรวจสอบ วันที่ 16 มิ.ย. 2568 - ปัจจุบัน

อายุ 61 ปี



การศึกษา

- ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขาวิศวกรรมเครื่องกล โรงเรียนนายเรืออากาศ

ประวัติการอบรม

- โรงเรียนเสนาธิการทหารอากาศ กองทัพอากาศสหรัฐอเมริกา
- โรงเรียนเสนาธิการทหารอากาศ กองทัพอากาศไทย

ประวัติการทำงาน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ

2563 – ปัจจุบัน รองเลขาธิการพระราชวังฝ่ายปฏิบัติการ ระดับ 11 และอธิบดีกรมมหาดเล็ก 904
กับเป็นนายทหารราชองครักษ์พิเศษ

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

2563 รองผู้บัญชาการ หน่วยบัญชาการถวายความปลอดภัยรักษาพระองค์

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นบริษัท ไม่มี

พลตำรวจเอก รัชชัย ปิตะนีละบุตร

กรรมการ

ได้รับการแต่งตั้ง

กรรมการ

วันที่ 18 เม.ย. 2568 - ปัจจุบัน

กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

วันที่ 16 มิ.ย. 2568 - ปัจจุบัน

อายุ 58 ปี

**การศึกษา**

- ปริญญาเอก Criminal Justice, Sam Houston State University สหรัฐอเมริกา
- ปริญญาโท Public Administration, Kentucky State University สหรัฐอเมริกา
- ปริญญาตรี รัฐประศาสนศาสตร์ (ตร.) โรงเรียนนายร้อยตำรวจ (รุ่น 42)

ประวัติการอบรม

- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 100/2556

ประวัติการทำงาน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ

- | | |
|-----------------|---|
| 2568 – ปัจจุบัน | ผู้อำนวยการ ศูนย์ปฏิบัติการเฉพาะกิจปราบปรามอาชญากรรมทางเทคโนโลยี และการค้ามนุษย์ที่ส่งผลกระทบต่อความมั่นคงในพื้นที่ชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน (ผอ.ฉก.88) |
| 2568 – ปัจจุบัน | หัวหน้าหน่วยเฉพาะกิจต่อต้านอาชญากรรมคอลเซ็นเตอร์และการค้ามนุษย์ (UNODC) |
| 2567 – ปัจจุบัน | จเรตำรวจแห่งชาติ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ |
| 2567 – ปัจจุบัน | - ประธานคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
- ประธานอนุกรรมการประสานงานการบริหารการจราจรในทางพิเศษ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย |
| 2567 – ปัจจุบัน | คณะกรรมการตรวจสอบข้อเท็จจริงกรณีเกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่ของสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภคเกี่ยวกับธุรกิจออนไลน์ |
| 2566 – ปัจจุบัน | กรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย |
| 2566 – ปัจจุบัน | - หัวหน้าคณะทำงานบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับความผิดทางเทคโนโลยีโทรคมนาคมและความมั่นคงของรัฐ สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียงและกิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.)
- อนุกรรมการบูรณาการแนวทางในการบังคับใช้กฎหมายความผิดทางเทคโนโลยีโทรคมนาคมและความมั่นคงของรัฐ สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียงและกิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กสทช.) |

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

- | | |
|-------------|---|
| 2565 – 2567 | ผู้ช่วยผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ |
| 2565 – 2567 | ประธานกรรมการบริษัท อินส์ปาร์ ไอวีเอฟ จำกัด (มหาชน) |
| 2564 – 2565 | ผู้บัญชาการโรงเรียนนายร้อยตำรวจ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ |
| 2560 – 2564 | รองผู้บัญชาการ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ |

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี
สัดส่วนการถือหุ้นบริษัท 200 หุ้น (คิดเป็นร้อยละ 0.0000007)

นายชาครีย์ บำรุงวงศ์

กรรมการ

ได้รับการแต่งตั้ง

กรรมการ

วันที่ 18 เม.ย. 2568 - ปัจจุบัน

กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

วันที่ 16 มิ.ย. 2568 - ปัจจุบัน

อายุ 51 ปี

การศึกษา

- ปริญญาเอก Doctor of Philosophy (Civil Engineering) Saitama University ประเทศญี่ปุ่น
- ปริญญาโท Master of Engineering (Civil and Environmental Engineering) Saitama University ประเทศญี่ปุ่น
- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (โยธา) สถาบันเทคโนโลยี นานาชาตีสรินธร (SIIT) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประวัติการอบรม

- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 - สมัครเข้าอบรมหลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 235/2025 วันที่ 19-20 สิงหาคม 2568
- การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
 - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน (วพน.) รุ่นที่ 17 สถาบันวิทยาการพลังงาน
 - หลักสูตรนักบริหารระดับสูง: ผู้นำที่มีวิสัยทัศน์และคุณธรรม (นบส.1) รุ่นที่ 94 สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน
 - การบริหารยุทธศาสตร์ รุ่นที่ 1/2564 ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
 - โครงการ Training Course on Critical Big Data Analytics to Drive Productivity ขององค์การเพิ่มผลผลิตแห่งเอเชีย สถาบันเพิ่มผลผลิตแห่งชาติ
 - การสร้างกระบวนการเปลี่ยนผ่านองค์กรสู่รัฐบาลดิจิทัล รุ่นที่ 2 สำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (องค์การมหาชน)
 - หลักและขั้นตอนการจัดทำธรรมาภิบาลข้อมูล (Data Governance) มุ่งสู่องค์กรดิจิทัลที่ยั่งยืน รุ่นที่ 2 สถาบันส่งเสริมการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ
 - หลักสูตร Crash Investigation & Reconstruction Training, VicRoads นครเมลเบิร์น เครือรัฐออสเตรเลีย
 - โครงการบรรยายพิเศษ เรื่อง สถาบันพระมหากษัตริย์กับประเทศไทย รุ่นที่ 2/2562 กรมทางหลวงชนบท
 - หลักสูตรผู้ตรวจสอบความปลอดภัยงานทางระดับอาวุโส (Senior Auditor) ของกรมทางหลวงชนบท
 - หลักสูตร Advanced Road Safety Audit, VicRoads นครเมลเบิร์น เครือรัฐออสเตรเลีย
 - หลักสูตรผู้ตรวจสอบความปลอดภัยงานทางระดับกลาง (Auditor) ของกรมทางหลวงชนบท รุ่นที่ 1 กรมทางหลวงชนบท
 - หลักสูตร Road Safety Audit Course, VicRoads กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย
 - หลักสูตร Making Roads Motorcycle Friendly Course, VicRoads กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย

ประวัติการทำงาน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ

- | | |
|-----------------|---|
| 2567 – ปัจจุบัน | หัวหน้าผู้ตรวจราชการ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม |
| 2566 – ปัจจุบัน | กรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย |
| 2566 – ปัจจุบัน | กรรมการตรวจสอบ สถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง (องค์การมหาชน) |

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

- 2565 – 2567 ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจการขนส่งทางบก สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ ระดับ 10)
- 2565 – 2565 ผู้อำนวยการศูนย์ (อำนวยการสูง) ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมทางหลวงชนบท
- 2563 - 2565 วิศวกรโยธาเชี่ยวชาญ รักษาการแทน ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมทางหลวงชนบท

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นบริษัท ไม่มี

นายสมฤทธิ์ สำเนียง

กรรมการอิสระ

ได้รับการแต่งตั้ง

กรรมการอิสระ วันที่ 18 เม.ย. 2568 - ปัจจุบัน

กรรมการตรวจสอบ วันที่ 16 มิ.ย. 2568 - ปัจจุบัน

อายุ 61 ปี

**การศึกษา**

- บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- บัณฑิตบริหาร มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประวัติการอบรม

- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 180/2556
- การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
 - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงสถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.) รุ่นที่ 29 สถาบันวิทยาการตลาดทุน
 - หลักสูตรนักบริหารการเงินการคลังภาครัฐระดับสูง (บงส.) รุ่นที่ 5 สถาบันพัฒนาบุคลากรด้านการคลังและบัญชีภาครัฐ กรมบัญชีกลาง
 - หลักสูตรสัมมนาผู้บริหารธนาคารและสถาบันการเงิน (FINEX 21) สมาคมสถาบันการศึกษาการธนาคารและการเงินไทย
 - หลักสูตร Executive Development Program รุ่นที่ 2 สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย (TLCA)
 - หลักสูตร Leadership Development Program - Center for Creative Leadership (CCL) โดยสถาบันพัฒนาผู้นำและการเรียนรู้กลุ่มปตท.
 - หลักสูตร Leadership Development Program III (LDP III) โดยสถาบันพัฒนาผู้นำและการเรียนรู้กลุ่มปตท.
 - หลักสูตร Advanced Management Program III (AMP III) โดยสถาบันพัฒนาผู้นำและการเรียนรู้กลุ่มปตท.

ประวัติการทำงาน**บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์**

2568 – ปัจจุบัน กรรมการอิสระ / ประธานคณะกรรมการบริหารและการลงทุน / กรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน บริษัท จัดการและพัฒนาทรัพยากรน้ำภาคตะวันออก จำกัด (มหาชน)

บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ

2568 – ปัจจุบัน กรรมการบริษัท ยูนิเวอร์แซล ยูทีลิตี้ส์ จำกัด (มหาชน)
 2567 – ปัจจุบัน กรรมการบริหารบริษัท พีอีเอ เอ็นคอม อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด
 2562 – ปัจจุบัน กรรมการสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

2565 – 2567 กรรมการ บริษัท เอไอ แอนด์ โรโบติกส์ เวนเจอร์ส จำกัด
 2562 – 2567 รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ กลุ่มงานการเงินและการบัญชี บริษัท ปตท. สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นบริษัท ไม่มี

นายณปกรณ์ ธนสุวรรณเกษม

กรรมการอิสระ

ได้รับการแต่งตั้ง

กรรมการอิสระ วันที่ 18 เม.ย. 2568 - ปัจจุบัน

อายุ 43 ปี

การศึกษา

- ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์คอมพิวเตอร์ National University of Singapore สาธารณรัฐสิงคโปร์

ประวัติการอบรม

- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 - สมัครเข้าอบรมหลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 234/2025 วันที่ 6-7 สิงหาคม 2568

ประวัติการทำงาน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ

2567 – ปัจจุบัน ประธานกรรมการ สำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (องค์การมหาชน)

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

2563 – 2565 Managing Director & Partner บริษัท เดอะ บอสตัน คอนซัลติ้ง กรุ๊ป (ประเทศไทย) จำกัด

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นบริษัท ไม่มี



นายชาย เอี่ยมศิริ

กรรมการ

เลขานุการคณะกรรมการ

ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

**ได้รับการแต่งตั้ง**

กรรมการ วันที่ 18 เม.ย. 2568 – ปัจจุบัน

เลขานุการคณะกรรมการ วันที่ 16 มิ.ย. 2568 - ปัจจุบัน

ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร วันที่ 1 ก.พ. 2566 - ปัจจุบัน

อายุ 63 ปี

การศึกษา

- ปริญญาโท บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต การจัดการ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- ปริญญาตรี บริหารธุรกิจบัณฑิต การตลาด มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ

ประวัติการอบรม

- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 174/2563
- การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
 - หลักสูตร CFO's Orientation Course ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
 - หลักสูตร Leadership Succession Program (LSP) มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDP)

ประวัติการทำงาน

บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ไม่มี

บริษัทหรือหน่วยงานอื่น ๆ

ประธานกรรมการ บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

4 มี.ค. 66 – 5 มิ.ย. 68	ประธานกรรมการ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด
1 พ.ค. 2564 – 31 ม.ค. 2565	ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงินและการบัญชี บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
4 ม.ค. 2564 – 30 เม.ย. 2564	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการเงินและการบัญชี บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
19 พ.ย. 2563 – 3 ม.ค. 2564	ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักงานกรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่ และรักษาการรองกรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่สายการเงินและการบัญชีบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
เม.ย. 2563 – ก.พ. 2564	กรรมการ บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
20 ก.ค. 2563 – 18 พ.ย. 2563	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายธุรกิจปิโตรเลียมประกันภัย และสิ่งแวดล้อมการบิน รักษาการ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการเงินและการบัญชีบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นบริษัท 45,500 หุ้น

นายเชตพันธ์ โชติคุณ

ประธานเจ้าหน้าที่สายช่าง

ได้รับการแต่งตั้ง

ประธานเจ้าหน้าที่สายช่าง

วันที่ 1 พ.ค. 2564 - ปัจจุบัน

อายุ 57 ปี

การศึกษา

- บริญญาโท วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต วิศวกรรมอุตสาหการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- บริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต วิศวกรรมอุตสาหการ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

ประวัติการอบรม

- หลักสูตร Operations Leadership Development Program 2023, ASIA School of Business
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 353/2567
 - หลักสูตร Advanced Audit Committee Program (AACP) รุ่นที่ 51/2567
 - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 172/2563
- หลักสูตร Leadership Succession Program (LSP) รุ่นที่ 9 มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDP)
- Professional License
 - The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) approval for Head of Engineering (Nominated Post holder for Continuing Airworthiness) & Head of Maintenance
 - The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) approval for Accountable Manager of Approved Maintenance Organization (AMO)
 - The European Union Aviation Safety Agency (EASA) approval for Accountable Manager of Approved Maintenance Organization (AMO)
 - The Federal Aviation Administration (FAA) approval for Accountable Manager of Repair Station
 - Certified Internal Auditor (CIA), The Institute of Internal Auditors (IIA), USA

กรรมการผู้แทนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง

ปัจจุบัน

รองประธานกรรมการ ประธานกรรมการตรวจสอบ บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

22 ม.ค. 2563 - 30 เม.ย. 2564 รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายช่าง บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

มี.ค. 2563 - ก.พ. 2564 กรรมการ บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

18 ธ.ค. 2560 - มี.ค. 2563 กรรมการ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด

1 ส.ค. 2559 - 21 ม.ค. 2563 ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากร บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นบริษัท 100,000 หุ้น



นางจันทร์ภา โชติกเสถียร

ประธานเจ้าหน้าที่สายทรัพยากรบุคคล

ได้รับการแต่งตั้ง

ประธานเจ้าหน้าที่สายทรัพยากรบุคคล วันที่ 1 ต.ค. 2564 - ปัจจุบัน

อายุ 56 ปี

การศึกษา

- Master of Business Administration (Marketing) City University of Seattle, WA, USA
- ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์บัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ (ประสานมิตร)

ประวัติการอบรม

- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 201/2566
- การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
 - Professional Coaching Certification Program, Thailand Coach Institute In Partnership with International Coaching Mastery
 - Team Success under Pressure, South East Asia Center (SEAC)
 - Change Management, College of Management Mahidol University (CMMU)
 - Business Performance Improvement, Chulalongkorn University

กรรมการผู้แทนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง**ปัจจุบัน**

ประธานกรรมการ บริษัท วิ่งสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด

กรรมการ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

10 มี.ค. 2564 - 1 ม.ค. 2566	กรรมการ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิง จำกัด
1 พ.ค. 2564 - 30 ก.ย. 2564	ผู้อำนวยการฝ่ายพันธมิตรธุรกิจ และกลยุทธ์ด้านทรัพยากรบุคคล บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
11 มี.ค. 2564 - 30 เม.ย. 2564	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากร บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
27 พ.ย. 2563 - 10 มี.ค. 2564	ผู้อำนวยการสังกัดสำนักงานรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคล และรักษาการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากร บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
1 ต.ค. 2558 - 26 พ.ย. 2563	ผู้อำนวยการฝ่ายฝึกอบรมธุรกิจการบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นบริษัท 513,000 หุ้น



นางวรางคณา ลีโอโรจน์วงศ์

ประธานเจ้าหน้าที่หน่วยธุรกิจการบิน

ได้รับการแต่งตั้ง

ประธานเจ้าหน้าที่หน่วยธุรกิจการบิน

วันที่ 1 พ.ค. 2564 - ปัจจุบัน

อายุ 54 ปี

ประวัติการศึกษา

- Master of Business Administration (MBA) Canterbury Business School, University of Kent, UK
- ปริญญาตรี อักษรศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติการอบรม

- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 365/2567
 - หลักสูตร Financial Statements for Directors (FSD) รุ่นที่ 51/2567
 - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 200/2566
- การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
 - หลักสูตร Asia Pacific Government Leadership Program, General Electric, GE, USA
 - หลักสูตร Leadership Succession Program (LSP) รุ่นที่ 7 มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDP)
 - หลักสูตรการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน
 - หลักสูตรการตระหนักรู้เกี่ยวกับ ESG
 - หลักสูตร Execution for Top Executives
 - หลักสูตร Good Corporate Governance
 - หลักสูตร Finance for Top executives สำหรับผู้บริหารระดับสูง
 - หลักสูตร Food waste management roadmap
 - หลักสูตร OKRs in Action for Management
 - หลักสูตร Design Thinking for Management
 - หลักสูตร Safety Management System (SMS)

กรรมการผู้แทนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง ปัจจุบัน

ประธานกรรมการ บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

ก.พ. 2565 - ม.ค. 2567 รองประธานกรรมการ บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด

1 ก.ค. 2558 - 30 เม.ย. 2564 กรรมการผู้จัดการฝ่ายครีวการบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นบริษัท 400 หุ้น



นายกรกฎ ชาทะสิงห์

ประธานเจ้าหน้าที่สายการพาณิชย์

ได้รับการแต่งตั้ง

ประธานเจ้าหน้าที่สายการพาณิชย์

วันที่ 1 พ.ย. 2565 - ปัจจุบัน

อายุ 59 ปี

การศึกษา

- บริญญาโท สาขาการจัดการภาครัฐและเอกชน สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- บริญญาตรี สาขารัฐประศาสนศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติการอบรม

- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 - หลักสูตร Director Leadership Certification (DLCP) รุ่นที่ 14/2567
 - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 245/2560
- การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
 - หลักสูตรวิทยาการการจัดการสำหรับนักบริหารระดับสูง (วบส.) รุ่นที่ 1 คณะรัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
 - Certificate IV Frontline Management, Certified by Sales Master Association in Sydney, Australia

กรรมการผู้แทนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง**ปัจจุบัน**

กรรมการ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

กรรมการ บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

8 ส.ค. 2565 - 31 ต.ค. 2565	ผู้อำนวยการฝ่ายขาย รักษาการหัวหน้าฝ่ายขายภายในประเทศ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
1 ธ.ค. 2564 - 28 เม.ย. 2566	กรรมการ บริษัท ทัวร์เอ็องหลวง จำกัด
1 ก.ย. 2564 - 31 ต.ค. 2565	ผู้อำนวยการฝ่ายขาย บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
1 พ.ค. 2564 - 31 ส.ค. 2564	กรรมการผู้จัดการฝ่ายบริการภาคพื้น บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
3 มี.ค. 2564 - 30 เม.ย. 2564	กรรมการผู้จัดการฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
28 ต.ค. 2563 - 27 เม.ย. 2565	กรรมการ บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด
1 ต.ค. 2563 - 2 มี.ค. 2564	ผู้อำนวยการ สังกัดสำนักงานรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่หน่วยธุรกิจบริการการบิน และรักษาการกรรมการผู้จัดการฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
1 ธ.ค. 2558 - 30 ก.ย. 2563	ผู้อำนวยการฝ่ายขาย ประเทศไทย บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นบริษัท 400 หุ้น



นายทวีโรจน์ ทรงกำพล

ประธานเจ้าหน้าที่สายกลยุทธ์องค์กร

ได้รับการแต่งตั้ง

ประธานเจ้าหน้าที่สายกลยุทธ์องค์กร

วันที่ 11 พ.ย. 2565 - ปัจจุบัน

อายุ 54 ปี

การศึกษา

- ปริญญาโท การจัดการมหาบัณฑิต วิทยาลัยวิชาการจัดการมหาวิทยาลัยมหิดล
- ปริญญาตรี การศึกษาด้านบริหาร มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ (ประสานมิตร)

ประวัติการอบรม

- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 - หลักสูตร Strategic Board Master Class (SBM) รุ่นที่ 14/2567
 - หลักสูตร Successful Formulation and Execution of Strategy (SFE) รุ่นที่ 44/2567
 - หลักสูตร Subsidiary Governance Program (SGP) รุ่นที่ 9/2567
 - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 340/2566
- การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
 - หลักสูตร CEO Aspire Program 2567

กรรมการผู้แทนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง

-

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

1 พ.ค. 2564 - 9 พ.ย. 2565	ผู้อำนวยการฝ่ายกลยุทธ์และพัฒนางานองค์กร บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
10 ก.พ. 2564 - 1 ธ.ค. 2564	กรรมการ บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด
11 มี.ค. 2564 - 30 เม.ย. 2564	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารรายได้และบริการการพาณิชย์ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
29 ต.ค. 2563 - 10 มี.ค. 2564	ผู้อำนวยการ สังกัดสำนักงานรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการพาณิชย์ และรักษาการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารรายได้และบริการการพาณิชย์ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
15 พ.ค. 2563 - 21 ก.ย. 2563	ผู้อำนวยการฝ่ายกลยุทธ์สายการพาณิชย์ รักษาการผู้อำนวยการฝ่ายขาย - กลุ่มอนุทวีปอินเดีย บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
1 ธ.ค. 2558 - 28 ต.ค. 2563	ผู้อำนวยการฝ่ายกลยุทธ์สายการพาณิชย์ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นบริษัท 5,000 หุ้น



นางเจดิดา เทอดสิทธิ์ศักดิ์

ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงินและการบัญชี

(ผู้ที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบสูงสุดในสายงานบัญชีและการเงิน)

ได้รับการแต่งตั้ง

ประธานเจ้าหน้าที่สายการเงินและการบัญชี

วันที่ 1 ก.พ. 2566 - ปัจจุบัน

อายุ 50 ปี

**การศึกษา**

- M.A. in International Economics and Finance คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- เศรษฐศาสตรบัณฑิต (เศรษฐศาสตร์การเงินและการคลัง) คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติการอบรม

- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 - Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 360/2567
- การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
 - หลักสูตรนักบริหารการเงินการคลังภาครัฐระดับสูง (บงส.) รุ่นที่ 10
 - Aircraft Finance & Asset Management by Air Business Academy
 - หลักสูตร Strategic CFO in Capital Markets Program (SCFO) รุ่นที่ 11
 - หลักสูตร "Influence and Negotiation Strategies for Business Leaders"
 - หลักสูตร CFO's Refresher ปี 2567 มีชั่วโมงอบรม 6 ชั่วโมง

กรรมการผู้แทนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง**ปัจจุบัน**

ประธานกรรมการ บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด
กรรมการ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

26 ม.ค. 2567 - 26 ก.ค. 2567	กรรมการ บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด
1 พ.ค. 2564 - 31 ม.ค. 2566	ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินองค์กร บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
4 พ.ย. 2563 - 30 เม.ย. 2564	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการเงินองค์กร บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
28 ก.พ. 2562 - 3 พ.ย. 2563	ผู้อำนวยการฝ่ายเงินทุน รักษาการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการเงินองค์กรบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
1 ส.ค. 2560 - 3 พ.ย. 2563	ผู้อำนวยการฝ่ายเงินทุน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

สัดส่วนการถือหุ้นบริษัท 41,800 หุ้น

นายชวาล รัตนวราหะ

ประธานเจ้าหน้าที่สายปฏิบัติการ

ได้รับการแต่งตั้ง

ประธานเจ้าหน้าที่สายปฏิบัติการ

วันที่ 1 พ.ค. 2567 - ปัจจุบัน

อายุ 58 ปี

การศึกษา

- ปริญญาโท Aviation Management Griffith University
- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมเครื่องกล จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติการอบรม

- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 355/2567
 - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) 2566
- การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
 - หลักสูตร Super Series “Board’s Oversight and the Role of CEOs in Driving ESG” (IRDP) รุ่นที่ 5 ปี 2567

กรรมการผู้แทนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง

ปัจจุบัน

ประธานกรรมการ บริษัท ไทยโฟลท์เทรนนิง จำกัด

กรรมการ บริษัท วิสาหกิจการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

- | | |
|------------------------------|---|
| 4 ธ.ค. 2566 - 26 ก.ค. 2567 | กรรมการ บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด |
| 1 พ.ค. 2565 - 30 ก.ย. 2567 | กรรมการผู้จัดการฝ่ายบริการภาคพื้น บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) |
| 3 มี.ค. 2564 - 30 เม.ย. 2565 | ประธานเจ้าหน้าที่ฝ่ายขับเคลื่อนองค์กร บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) |
| 4 ธ.ค. 2563 - 2 มี.ค. 2564 | รักษาการผู้อำนวยการฝ่ายทดสอบและพัฒนาการบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) |
| 4 ธ.ค. 2563 - 2 มี.ค. 2564 | รองผู้อำนวยการฝ่ายทดสอบและพัฒนาการบิน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) |

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

สัดส่วนการถือครองหุ้นในบริษัทฯ 50,650 หุ้น



นางอรอนงค์ ชุณหะมาน

ผู้อำนวยการฝ่ายวางแผนและวิเคราะห์การบัญชี

ได้รับการแต่งตั้ง

ผู้อำนวยการฝ่ายวางแผนและวิเคราะห์การบัญชี วันที่ 1 ธ.ค. 2565 - ปัจจุบัน

อายุ 57 ปี

การศึกษา

- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ
- ปริญญาตรี สาขาการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประวัติการอบรม

- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 371/2567
 - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 201/2566

กรรมการผู้แทนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง

ปัจจุบัน

กรรมการ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

- | | |
|-------------------------------|---|
| 1 พ.ค. 2564 - 30 พ.ย. 2565 | หัวหน้าฝ่ายกลยุทธ์องค์กรและพัฒนาธุรกิจ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) |
| 11 เม.ย. 2565 - 18 พ.ย. 2565 | กรรมการ บริษัท ดอนเมืองอินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด |
| 19 มิ.ย. 2561 - 30 เม.ย. 2563 | ผู้อำนวยการฝ่ายนักลงทุนสัมพันธ์และบริหารกลาง บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) |

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

สัดส่วนการถือครองหุ้นในบริษัทฯ 3,600 หุ้น



นายตรัส พรหมโบล

ผู้อำนวยการฝ่ายควบคุมการเงิน

(ผู้ที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบโดยตรงในการควบคุมดูแลการทำบัญชี)

ได้รับการแต่งตั้ง

ผู้อำนวยการฝ่ายควบคุมการเงิน วันที่ 1 มกราคม 2566 – ปัจจุบัน

อายุ 47 ปี

**การศึกษา**

- ปริญญาโท บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาการบัญชีเพื่อการวางแผนและควบคุม มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- ปริญญาตรี บัญชีบัณฑิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ประวัติการอบรม

- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 373/2567
 - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 208/2566
- การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
 - หลักสูตร งบการเงินรูปแบบใหม่และการสอบบัญชี ปี 2567 มีชั่วโมงอบรมการบัญชี 6.3 ชั่วโมง
 - หลักสูตร TFRSs ปรับปรุงปี 2567 และ ESG กับวิชาชีพบัญชี มีชั่วโมงอบรมการบัญชี 7.0 ชั่วโมง
 - หลักสูตร Update ภาษีอากรและภาษีธุรกิจออนไลน์ ปี 2567 มีชั่วโมงอบรมอื่นๆ 6.3 ชั่วโมง
 - หลักสูตร TFRS 9 เรื่อง เครื่องมือทางการเงิน Workshop

กรรมการผู้แทนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง**ปัจจุบัน**

กรรมการ บริษัท ไทย-อะมาติอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

24 เม.ย. 2566 - 18 มิ.ย. 2567	กรรมการ บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด
1 พ.ค. 2564 - 31 ธ.ค. 2565	หัวหน้าฝ่ายนโยบายกลางและการภาษี บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
22 ธ.ค. 2563 - 30 เม.ย. 2564	รักษาการผู้อำนวยการฝ่ายบัญชีกลาง นโยบายการพัฒนาและควบคุมทางบัญชี บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
15 ก.พ. 2561 - 30 เม.ย. 2564	ผู้จัดการกอง กองนโยบาย การพัฒนาและควบคุมทางบัญชี บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

สัดส่วนการถือครองหุ้นในบริษัทฯ 200 หุ้น

นายรัฐ รักสำหรวจ

ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินองค์กร

ได้รับการแต่งตั้ง

ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินองค์กร วันที่ 17 ส.ค. 2566 – ปัจจุบัน

อายุ 40 ปี

การศึกษา

- ปริญญาตรี บริหารธุรกิจ (ระบบสารสนเทศเพื่อการจัดการ) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ประวัติการอบรม

- การอบรมหลักสูตรอื่น ๆ
 - นักบริหารการเงินการคลังภาครัฐระดับสูง (บงส.) รุ่นที่ 11

กรรมการผู้แทนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง

กรรมการ บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด

ประวัติการทำงานในระยะเวลา 5 ปี ย้อนหลัง

30 เม.ย. 2564 - 16 ส.ค. 2566 หัวหน้าฝ่ายบริหารจัดการจัดซื้อหมวดหมู่เชื้อเพลิง บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
22 ก.ย. 2563 - 29 เม.ย. 2564 ผู้จัดการกองบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน รักษาการผู้อำนวยการฝ่ายการปิโตรเลียม
และบริหารเชื้อเพลิง บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวระหว่างกรรมการและผู้บริหาร ไม่มี

สัดส่วนการถือครองหุ้นในบริษัทฯ 1,000 หุ้น



เอกสารแนบ 2

รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย ณ วันที่ 29 เมษายน 2568

รายชื่อกรรมการ			รายชื่อบริษัทย่อย				
			บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด	บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด	บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด	บริษัท ไทยไฟล์ท์ เทรนนิ่ง จำกัด	บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด
1	นายชาย	เอี่ยมศิริ	//	//			
2	นางจันทริกา	โชติกเสถียร	/		//		
3	นายกรกฎ	ชาตะสิงห์	/	/			
4	นางเจดโฉม	เทอดสถีรศักดิ์	/				
5	นายชาวล	รัตนวราหะ				//	
6	นายตรัส	พรหมโอบ		/			
7	นายกิตติพงษ์	สารสมบุญ					/
8	นายเจตน์	เมืองครุฑ				/	
9	นายศักดิ์สิทธิ์	มะสะพันธุ์			/		
10	นายวิษณุ	กิจจาทร					/
11	นางอรอนงค์	ชุนหะมาน				/	
12	เรืออากาศโท ก้องเกียรติ	ตำรวจ				/	
13	นางศิริภรณ์	รัตนเศรษฐ			/		/
14	นายวิศว	พงศ์สุวรรณ				/	
15	นายณพรัตน์	ยี่สุน				/	
16	นายปรีชา	โกะธนวัฒน์			/		
17	นางพรศรี	โชติวิท		/			

หมายเหตุ: / = กรรมการ // = ประธานกรรมการ

เอกสารแนบ 3

รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานตรวจสอบภายใน และหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัทฯ และเลขานุการบริษัทฯ

รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานตรวจสอบภายใน

นายวัติชัย โทอุตทา

หัวหน้าฝ่ายการตรวจสอบภายใน ปฏิบัติหน้าที่รักษาการผู้อำนวยการสำนักงานการตรวจสอบภายใน

ได้รับการแต่งตั้ง

หัวหน้าฝ่ายการตรวจสอบภายใน วันที่ 2 ต.ค. 2566 – ปัจจุบัน

อายุ 39 ปี

การศึกษา

- ปริญญาโท คณะเศรษฐศาสตร์ สาขาวิชาเอกการเงินและการธนาคาร มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ปริญญาตรี คณะเศรษฐศาสตร์ สาขาวิชาเอกการเงินและการธนาคาร มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ประวัติการอบรม

- Certified Internal Auditor (CIA) ผู้ตรวจสอบภายในรับอนุญาตสากล สถาบัน The Institute of Internal Auditors (IIA) สหรัฐอเมริกา
- Internal Audit Certificate Program (IACP) วุฒิปัฒนด้านการตรวจสอบภายใน สภาวิชาชีพบัญชีในพระบรมราชูปถัมภ์
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 - หลักสูตร Ethical Leadership Program (ELP) รุ่นที่ 30/202
 - หลักสูตร Anti-Corruption: The Practical Guide (ACPG) รุ่นที่ 62/2023
 - หลักสูตร Corruption Risk & Control: Technical Update (CRC) รุ่นที่ 16/2023
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสภาวิชาชีพบัญชี ในพระบรมราชูปถัมภ์
 - วุฒิปัฒนผู้บริหาร หน่วยงานตรวจสอบภายใน CAE Chief Audit Executive Professional Leadership Program รุ่นที่ 3
 - การปฏิบัติงานตรวจสอบภายในระบบสารสนเทศ (IT AUDIT)
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมผู้ตรวจสอบภายในแห่งประเทศไทย
 - การควบคุมภายในตามแนวทาง COSO 2013
 - การบริหารความเสี่ยงตามแนวทาง COSO ERM
 - Audit Program Development
 - Audit Report Writing
 - Audit Working Paper and Audit Evidence
 - Internal Audit Procedures
 - Tools and Techniques for the Beginning

- Ethical Audit
- Professional Secretary of the Audit Committee
- IA Clinic 2/2024 หัวข้อ From Cyber Attack to Cyber Dominance, from IO (Information Operation) to IA (Information Advantage)
- IA Clinic 10/2024 หัวข้อ “Key risks in 2024-2025 ความท้าทายของผู้ตรวจสอบภายใน
- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยบริษัท ฝึกอบรมและสัมมนาธรรมนิติ จำกัด
 - 85 พฤติกรรมการทุจริตในองค์กร พร้อมวิธีป้องกันและจัดการ
 - เทคนิคการตรวจสอบสัญญาทางธุรกิจ ฉบับผู้บริหาร
- หลักสูตร การบริหารความเสี่ยงเรื่องการทุจริต จัดโดยสภาวิชาชีพบัญชี ในพระบรมราชูปถัมภ์
- หลักสูตรผู้ตรวจประเมินการจัดการพลังงานภายในองค์กร รุ่นที่14 จัดโดยกระทรวงพลังงาน

กรรมการผู้แทนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง

-

ประวัติการทำงาน

2 ต.ค.2566 – ปัจจุบัน	หัวหน้าสำนักงานการตรวจสอบภายใน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
1 ก.ค. 2565 – 15 ก.ย. 2566	หัวหน้าสำนักงานการตรวจสอบภายใน บริษัท เอเซียแอร์ไลน์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด (มหาชน)
1 เม.ย. 2555 – 30 มิ.ย 2565	ผู้จัดการแผนกตรวจสอบภายใน บริษัท พรีเมียร์ฟิชชั่น แคปิตอล จำกัด (กลุ่มบริษัทพรีเมียร์)

รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัทฯ และเลขานุการบริษัทฯ

นางจิตลดา ณ เชียงใหม่

เลขานุการบริษัทฯ และผู้อำนวยการฝ่ายกำกับการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์องค์กร

ได้รับการแต่งตั้ง

ผู้อำนวยการฝ่ายกำกับการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์องค์กร วันที่ 1 พ.ค. 2564 – ปัจจุบัน

เลขานุการบริษัทฯ วันที่ 2 ต.ค. 2563 – ปัจจุบัน

อายุ 57 ปี

การศึกษา

- ปริญญาโท Master of Public Administration, City University of Seattle สหรัฐอเมริกา
- ปริญญาตรี ศิลปศาสตรบัณฑิต (มานุษยวิทยา) (เกียรตินิยมอันดับ 2) มหาวิทยาลัยศิลปากร

ประวัติการอบรม

- การอบรมหลักสูตรที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Company Secretary Program (CSP) รุ่นที่ 110/2563
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Board Reporting Program (BRP) รุ่นที่ 37/2564
 - ประกาศนียบัตรหลักสูตร Effective Minute Taking (EMT) รุ่นที่ 50/2565
 - หลักสูตร Company Reporting Program (CRP) รุ่นที่ 36/2566

กรรมการผู้แทนในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง

-

ประวัติการทำงาน

3 มี.ค. 2564 – 30 เม.ย. 2564	เลขานุการบริษัทฯ และผู้อำนวยการใหญ่สำนักเลขานุการบริษัทฯ
2 ต.ค. 2563- 2 มี.ค. 2564	เลขานุการบริษัทฯ และรักษาการ ผู้อำนวยการใหญ่สำนักเลขานุการบริษัทฯ
2 พ.ค. 2560 – 1 ต.ค. 2563	ผู้อำนวยการสำนักบริหารงานกรรมการ และสารบรรณบริษัทฯ

หน้าที่ความรับผิดชอบ

กำกับดูแลให้บริษัทฯ มีการดำเนินงานตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Corporate Governance) และข้อพึงปฏิบัติของหน่วยงานกำกับดูแลต่าง ๆ รวมทั้งให้คำแนะนำแก่กรรมการบริษัทฯ ให้มีการปฏิบัติที่สอดคล้องและเป็นไปตามกฎหมายระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทจดทะเบียน กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับหลักทรัพย์ ยกเว้นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับรายงานทางการเงิน ตลอดจนกำกับดูแลและประเมินผลการดำเนินงานของหน่วยงานในบังคับบัญชา ได้แก่ การกำกับดูแลกิจการที่ดี การดำเนินการเกี่ยวกับกฎหมายด้านต่าง ๆ ของบริษัทฯ การตรวจสอบองค์กร การบริหารงานของสำนักงานคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล และการปฏิบัติตามกฎระเบียบ เพื่อให้การดำเนินการกิจการในความรับผิดชอบบรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายของบริษัทฯ

เอกสารแนบ 4

รายละเอียดเกี่ยวกับทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

• ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

1. สินทรัพย์หลักของบริษัทฯ และบริษัทย่อยตามงบการเงิน

ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์

หน่วย: ล้านบาท

ประเภท	มูลค่าตามบัญชี ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568
เครื่องบิน	15,089
ค่าตกแต่งเครื่องบิน	1,184
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	13,351
เครื่องมือ โรงซ่อมและอุปกรณ์	1,057
ที่ดิน อาคารและค่าปรับปรุง	13,863
สินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง	233
ค่าเผื่อการด้อยค่า	(8,319)
รวม	36,458

สินทรัพย์สิทธิการใช้

หน่วย: ล้านบาท

ประเภท	มูลค่าตามบัญชี ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568
ที่ดินและอาคาร	4,310
เครื่องบิน	67,310
อุปกรณ์	33
ค่าเผื่อด้อยค่า	-
รวม	71,653

2. ลักษณะสำคัญของสินทรัพย์หลัก

เครื่องบิน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 บริษัทฯ มีเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงานจำนวน 78 ลำ และมีเครื่องบินที่ปลดระวางและ/หรืออยู่ระหว่างดำเนินการขายจำนวน 16 ลำ รวมเป็นเครื่องบินทั้งหมดจำนวน 94 ลำ แบ่งเป็นเครื่องบินที่เป็นสินทรัพย์ของบริษัทฯ จำนวน 23 ลำ เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Financial Lease) จำนวน 15 ลำ และเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) จำนวน 56 ลำ (เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงินและภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน บริษัทฯ แสดงเป็นสินทรัพย์สิทธิการใช้) โดยมีรายละเอียดดังนี้






เครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	เครื่องบิน ที่เป็นกรรมสิทธิ์ ของบริษัทฯ	เครื่องบินภายใต้ สัญญาเช่าทางการเงิน (Financial Lease)	เครื่องบินภายใต้ สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease)
โบอิง 777-300	6	6		
โบอิง 777-200ER	6	6		
โบอิง 777-200	2	2		
โบอิง 777-300ER	17		6	11
โบอิง 787-8	6			6
โบอิง 787-9	3			3
แอร์บัส A380-800	6	6		
แอร์บัส A350-900	23		4	19
แอร์บัส A330-300	5	3		2
แอร์บัส A320-200	20		5	15
รวม	94	23	15	56

หมายเหตุ: ข้อมูล ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568

3. สินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนที่สำคัญประเภทเครื่องหมายการค้าที่ยังใช้งานอยู่ในปัจจุบัน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568

เครื่องหมายการค้า/บริการ		สินค้า/บริการ
	รูปแบบตราสัญลักษณ์บริษัทฯ	<ul style="list-style-type: none"> • กระดาษหัตถ์จดหมาย นิตยสาร
	รูปแบบตราสัญลักษณ์บริษัทฯ	<ul style="list-style-type: none"> • บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของ • บริการดำเนินกิจการโรงแรม จัดหาที่พักอาศัยจองโรงแรม การจัดหาอาหารและบริการ • บริการบำรุงรักษา ซ่อมแซมเครื่องบิน
THAI	รูปลักษณ์ตัวอักษร ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์บริษัทฯ ภาษาอังกฤษ (ปัจจุบัน)	<ul style="list-style-type: none"> • บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของ • บริการโรงแรม จัดหาที่พักชั่วคราว จองโรงแรม จัดการอาหารและเครื่องดื่ม • บริการบำรุงรักษา ซ่อมแซมเครื่องบิน
ไทย	รูปลักษณ์ตัวอักษร ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์บริษัทฯ ภาษาไทย (ปัจจุบัน)	<ul style="list-style-type: none"> • บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของ • บริการโรงแรม จัดหาที่พักชั่วคราว จองโรงแรม จัดการอาหารและเครื่องดื่ม • บริการบำรุงรักษา ซ่อมแซมเครื่องบิน
Thai	รูปลักษณ์ตัวอักษร ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์บริษัทฯ ภาษาอังกฤษ (เดิม)	<ul style="list-style-type: none"> • บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของ • บริการโรงแรม จัดหาที่พักชั่วคราว จองโรงแรม จัดการอาหารและเครื่องดื่ม • บริการบำรุงรักษา ซ่อมแซมเครื่องบิน
ไทย	รูปลักษณ์ตัวอักษร ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์ บริษัทฯ ภาษาไทย (เดิม)	<ul style="list-style-type: none"> • บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของ • บริการโรงแรม จัดหาที่พักชั่วคราว จองโรงแรม จัดการอาหารและเครื่องดื่ม • บริการบำรุงรักษา ซ่อมแซมเครื่องบิน

เครื่องหมายการค้า/บริการ		สินค้า/บริการ
<i>Smooth as silk</i>	สโลแกนภาษาอังกฤษ ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์บริษัทฯ	<ul style="list-style-type: none"> บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทน จำหน่าย บัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของ บริการดำเนินการกิจการโรงแรม จัดหาที่พักอาศัยจองโรงแรม การจัดหาอาหารและบริการ บริการบำรุงรักษา ซ่อมแซมเครื่องบิน
รักคุณเท่าฟ้า	สโลแกนภาษาไทย ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์บริษัทฯ	<ul style="list-style-type: none"> บริการขนส่งทางบกและทางอากาศ จัดทัวร์ ตัวแทน จำหน่าย บัตรโดยสารเครื่องบิน ให้เช่าคลังสินค้า รับฝากสินค้า รับจ้างขนของ รับฝากของ บริการดำเนินการกิจการโรงแรม จัดหาที่พักอาศัย จองโรงแรม การจัดหาอาหารและบริการ
	ตราสัญลักษณ์ เอื้องหลวง	<ul style="list-style-type: none"> บริการอาหารและเครื่องดื่ม
	ตราสัญลักษณ์ โครงการโมลส์สร้างบุญ	<ul style="list-style-type: none"> บริการโปรแกรมพิเศษส่งเสริมการเดินทางโบันส์ไมล์สะสม
	ตราสัญลักษณ์ร้าน THAI Shop	<ul style="list-style-type: none"> บริการจัดการขายสินค้า
	ตราสัญลักษณ์ทัวร์เอื้องหลวง	<ul style="list-style-type: none"> บริการจัดหาที่พักอาศัย จองโรงแรม บริการจัดทัวร์ บริการจัดทัวร์และบริการอื่น ๆ เกี่ยวกับการเดินทาง
	ตราสัญลักษณ์ ROYAL ORCHID PLUS	<ul style="list-style-type: none"> บริการสมาชิกของบริษัทฯ ทั้งก่อนและหลังการเดินทางขนส่งทางอากาศ
	ตราสัญลักษณ์ THAI TGGS	<ul style="list-style-type: none"> บริการผู้โดยสารก่อนและหลังบิน
	ตราสัญลักษณ์ THAI CATERING	<ul style="list-style-type: none"> ร้านอาหารและเครื่องดื่ม

เครื่องหมายการค้า/บริการ	สินค้า/บริการ
	<p>รูปสัญลักษณ์ตัวอักษร ใช้ประกอบตราสัญลักษณ์บริษัท ภาษาอังกฤษ Star Alliance</p> <ul style="list-style-type: none"> • คอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์ใช้วิเคราะห์ จัดการ ดึงกลับมาใช้ และเก็บรายละเอียดซึ่งข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ • บัตรพิมพ์ทำด้วยพลาสติก ใบปลิวใช้กับการบริการสายการบิน โบรชัวร์ใช้กับการบริการสายการบิน ตัวใช้กับการบริการสายการบิน คู่มือใช้กับการบริการสายการบิน จดหมายข่าวที่เกี่ยวกับการเดินทาง • บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ บริการขนส่งทรัพย์สินทางอากาศ • บริการขนส่งไปรษณีย์ทางอากาศ บริการสำรองและจองที่เพื่อการเดินทางท่องเที่ยว บริการจัดการเพื่อการเดินทางท่องเที่ยว บริการสำรองและจองที่เพื่อการเดินทางทางเรือ บริการจัดการเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวทางเรือ บริการจองรถ บริการดึงมาใช้ และเก็บรายละเอียดข้อมูลทางคอมพิวเตอร์ที่เกี่ยวกับการขนส่ง • บริการจองโรงแรม
	<p>ตราสัญลักษณ์ Star Alliance</p> <ul style="list-style-type: none"> • คอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์ใช้วิเคราะห์ จัดการ ดึงกลับมาใช้ และเก็บรายละเอียดซึ่งข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ • บัตรพิมพ์ทำด้วยพลาสติก ใบปลิวใช้กับการบริการสายการบิน โบรชัวร์ ใช้กับการบริการสายการบิน ตัวใช้กับการบริการสายการบิน คู่มือใช้กับการบริการสายการบิน จดหมายข่าวที่เกี่ยวกับการเดินทาง • บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ บริการขนส่งทรัพย์สินทางอากาศ บริการขนส่งไปรษณีย์ทางอากาศ บริการสำรองและจองที่เพื่อการเดินทางท่องเที่ยว บริการจัดการเพื่อการเดินทางท่องเที่ยว บริการสำรองและจองที่เพื่อการเดินทางทางเรือ และการจัดการเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวทางเรือ บริการจองรถ บริการดึงมาใช้และเก็บรายละเอียดข้อมูลทางคอมพิวเตอร์ที่เกี่ยวกับการขนส่ง • บริการจองโรงแรม
	<p>ตราสัญลักษณ์ Puff & Pie</p> <ul style="list-style-type: none"> • บริการร้านอาหารและเครื่องดื่ม สแน็คบาร์
	<p>ตราสัญลักษณ์ ร้าน Puff & Pie Supreme Bakery</p> <ul style="list-style-type: none"> • บริการจัดการอาหารและเครื่องดื่ม
	<p>ตราสัญลักษณ์ ร้าน Puff & Pie</p> <ul style="list-style-type: none"> • บริการร้านอาหารและเครื่องดื่ม สแน็คบาร์

เครื่องหมายการค้า/บริการ	สินค้า/บริการ
	<p>ตราสัญลักษณ์ Puff & Pie</p> <ul style="list-style-type: none"> • ร้านอาหารและเครื่องดื่ม • อาหารสำเร็จรูปทำจากเนื้อสัตว์ เนื้อปลาและผักรวม อาหารสำเร็จรูปทำจากเนื้อสัตว์เป็นส่วนประกอบหลัก อาหารสำเร็จรูปทำจากผักเป็นส่วนประกอบหลัก อาหารสำเร็จรูปที่มีอาหารทะเลเป็นส่วนประกอบหลัก • ขนมปังทำจากแป้ง เครื่องดื่มทำจากผลไม้ • เครื่องดื่มชารสผลไม้
	<p>ตราสัญลักษณ์ Puff & Pie</p> <ul style="list-style-type: none"> • ร้านอาหารและเครื่องดื่ม • อาหารสำเร็จรูปทำจากเนื้อสัตว์ เนื้อปลาและผักรวม อาหารสำเร็จรูปทำจากเนื้อสัตว์เป็นส่วนประกอบหลัก อาหารสำเร็จรูปทำจากผักเป็นส่วนประกอบหลัก อาหารสำเร็จรูปที่มีอาหารทะเลเป็นส่วนประกอบหลัก • ขนมปังทำจากแป้ง เครื่องดื่มทำจากผลไม้ • เครื่องดื่มชารสผลไม้
	<p>ตราสัญลักษณ์ Puff & Pie</p> <ul style="list-style-type: none"> • ร้านอาหารและเครื่องดื่ม • อาหารสำเร็จรูปทำจากเนื้อสัตว์ เนื้อปลาและผักรวม อาหารสำเร็จรูปทำจากเนื้อสัตว์เป็นส่วนประกอบหลัก อาหารสำเร็จรูปทำจากผักเป็นส่วนประกอบหลัก อาหารสำเร็จรูปที่มีอาหารทะเลเป็นส่วนประกอบหลัก • ขนมปังทำจากแป้ง เครื่องดื่มทำจากผลไม้ • เครื่องดื่มชารสผลไม้
	<p>ตราสัญลักษณ์ Yellow Orchid</p> <ul style="list-style-type: none"> • อาหารและเครื่องดื่ม
	<p>เครื่องหมาย Zero Waste Living (ZWL)</p> <ul style="list-style-type: none"> • ประเภทรายการสินค้าจำพวก 18 เช่น กระเป๋ากีฬา กระเป๋ากีฬานอกประสงค์ หรือกระเป๋าเก็บเอกสารที่แบ่งเป็นช่อง ๆ • ประเภทรายการสินค้าจำพวก 21 เช่น กระดาษที่ใช้ในครัวเรือน กระดาษสำหรับใช้ในครัวเรือน หรือกระดาษที่ใช้ในครัวเรือน • ประเภทรายการสินค้าจำพวก 25 เช่น กระบะล้างผักที่เป็นเครื่องผสมรีไซเคิล กระบะล้างผักที่เป็นเครื่องผสมรีไซเคิล หรือกระเป๋าถุงด้านหลัง • ประเภทรายการสินค้าจำพวก 35 เช่น การโฆษณาขายตรงผ่านเมลส่วนตัว การจัดและดำเนินโครงการอาสาสมัครสำหรับองค์กรการกุศล หรือการเจรจาเกี่ยวกับสัญญาทางธุรกิจสำหรับบุคคลอื่น
	<p>เครื่องหมาย Royal Orchid by Thai Catering</p> <ul style="list-style-type: none"> • เครื่องดื่มชาเครื่องแกงสำเร็จรูป • เครื่องดื่มน้ำแร่เครื่องดื่มน้ำผลไม้ • ร้านอาหารและเครื่องดื่ม

เอกสารแนบ 5

นโยบายและแนวปฏิบัติการกำกับดูแลกิจการและจรรยาบรรณธุรกิจ

สำหรับรายละเอียดที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ
และคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี สามารถศึกษาได้ตาม QR Code ด้านล่างนี้



เอกสารแนบ 6

รายละเอียดเกี่ยวกับรายงานของผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบ

รายงานของผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบประจำปี 2567 และไตรมาสที่ 1 ประจำปี 2568

คณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการในคราวประชุม ครั้งที่ 4/2564 เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2564 ได้มีมติมอบหมายให้นายพรชัย รัฐระเวช ผู้บริหารแผน เป็นผู้กำกับดูแลงานของสำนักงานการตรวจสอบภายใน และงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบ

ผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติหน้าที่อย่างเป็นอิสระ ตามขอบเขตหน้าที่ความรับผิดชอบที่ระบุไว้ในกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งสอดคล้องตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยในปี 2567 ได้จัดให้มีการประชุมผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบ จำนวนทั้งสิ้น 22 ครั้ง โดยเป็นการประชุมตามปกติที่ได้กำหนดไว้ล่วงหน้า 12 ครั้ง และการประชุมครั้งพิเศษ 10 ครั้ง และในไตรมาสที่ 1 ประจำปี 2568 จำนวนทั้งสิ้น 4 ครั้ง โดยเป็นการประชุมตามปกติที่ได้กำหนดไว้ล่วงหน้า 3 ครั้ง และการประชุมครั้งพิเศษ 1 ครั้ง

สรุปสาระสำคัญในการปฏิบัติหน้าที่ของผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบ ในปี 2567 และในไตรมาสที่ 1 ประจำปี 2568 มีดังนี้

1. การสอบทานรายงานทางการเงิน

ผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานรายงานทางการเงินรายไตรมาส และรายงานทางการเงินประจำปีของบริษัทฯ และรายงานทางการเงินรวม รวมถึงรายการระหว่างกัน สำหรับปี 2567 และไตรมาสที่ 1 ของปี 2568 ร่วมกับผู้บริหารสายการเงินและการบัญชี และผู้สอบบัญชี เพื่อพิจารณารายงานทางการเงิน การเปิดเผยข้อมูลอย่างถูกต้องครบถ้วน เพียงพอ นโยบายการบัญชี และประมาณการที่สำคัญ ข้อสังเกตจากการตรวจสอบ และสอบทานรายงานทางการเงินของผู้สอบบัญชี รวมทั้งได้พิจารณาคำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบได้ขอความเห็นจากผู้สอบบัญชีในเรื่องความถูกต้อง ครบถ้วน ความเหมาะสมของวิธีการบันทึกบัญชีและเปิดเผยข้อมูล รวมทั้งรายการปรับปรุงบัญชีที่สำคัญ เพื่อให้มั่นใจว่ารายงานทางการเงินมีความถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินและมาตรฐานการบัญชี

ทั้งนี้ ผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีเป็นการเฉพาะ 1 ครั้ง โดยไม่มีผู้บริหารเข้าร่วม

2. การสอบทานความเพียงพอและประสิทธิผลของระบบการควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยง

ผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณารายงานผลการตรวจสอบจากสำนักงานการตรวจสอบภายใน ประจำปี 2567 และไตรมาส 1 ปี 2568 เพื่อประเมินการควบคุมภายใน ด้านการดำเนินงาน การป้องกันหรือลดความผิดพลาด การรั่วไหลหรือการทุจริต การปฏิบัติตามระเบียบ ข้อกำหนดต่างๆ และได้มีการประชุมร่วมกับฝ่ายบริหารทั้งคณะในปี 2567 จำนวน 1 ครั้ง เพื่อสื่อสารและหารือประเด็นสำคัญในเรื่องการควบคุมภายใน การบริหารความเสี่ยง และการกำกับดูแล

ในปี 2567 และไตรมาส 1 ปี 2568 ผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบได้ติดตามและรับทราบรายงานผลการสอบทานระบบควบคุมภายในจากบริษัท เคพีเอ็มจี ภูมิไชย ที่ปรึกษาธุรกิจ จำกัด (KPMG) ผู้เชี่ยวชาญที่บริษัทฯ ว่าจ้างเพื่อทำหน้าที่สอบทานและประเมินระบบการควบคุมภายในของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ตามแนวทางที่กำหนดโดยสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งครอบคลุมถึงการควบคุมภายในองค์กร การบริหารความเสี่ยง การควบคุมด้านการปฏิบัติงาน ระบบสารสนเทศและการสื่อสารข้อมูล รวมทั้งได้พิจารณาแบบประเมินความเพียงพอของ

ระบบการควบคุมภายในของบริษัทฯ ตามแนวทางที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) กำหนด และสอดคล้องกับมาตรฐานสากล Internal Control Integrated Framework : COSO 2013

ผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบได้ให้ความสำคัญในการผลักดันให้เกิดการยกระดับกระบวนการควบคุมภายในของบริษัทฯ โดยเน้นย้ำให้ฝ่ายบริหารมุ่งเน้นการสร้างความตระหนักให้พนักงานทุกระดับดำเนินงานตามกระบวนการควบคุมภายในที่กำหนดไว้ เพื่อให้บริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะส่งผลต่อการสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้มีส่วนได้เสีย การบรรลุวัตถุประสงค์ขององค์กรในด้านการดำเนินงาน ด้านการรายงาน และด้านการปฏิบัติตามกฎหมาย

ทั้งนี้ ผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่าระบบการควบคุมภายในของบริษัทฯ มีความเพียงพอต่อการดำเนินธุรกิจ ถึงแม้ว่าจากการสอบทานระบบควบคุมภายใน โดยบริษัท เคพีเอ็มจี ภูมิไชย ที่ปรึกษาธุรกิจ จำกัด (KPMG) ยังมีข้อบกพร่องบางประเด็นซึ่งมีระดับความเสี่ยงปานกลางและต่ำอยู่ระหว่างดำเนินการแก้ไข แต่ได้มีการกำหนดแผนการแก้ไขปรับปรุง ผู้รับผิดชอบ และกำหนดเวลาแล้วเสร็จที่ชัดเจน ตลอดจนมีกระบวนการติดตามการแก้ไขซึ่งได้กำหนดอยู่ในแผนการตรวจสอบประจำปี 2568 ของสำนักงานการตรวจสอบภายในของบริษัทฯ โดยในไตรมาสที่ 1 ของปี 2568 บริษัท เคพีเอ็มจี ภูมิไชย ที่ปรึกษาธุรกิจ จำกัด (KPMG) ได้มีการติดตามและรายงานความคืบหน้าของการดำเนินการปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องในที่ประชุมผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบเพื่อทราบด้วย

ในด้านการบริหารความเสี่ยง ผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบได้รับทราบรายงานความเสี่ยงที่สำคัญของบริษัทฯ ในปี 2567 และไตรมาส 1 ปี 2568 และแนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยงดังกล่าว ตลอดจนความคืบหน้าและผลของการบริหารความเสี่ยง

3. การพิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกัน

ผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบ มีบทบาทในการสอบทานและให้ความเห็นต่อการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เพื่อให้มั่นใจว่าเป็นรายการที่ผ่านกระบวนการอนุมัติอย่างโปร่งใส โดยผู้มีส่วนได้เสียไม่ได้มีส่วนร่วมในการตัดสินใจ และเป็นรายการที่กระทำโดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของบริษัทฯ เสมือนการทำรายการกับบุคคลภายนอก นอกจากนี้ ผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบได้รับทราบรายงานรายการที่เกี่ยวข้องกันทุกไตรมาส รวมทั้งได้สอบทานการเปิดเผยข้อมูลรายการระหว่างกันว่าเป็นไปอย่างถูกต้อง ครบถ้วน

4. การสอบทานการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง

ผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบได้รับทราบรายงานการกำกับปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ รวมถึงรายงานข้อร้องเรียนต่างๆ ที่เกี่ยวกับการทุจริต และการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ข้อกำหนด ทั้งของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

5. การกำกับดูแลงานตรวจสอบภายใน

ผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานและอนุมัติแผนการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจสอบภายใน ติดตามการปฏิบัติงานตามแผน พิจารณาผลการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจสอบภายใน โดยมีข้อเสนอแนะเพื่อให้เกิดการกำกับดูแลที่ดีและมีการควบคุมภายในที่เพียงพอ รวมทั้งได้รับทราบผลการดำเนินงานของสำนักงานการตรวจสอบภายในทุกไตรมาส

ในด้านการกำกับดูแลงานตรวจสอบภายใน ในปี 2567 และไตรมาส 1 ปี 2568 สำนักงานการตรวจสอบภายในได้รับการประเมินคุณภาพงานตรวจสอบภายในจากผู้เชี่ยวชาญภายนอก (External Assessment) ตามมาตรฐานสากลการปฏิบัติงานวิชาชีพการตรวจสอบภายใน โดยผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบได้รับทราบผลการ

ประเมิน ซึ่งสรุปได้ว่างานตรวจสอบภายในส่วนใหญ่สอดคล้องกับมาตรฐานสากลการปฏิบัติงานวิชาชีพการตรวจสอบภายใน รวมทั้งได้รับทราบแผนการปรับปรุงเพื่อเป็นการยกระดับคุณภาพงานตรวจสอบภายใน โดยผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของ คณะกรรมการตรวจสอบได้ให้การสนับสนุนในด้านต่างๆ เพื่อพัฒนาและยกระดับการดำเนินงานของสำนักงานการตรวจสอบ ภายในให้บรรลุผลตามแผนการปรับปรุงและตามเป้าหมายที่วางไว้

นอกจากนี้ ได้ให้ความเห็นชอบผลการสอบทานกฎบัตรของสำนักงานการตรวจสอบภายใน จรรยาบรรณของ ผู้ตรวจสอบภายใน พิจารณางบประมาณประจำปี และเป็นผู้อนุมัติตัวชี้วัดระดับสายงาน (Functional KPIs) และประเมินผล ตัวชี้วัดระดับความสามารถ (Competency KPIs) ของหัวหน้าสำนักงานการตรวจสอบภายใน

6. การเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีประจำปี 2567 และ 2568

ผู้กำกับดูแลงานในขอบเขตของคณะกรรมการตรวจสอบ ได้พิจารณาให้ความเห็นชอบผลการคัดเลือก บริษัท ดีลอยท์ ทูช โธมัส ไซยัค สอบบัญชี จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีรับอนุญาตตรวจสอบและรับรองงบการเงินปี 2567 และ 2568 ของ บริษัทฯ และนำเสนอผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการ เพื่ออนุมัติการแต่งตั้งผู้สอบบัญชีและกำหนดค่าตอบแทน



บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล
เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900
โทรศัพท์: +66(0)2545-1000, +66(0)2025-1000



thaiairways.com