

แบบ 56-1 One Report 2568

มุ่งมั่นสู่ความเป็นเลิศ
บนพื้นฐานของความรับผิดชอบต่อ







ASIA'S BOUTIQUE AIRLINE

สารบัญ

การประกอบธุรกิจและการดำเนินงาน

สารจากประธานกรรมการบริษัท และประธานคณะผู้บริหาร	6
ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป	8
โครงสร้างการถือหุ้น	9
บริษัทย่อย และบริษัทร่วม	10
ประวัติคณะกรรมการบริษัท และเลขานุการบริษัท	14
นโยบาย และภาพรวมการประกอบธุรกิจ	28
การตลาดและภาวะการแข่งขัน	61
การบริหารความเสี่ยง	65
การขับเคลื่อนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน	79
ข้อมูลทั่วไป และข้อพิพาท	163
คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงิน	165

การกำกับดูแลกิจการ

การกำกับดูแลกิจการ	179
โครงสร้างองค์กร	182
รายงานผลการดำเนินการสำคัญ ด้านการกำกับดูแลกิจการ	200
รายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์	210
นโยบายต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน	219
การควบคุมภายใน	221
รายการระหว่างกัน	224



งบการเงิน

งบแสดงฐานะการเงิน	233
หมายเหตุประกอบงบการเงิน	242

เอกสารแนบ

รายละเอียดเกี่ยวกับบริษัทย่อย	309
ที่ตั้งสาขา	311

บางกอก แอร์เวย์ส

บนเส้นทางการพัฒนา
เพื่อความยั่งยืน

สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส

เริ่มให้บริการเที่ยวบินแบบประจำ ภายใต้ชื่อ “สายการบินบางกอก แอร์เวย์ส” เปิดเที่ยวบินปฐมฤกษ์ เมื่อวันที่ 20 มกราคม 2529 ใน 3 เส้นทางคือ กรุงเทพฯ-นครราชสีมา, กรุงเทพฯ-สุรินทร์ และกรุงเทพฯ-กระบี่ ด้วยเครื่องบินแบบ Bandeirante EMB-110 ความจุ 18 ที่นั่ง

2529

จุดประกายแรกเริ่ม

เริ่มต้นธุรกิจในฐานะบริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด ด้วยการเปิดแผนการบิน โดยมี นายแพทย์ปราเสริฐ ปราสาททองโอสถ เป็นเจ้าของ

2511



2532

ก่อสร้างสนามบินสมุย

ดำเนินการก่อสร้างสนามบินแห่งแรกที่เกาะสมุย เป็นจุดเริ่มต้นของการเปิดตลาดท่องเที่ยวเกาะสมุยสู่โลกภายนอก และได้รับอนุญาตให้ทำการบินในเส้นทางการบินแรก คือ กรุงเทพฯ-สมุย พร้อมกับได้รับรหัสการบินจาก IATA คือ “PG”

2527

ก่อตั้งสหกลแอร์

จัดตั้งบริษัท สหกลแอร์ จำกัด เพื่อรับโอนกิจการแผนการบินจาก บจ.กรุงเทพสหกล ก่อนที่จะเป็น บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด ในที่สุด





ก่อสร้างสนามบินตราด และย้ายฐานปฏิบัติการไปสนามบินสุวรรณภูมิ

บริษัทได้เริ่มดำเนินการสนามบินแห่งที่ 3 คือ สนามบินตราด พร้อมกับ
ย้ายฐานปฏิบัติการไปยังสนามบินสุวรรณภูมิ และขยายธุรกิจบริการภาคพื้น
ที่เกี่ยวข้องครบวงจร อาทิ ดับบลิวเอฟไอเอส พิจิการ์โก (BFS Cargo)

2549

ก่อตั้งสนามบินสุโขทัย

เริ่มดำเนินการสร้างสนามบินแห่งที่ 2
คือสนามบินสุโขทัย อ.สวรรคโลก
จ.สุโขทัย

2541

2557

ก้าวสู่บริษัทมหาชน

27 กุมภาพันธ์ 2556 บริษัทได้ทำการ
จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์เป็น
บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
รหัสหลักทรัพย์ BA

2545

สมาชิกสามัญ IATA

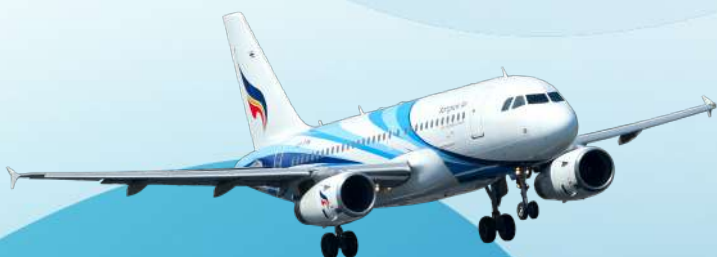
เข้าเป็นสมาชิกสามัญของ IATA ซึ่งถือเป็น
การเข้าสู่มาตรฐานความปลอดภัยในการบิน
พาณิชย์สากลนานาชาติภายใต้ IATA
Operational Safety Audit ("IOSA")



2550

รับพระราชทานตราครุฑ

9 เมษายน 2550 บริษัทได้รับพระราชทานหนังสือ
ตราตั้ง (ตราครุฑ) อันเป็นความภาคภูมิใจ และ
กำลังใจสูงสุดของพนักงานทุกคน



ASIA'S BOUTIQUE AIRLINE

สารจากประธานกรรมการบริษัท และประธานคณะผู้บริหาร ประจำปี 2568



นายปราสิษฐ์ ปราสาททองโอสก

ประธานกรรมการบริษัท



นายพุฒพงษ์ ปราสาททองโอสก

ประธานคณะผู้บริหาร
และกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

ปี 2568 ถือเป็นปีแห่งการฟื้นตัวที่เด่นชัดของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จากภาวะเศรษฐกิจที่ปรับตัวดีขึ้นและความต้องการเดินทางที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยภูมิภาคแห่งนี้ยังคงเป็นจุดหมายสำคัญของนักท่องเที่ยวจากทั่วโลก ด้วยศักยภาพด้านวัฒนธรรม ทรัพยากรธรรมชาติ และโครงสร้างพื้นฐานด้านการเดินทางที่ได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ขณะเดียวกัน แนวโน้มการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ได้มีบทบาทสำคัญมากขึ้นต่อพฤติกรรมการเดินทางของผู้บริโภคทั่วโลก

ตลอดปีที่ผ่านมา บริษัทฯ มุ่งเน้นการเสริมความแข็งแกร่งของเครือข่ายเส้นทางบินหลัก ปรับตารางและความถี่เที่ยวบินให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้โดยสาร พร้อมยกระดับคุณภาพการให้บริการในทุกจุดสัมผัส ทั้งยังเดินหน้าขับเคลื่อนการดำเนินงานตามเป้าหมายด้านความยั่งยืน โดยมุ่งสู่การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero Carbon Emissions 2050) ภายในปี 2593 ตามแนวทางขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)

ในด้านปฏิบัติการบิน บริษัทฯ ยังคงให้ความสำคัญสูงสุดต่อมาตรฐานความปลอดภัย ความโปร่งใสในการดำเนินงาน และความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม โดยมีการตรวจสอบอากาศยาน การซ่อมบำรุงตามแผน และการวางแผนเส้นทางบินอย่างเป็นระบบ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านเชื้อเพลิง ซึ่งช่วยลดการใช้พลังงานและการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้อย่างต่อเนื่อง

ส่วนธุรกิจในเครือของบริษัทฯ ได้แก่ บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด (Bangkok Air Catering - BAC) และ บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวิลด์ไวด์โพลาร์เซอร์วิส จำกัด (Bangkok Flight Services - BFS) ยังคงมีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนการดำเนินงานหลัก ทั้งด้านการผลิตอาหารบนเที่ยวบินที่ได้มาตรฐานสากล และการให้บริการภาคพื้นและคลังสินค้าระหว่างประเทศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทำให้บริษัทฯ สามารถดำเนินงานได้อย่างครบวงจร มีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับมาตรฐานความปลอดภัยและคุณภาพระดับสากล

สำหรับความสำเร็จในปีนี้ บริษัทฯ ภาควิชาที่ได้รับ รางวัลสายการบินระดับภูมิภาคที่ดีที่สุดในโลก และ สายการบินระดับภูมิภาคที่ดีที่สุดในเอเชีย จาก Skytrax World Airline Awards 2025 ต่อเนื่องเป็นปีที่ 9 ซึ่งสะท้อนถึงความมุ่งมั่นของทีมงานทุกคนในการส่งมอบบริการที่เป็นเลิศ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้รับรางวัลด้านความยั่งยืน อาทิ ดาวแห่งความยั่งยืนระดับ 5 ดาว (Sustainability Star - 5 Stars) จากการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย และ Climate Action Leader จาก AFMA และ Sustainism ยืนยันถึงความมุ่งมั่นในการดำเนินงานตามหลัก ESG ครอบคลุมด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และการกำกับดูแลกิจการ

ในนามของคณะกรรมการ คณะผู้บริหาร และพนักงานทุกคน ขอขอบคุณผู้โดยสาร ผู้ถือหุ้น และพันธมิตรทางธุรกิจที่ให้การสนับสนุนด้วยดีเสมอมา บริษัทฯ จะยังคงมุ่งมั่นยกระดับมาตรฐานการดำเนินงาน ความปลอดภัย และความโปร่งใสตามหลักธรรมาภิบาล เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและความประทับใจในทุกการเดินทางของท่าน พร้อมเดินทางตามวิสัยทัศน์ “มุ่งมั่นสร้างสรรค์ความเป็นเลิศ เพื่อเป็นสายการบินที่ดีที่สุดของเอเชีย”

ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป

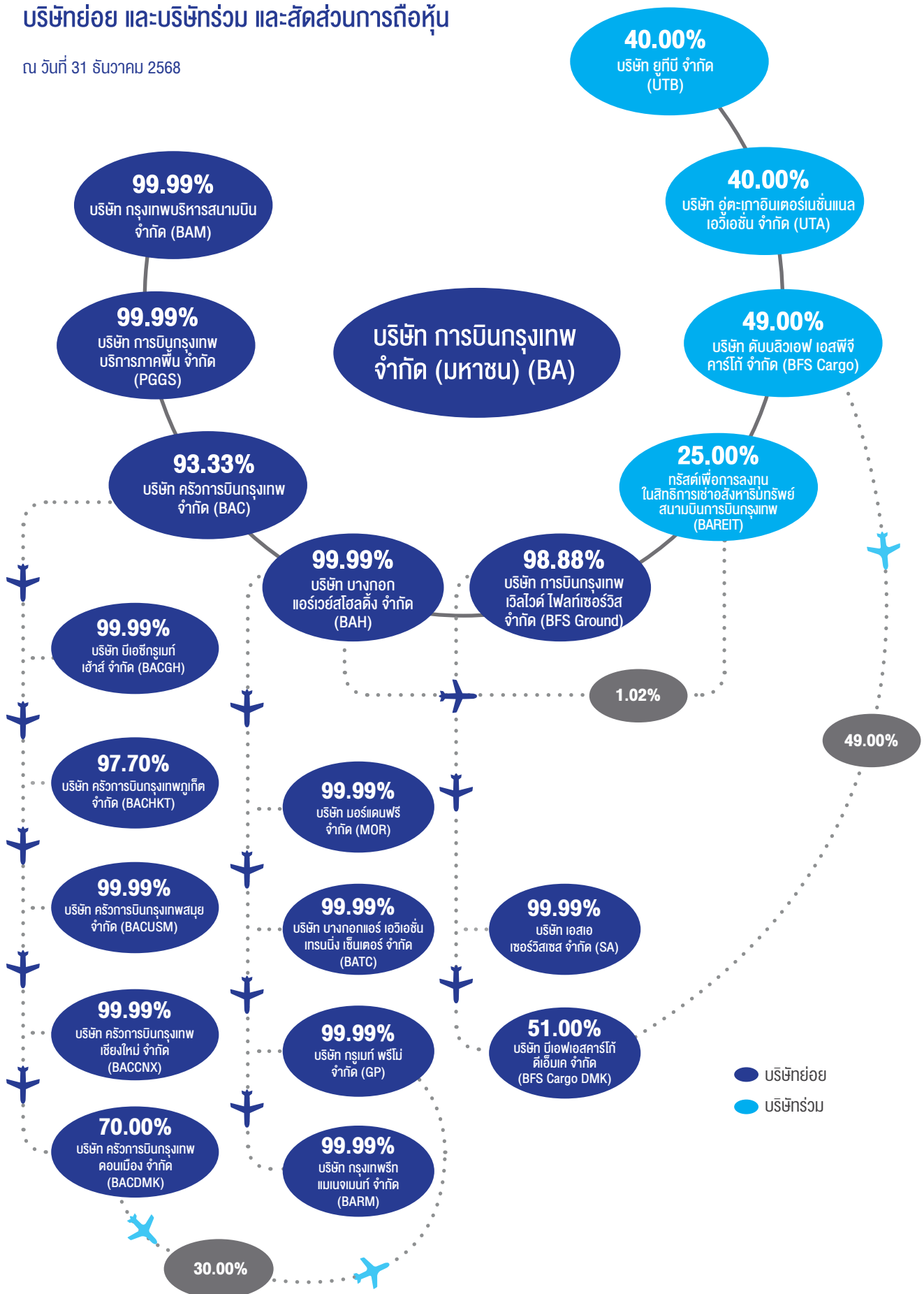
หน่วย : ล้านบาท
รอบบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568

		ปี 2568	ปี 2567
งบแสดงฐานะการเงิน	สินทรัพย์รวม	50,399	55,917
	หนี้สินรวม	37,126	40,060
	ส่วนของผู้ถือหุ้น	13,273	15,856
งบกำไรขาดทุน	รายได้จากธุรกิจสายการบิน	17,655	18,218
	รายได้จากการขายและบริการ	5,852	5,243
	รายได้รวม	26,067	26,041
	EBITDAR	7,305	7,255
	กำไรสุทธิ	3,580	3,798
ส่วนของผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้นที่ออกและเรียกชำระแล้ว (ล้านหุ้น)	2,100	2,100
	กำไรต่อหุ้น (บาท)	1.69	1.8
	อัตรากำไร EBITDA (ร้อยละ)	28.6	28.4
	อัตรากำไรสุทธิ (ร้อยละ)	13.7	14.6
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน	อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	2.8	2.5

โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ

บริษัทย่อย และบริษัทร่วม และสัดส่วนการถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568



“โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ บริษัทย่อย และบริษัทร่วม และสัดส่วนการถือหุ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568”

บริษัทย่อยและบริษัทร่วม

บริษัทฯ มีการถือหุ้นในบริษัทย่อยและบริษัทร่วมโดยมีรายละเอียดสรุปได้ดังต่อไปนี้

ชื่อย่อ	ชื่อบริษัท	ลักษณะของธุรกิจ	ทุนชำระแล้ว (ล้านบาท)
บริษัทย่อย			
BAC	บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด	บริการด้านครีวการบิน ณ สนามบินสุวรรณภูมิ	1650.00
BACGH	บริษัท บีเอสซีกรุ๊ปเมท์เฮาส์ จำกัด ⁽¹⁾	ธุรกิจร้านอาหาร	365.00
BACHKT	บริษัท ครีวการบินกรุงเทพภูเก็ต จำกัด ⁽¹⁾	บริการด้านครีวการบิน ณ สนามบินภูเก็ต	436.00
BACUSM	บริษัท ครีวการบินกรุงเทพสมุย จำกัด ⁽¹⁾	บริการด้านครีวการบิน ณ สนามบินสมุย	20.00
BACCNX	บริษัท ครีวการบินกรุงเทพเชียงใหม่ จำกัด ⁽¹⁾	บริการด้านครีวการบิน ณ สนามบินเชียงใหม่	463.00
BACDMK	บริษัท ครีวการบินกรุงเทพดอนเมือง จำกัด ⁽¹⁾	บริการด้านครีวการบิน ณ สนามบินดอนเมือง	35.00
BFS Ground	บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวสต์ไคท์โฟลท์ เซอร์วิส จำกัด	บริการภาคพื้นดินในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น ณ สนามบินสุวรรณภูมิ	800.00
SA	บริษัท เอสเอเซอร์วิสเชส จำกัด ⁽²⁾	บริการภาคพื้นดินในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น ณ สนามบินดอนเมือง	1.25
BFS Cargo DMK	บริษัท บีเอฟเอสคาร์โก ดีเอ็มเค จำกัด ⁽²⁾	บริการคลังสินค้า ณ สนามบินดอนเมือง	11.25
BAH	บริษัท บางกอกแอร์เวย์สโฮลดิ้ง จำกัด	บริษัทโฮลดิ้ง (Holding Company)	1,001.00
GP	บริษัท กรุ๊ปเมท์ พรีเมียม จำกัด ⁽³⁾	ผลิตและแปรรูปอาหาร	720.00
MOR	บริษัท มอร์แดนฟรี จำกัด ⁽³⁾	ร้านค้าปลอดภาษี	25.00
BATC	บริษัท บางกอกแอร์ เอวิเอชั่น เทรนนิง เซ็นเตอร์ จำกัด ⁽³⁾	สถาบันการอบรมด้านการบิน	50.00
BARM	บริษัท กรุงเทพ รีทแมนเนจเม้นท์ จำกัด	บริการจัดการกองทรัสต์	15.00
BAM	บริษัท กรุงเทพบริการสนามบิน จำกัด	บริการสนามบิน	250.10
PGGS	บริษัท การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น จำกัด	บริการภาคพื้นดินบริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น ณ สนามบินสมุย	0.25
บริษัทร่วม			
BFS Cargo	บริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจีคาร์โก จำกัด	บริการคลังสินค้า ณ สนามบินสุวรรณภูมิ	450.00
UTA	บริษัท อุตะภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชั่น	กิจการสนามบิน	15,000.00
UTB	บริษัท ยู ที บี จำกัด	พัฒนาอสังหาริมทรัพย์	10.0
BAREIT	ทรัสต์เพื่อการลงทุนในสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์ สนามบินการบินกรุงเทพ	ลงทุนในสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินสมุย เป็นระยะเวลา 25 ปี	10,330.00

หมายเหตุ :

1. ถือหุ้นโดยบริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด
2. ถือหุ้นโดยบริษัท บริการภาคพื้นกรุงเทพเวสต์ไคท์โฟลท์เซอร์วิส จำกัด
3. ถือหุ้นโดยบริษัท บางกอกแอร์เวย์ส โฮลดิ้ง จำกัด



คณะกรรมการ

บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)



นายพุฒิพงศ์
ปราสาททองโอสก



นายปราเสริฐ
ปราสาททองโอสก



นายศรีภพ
สารสาส



นายประดิษฐ์
ทิชกุล



นายสมบุรณ์
กิตติญาณทรพิชัย



นายสหรัตน์
เพ็ญกุล



นางนฤมล
น้อยอำ



นายอนวัช
สีละวัฒน์วัฒนา



นางอาริญา
ปราสาททองโอสก



ASIA'S BOUTIQUE AIRLINE



ASIA'S BOUTIQUE AIRLINE



ประวัติคณะกรรมการบริษัท



นายปราเสริฐ ปราสาททองโอสถ

อายุ 92 ปี

ตำแหน่ง

ผู้ก่อตั้ง / ประธานกรรมการ / กรรมการบริหาร

วันเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ

19 เมษายน 2564

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาตรี แพทยศาสตรบัณฑิต ศิริราชพยาบาล มหาวิทยาลัยมหิดล

การดำรงตำแหน่งกรรมการ / ผู้บริหารในบริษัทจดทะเบียนอื่น
(ไม่มี)

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น / กิจกรรมอื่น

- ประธานกรรมการ บริษัท กรุงเทพบริหารสนามบิน จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท อู่ตะเภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชั่น จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท สบาย สบาย นิเวศน์ จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท บางกอก มีเดีย แอนด์ บรอดคาสติ้ง จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท เนชั่นแนล เฮลท์แคร์ ซิสเต็มส์ จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท พาราไดซ์ ซุปเปอร์ จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท สหแพทย์เกษิข จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท สิ้นสกล จำกัด
- กรรมการ บริษัท เอ.เอ็น.บี.ลาบอราตอรี จำกัด
- กรรมการ บริษัท ปราสาททองโอสถ จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท สมุยปาล์มบีชรอยัลวิ้ง จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท สมุยปาล์มบีชรีสอร์ท จำกัด

การอบรมบทบาทหน้าที่กรรมการ

- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) / 2548

จำนวนการถือหุ้นสามัญของบริษัท (ณ วันที่ 19 มิถุนายน 2568)

- ของตนเอง (238,942,000)
- ของคู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (250,000)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัว ระหว่างกรรมการและผู้บริหาร

เป็นบิดาของนายพุฒิพงศ์ ปราสาททองโอสถ กับ นางอารัญญา ปราสาททองโอสถ



นายพุฒิพงศ์ ปราสาททองโอสถ

อายุ 60 ปี

ตำแหน่ง

รองประธานกรรมการ / กรรมการบริหาร / กรรมการผู้ชำนาญการ /
ประธานคณะผู้บริหาร และกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ /
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโส สายงานการพาณิชย์ /
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายทรัพยากรบุคคล

วันเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ

24 มิถุนายน 2540

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาตรี บัญชีบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติการอบรม

- ประกาศนียบัตร Senior Executive Program สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ประกาศนียบัตร หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วมเอกชน (ปรอ.) รุ่นที่ 24 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- ประกาศนียบัตร หลักสูตรผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง (บ.ย.ส.) วิทยาลัยการยุติธรรม สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม
- ประกาศนียบัตร หลักสูตรนักบินพาณิชย์ สถาบันการบินพลเรือน
- ประกาศนียบัตร หลักสูตรการพัฒนาผู้บริหารระดับสูง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

การดำรงตำแหน่งกรรมการ / ผู้บริหารในบริษัทจดทะเบียนอื่น

- กรรมการ บริษัท บริการซื้อพลังงานการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ บริษัท กรุงเทพดุสิตเวชการ จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น / กิจการอื่น

- กรรมการ บริษัท ยูทีเอ แลนด์ 1 จำกัด
- กรรมการ บริษัท ยูทีเอ แลนด์ 2 จำกัด
- กรรมการ บริษัท ยูทีเอ แลนด์ 3 จำกัด
- กรรมการ บริษัท ยูทีเอ แลนด์ 4 จำกัด
- กรรมการ บริษัท ยูทีเอ แลนด์ 5 จำกัด
- กรรมการ บริษัท ยูทีบี จำกัด

- กรรมการ บริษัท กรุงเทพบริหารสนามบิน จำกัด
- กรรมการ บริษัท อุตะปะา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชั่น จำกัด
- กรรมการ บริษัท ควอลิตี้ ดีลชีส์ จำกัด
- กรรมการ บริษัท ควอลิตี้ ดีลชีส์ แอนด์ เซฟ แมน จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท ครีวการบินกรุงเทพดอนเมือง จำกัด
- กรรมการ บริษัท บางกอกแอร์เวย์สโฮลดิ้ง จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท มอร์แดนพีร์ จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท ครีวการบินกรุงเทพเชียงใหม่ จำกัด
- กรรมการ บริษัท บาฟส์ พ่นน้ำมันทางท่อ จำกัด
- กรรมการ บริษัท สบาย สบาย สุโขทัย จำกัด
- ประธานกรรมการบริษัท กูร์เม่ท์ พรีเมียม จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท ครีวการบินกรุงเทพสมุทร จำกัด
- กรรมการ บริษัท สบาย สบาย นิเวศน์ จำกัด
- กรรมการ บริษัท บางกอก มีเดีย แอนด์ บรอดคาสติ้ง จำกัด
- กรรมการ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท ครีวการบินกรุงเทพภูเก็ต จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท สมุยแอดคอม จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท บีเอซี กูร์เม่ท์ เฮาส์ จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท สิ้นทรัพย์สุโขทัย จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท ดับบลิวเอฟเอสทีพีจำกัดไรท์ จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพ เวสต์ไวด์ ไฟท์เซอร์วิส จำกัด
- กรรมการ บริษัท สิ้นสกล จำกัด
- กรรมการ บริษัท สมุยปาล์มบีชรีสอร์ท จำกัด
- กรรมการ บริษัท สมุยปาล์มบีชรอยัลลิ่ง จำกัด
- กรรมการ บริษัท ปราสาททองโอสถ จำกัด

การอบรมบทบาทหน้าที่กรรมการ

- หลักสูตร Boards that Make a Difference (BMD) รุ่นที่ 9/ 2562
- หลักสูตร Directors Certification Program (DCP) รุ่นที่ 241/ 2560
- หลักสูตร Directors Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 100/ 2556

จำนวนการถือหุ้นสามัญของบริษัท (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568)

- ของตนเอง (523,387,900)
- ของคู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (800,000)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัว ระหว่างกรรมการและผู้บริหาร

เป็นบุตรชายของนายปราเสริฐ ปราสาททองโอสถ และ
เป็นพี่ชายของนางอาริญา ปราสาททองโอสถ



นายประติษฐ์ ทิชกุล

อายุ 66 ปี

ตำแหน่ง

กรรมการ / กรรมการบริหารความเสี่ยงองค์กร / กรรมการบริหาร / กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม / กรรมการรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายงานบริหารกลางและพัฒนารุทกิจ / รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริหารทั่วไป (รักษาการณ) / ผู้อำนวยการอาวุโส สำนักประธาน คณะผู้บริหาร

วันเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ

24 มิถุนายน 2540

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาตรี ศิลปศาสตรบัณฑิต (รัฐศาสตร์) มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- เนติบัณฑิตไทย

การดำรงตำแหน่งกรรมการ / ผู้บริหารในบริษัทจดทะเบียนอื่น

- กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม / ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง / กรรมการกำกับดูแลกิจการบริษัท กรุงเทพดุสิตเวชการ จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ บริษัท ธนบุรี เมดิคอล เซ็นเตอร์ จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ บริษัท เยนอริล ฮอสปิตาล โปรดักส์ จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ บริษัท ประสิทธิ์พัฒนา จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ บริษัท โรงพยาบาลศรีราชานคร จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ บริษัท โรงพยาบาลพญาไท นวมินทร์ จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ บริษัท สมิติเวช จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น / กิจการอื่น

- กรรมการ บริษัท ยูทีโอ แลนด์ 1 จำกัด
- กรรมการ บริษัท ยูทีโอ แลนด์ 2 จำกัด
- กรรมการ บริษัท ยูทีโอ แลนด์ 3 จำกัด
- กรรมการ บริษัท ยูทีโอ แลนด์ 4 จำกัด
- กรรมการ บริษัท ยูทีโอ แลนด์ 5 จำกัด
- กรรมการ บริษัท ยูทีบี จำกัด
- กรรมการ บริษัท กรุงเทพบริหารสนามบิน จำกัด

- กรรมการ บริษัท อู่ตะเภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชัน จำกัด
- กรรมการ บริษัท บีดีเอ็มเอส เวลเนส รีสอร์ท จำกัด
- กรรมการ บริษัท บีดีเอ็มเอส เวลเนส คลินิก จำกัด
- กรรมการ บริษัท บีดีเอ็มเอส แอเคเดมี่ จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท รอยัลบางกอกเฮลธ์แคร์ จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท เอ. เอ็น. บี. ลาบอราตอรี จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท กรุงเทพเซฟตี้ จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท เซฟตี้เซ็นเตอร์ จำกัด
- กรรมการ บริษัท บีดีเอ็มเอส จัดการทรัพย์สิน จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท บีดีเอ็มเอส เทรนนิ่ง จำกัด
- กรรมการ บริษัท โรงพยาบาลพญาไท 1 จำกัด
- กรรมการ บริษัท โรงพยาบาลพญาไท 2 จำกัด
- กรรมการ บริษัท โรงพยาบาลพญาไท 3 จำกัด
- กรรมการ บริษัท เปาโลเมดิค จำกัด
- กรรมการ บริษัท เปาโล สมุทรปราการ จำกัด
- กรรมการ บริษัท โรงพยาบาลเปาโล โชคชัย 4 จำกัด
- กรรมการ บริษัท บางกอกแอร์เวย์สโฮลดิ้ง จำกัด
- กรรมการ บริษัท ศรีวิภาการบินกรุงเทพ จำกัด
- กรรมการ บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวสต์ไวด์ โฟลท์เซอร์วิส จำกัด
- กรรมการ บริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีคาร์โก้ จำกัด
- กรรมการ บริษัท กรุงเทพเฮลิคอปเตอร์เซอร์วิส จำกัด
- กรรมการ บริษัท มอร์แดนฟรีย จำกัด
- กรรมการ บริษัท บางกอกโกลด์ไลน์ จำกัด
- กรรมการ บริษัท พาราโดซ์ ซุปเปอร์ จำกัด
- กรรมการ บริษัท สมุยปาล์มบีชรีสอร์ท จำกัด
- กรรมการ บริษัท ไทยปีโตรเลียมเซอร์วิส จำกัด
- กรรมการ บริษัท สิ้นสกล จำกัด
- กรรมการ บริษัท อังกฤษ ฟิสก จำกัด
- กรรมการ บริษัท ยูทีโอ เวเนเจอร์ จำกัด

การอบรมบทบาทหน้าที่กรรมการ

- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 29 / 2546

จำนวนการถือหุ้นสามัญของบริษัท (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568)

- ของตนเอง (9,000,000)
- ของคู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ไม่มี)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัว ระหว่างกรรมการและผู้บริหาร (ไม่มี)



นายศรีภพ สารสาส

อายุ 68 ปี

ตำแหน่ง

- กรรมการอิสระ
- ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ
- ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

วันเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ

26 กุมภาพันธ์ 2556

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ (การเงิน) University of Southern California, USA
- ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์บัณฑิต (เทคนิคการแพทย์) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

การดำรงตำแหน่งกรรมการ / ผู้บริหารในบริษัทจดทะเบียนอื่น

- กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม / กรรมการกำกับดูแลกิจการ / กรรมการบริหารความเสี่ยง / ประธานเจ้าหน้าที่บริหารงานกลาง บริษัท กรุงเทพดุสิตเวชการ จำกัด (มหาชน)
- ประธานกรรมการ / กรรมการอิสระ / ประธานกรรมการตรวจสอบ บริษัท สุราษฎร์ธานี จำกัด (มหาชน)
- กรรมการอิสระ / ประธานกรรมการตรวจสอบ บริษัท เกียรติธนา พนส่ง จำกัด (มหาชน)
- กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ / กรรมการสรรหาและพิจารณาตอบแทน บริษัท แอ็คควาซ์ อินฟอเมชั่น เทคโนโลยี จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น / กิจกรรมอื่น

- ประธานกรรมการ บริษัท กรุงเทพรีท แมเนจเม้นท์ จำกัด
- กรรมการ มูลนิธิอนุสรณ์หม่อมงามจิตต์ บุรฉัตร
- กรรมการและเลขาธิการ มูลนิธิเวชดุสิต ในพระอุปถัมภ์ สมเด็จพระเจ้าพี่นางเธอ เจ้าฟ้ากัลยาณิวัฒนา กรมหลวงนราธิวาสราชนครินทร์
- กรรมการ บริษัท บีดีเอ็มเอส จัดการทรัพย์สิน จำกัด
- กรรมการ บริษัท บีดีเอ็มเอส เทรนนิ่ง จำกัด
- กรรมการ บริษัท ชินส์ จำกัด
- กรรมการ บริษัท ปรุส (2008) จำกัด

การอบรมบทบาทหน้าที่กรรมการ

- หลักสูตร Role of the Chairman Program (RCP) รุ่นที่ 58/2567
- หลักสูตร Risk Management Program for Corporate Leaders (RCL) รุ่นที่ 30/ 2566
- หลักสูตร Ethical Leadership (ELP) รุ่นที่ 23 / 2564
- หลักสูตร Audit Committee Program (ACP) รุ่นที่ 1 / 2547
- หลักสูตร Directors Certification Program (DCP) รุ่นที่ 22 / 2545

จำนวนการถือหุ้นสามัญของบริษัท (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568)

- ของตนเอง (ไม่มี)
- ของคู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ไม่มี)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัว ระหว่างกรรมการและผู้บริหาร (ไม่มี)



นายสรัตน์ เพ็ญกุล

อายุ 60 ปี

ตำแหน่ง

กรรมการอิสระ
กรรมการตรวจสอบ
กรรมการกำกับดูแลกิจการ
กรรมการบริหารความเสี่ยงองค์กร

วันเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ

7 มกราคม 2559

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ Texas A&M International University, USA
- ปริญญาตรี รัฐประศาสนศาสตรบัณฑิต (บริหารการคลัง) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

การดำรงตำแหน่งกรรมการ / ผู้บริหารในบริษัทจดทะเบียนอื่น

(ไม่มี)

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น / กิจการอื่น

- ประธานที่ปรึกษาคณะกรรมการบริษัท , บริษัท บริหารสินทรัพย์กรุงเทพรัฐ จำกัด
- อุปนายก คณะกรรมการสมาคมศิษย์เก่ากรุงเทพคริสเตียนวิทยาลัย

การอบรมบทบาทหน้าที่กรรมการ

- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) / 2548
- หลักสูตร Directors Certification Program (DCP) / 2553
- หลักสูตร Corporate Governance for Capital Market Intermediaries (CGI) / 2560
- หลักสูตร Boards that Make a Difference (BMD) รุ่นที่ 9 / 2562
- หลักสูตร Refreshment Training program (RFP7) Financial Reporting Cases: A monitoring Guide for Board 2565
- หลักสูตร Audit Committee Form / 2568

จำนวนการถือหุ้นสามัญของบริษัท (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568)

- ของตนเอง (ไม่มี)
- ของคู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ไม่มี)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัว ระหว่างกรรมการและผู้บริหาร

(ไม่มี)



นางนฤมล น้อยอำ

อายุ 68 ปี

ตำแหน่ง

กรรมการ / กรรมการอิสระ / ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยงองค์กร

วันเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ

25 ธันวาคม 2557

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโท ด้านบริหารธุรกิจ (ด้านสาขาการเงินและธนาคาร) มหาวิทยาลัยนอร์ทเท็กซัสสเตต สหรัฐอเมริกา
- ปริญญาตรี เศรษฐศาสตรบัณฑิต การเงินและการคลัง (เกียรตินิยม) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติการอบรม

- TLCA CFO Professional Development Program (TLCA CFO CPD) ปี 2562 - 2567
- CEO CLUB 2019 หัวข้อ “Business Agility and Intrapreneurship” บรรยายโดย Mr. William Malek, Senior Executive Director for Leadership and Innovation, SEAC Lifelong Learning Center
- CEO CLUB 2019 หัวข้อ “GLOBAL RISKS: WHAT ARE THE IMPLICATIONS FOR YOUR BUSINESS” ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- Applied International Management Program, Sweden จัดโดยรัฐบาลสวีเดน
- Financial Executive Development Program รุ่นที่ 12 จัดโดย The Thai Institute of Banking and Finance for Executives from Financial Institutions
- หลักสูตรการเมืองการปกครองในระบอบประชาธิปไตย สำหรับนักบริหารระดับสูง รุ่นที่ 13 สถาบันพระปกเกล้า (ปปส.13)
- TLCA Leadership Development Program “Enhancing Competitiveness” สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย ร่วมกับสถาบัน IMD
- ประกาศนียบัตรหลักสูตรผู้บริหารระดับสูง รุ่นที่ 15 สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.) ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- หลักสูตร “นักบริหารระดับสูงด้านการพัฒนารัฐกิจอุตสาหกรรมและการลงทุน” (วออ.) รุ่นที่ 3 สถาบันวิทยาการธุรกิจและอุตสาหกรรม

การดำรงตำแหน่งกรรมการ / ผู้บริหารในบริษัทจดทะเบียนอื่น

- กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม / กรรมการบริหาร / กรรมการบริหารความเสี่ยง / รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโส / ประธานเจ้าหน้าที่บริหารด้านการเงิน / ผู้รับผิดชอบสูงสุดสายงานบัญชีและการเงิน บริษัท กรุงเทพดุสิตเวชการ จำกัด (มหาชน)
- ประธานกรรมการ บริษัท กรุงเทพประกันสุขภาพ จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ บริษัท สมิติเวช จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ บริษัท ประสิทธิ์พัฒนา จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ บริษัท โรงพยาบาลพญาไทศรีราชา จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ บริษัท โรงพยาบาลพญาไท นวมินทร์ จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น / กิจการอื่น

- กรรมการ บริษัท บิตีเอ็มเอส ซิลเวอร์ จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท โรงพยาบาลกรุงเทพ พัทยา จำกัด
- กรรมการ บริษัท บิตีเอ็มเอส เวลเนส รีสอร์ท จำกัด
- กรรมการ บริษัท บิตีเอ็มเอส เวลเนส คลินิก จำกัด
- กรรมการ บริษัท บางกอก มีเดีย แอนด์ บรอดคาสติ้ง จำกัด
- ประธานกรรมการ บริษัท กรุงเทพประกันสุขภาพ จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ Phnom Penh Medical Services Co., Ltd.
- กรรมการ บริษัท สมิติเวช จำกัด (มหาชน)
- ประธานกรรมการ บริษัท บิตีเอ็มเอส แอเคเดมี่ จำกัด
- กรรมการ บริษัท ประสิทธิ์พัฒนา จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ บริษัท โรงพยาบาลพญาไท 1 จำกัด
- กรรมการ บริษัท โรงพยาบาลพญาไท 2 จำกัด
- กรรมการ บริษัท โรงพยาบาลพญาไท 3 จำกัด
- กรรมการ บริษัท โรงพยาบาลพญาไทศรีราชา จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ บริษัท เปาโลเมดิค จำกัด
- กรรมการ บริษัท เปาโล สมุทรปราการ จำกัด
- กรรมการ บริษัท โรงพยาบาลเปาโล โชคชัย 4 จำกัด
- กรรมการ บริษัท โรงพยาบาลพญาไท นวมินทร์ จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ บริษัท โรงพยาบาลกรุงเทพภูเก็ต จำกัด

การอบรมบทบาทหน้าที่กรรมการ

- หลักสูตร Risk Management Program for Corporate Leaders (RCL) รุ่นที่ 30 / 2566
- หลักสูตร Ethical Leadership (ELP) รุ่นที่ 24 / 2564
- หลักสูตร Successful Formulation & Execution of Strategy (SFE) รุ่นที่ 6 / 2553
- หลักสูตร Directors Certification Program (DCP) รุ่นที่ 107 / 2551

จำนวนการถือหุ้นสามัญของบริษัท (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568)

- ของตนเอง (350,000)
- ของคู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (50,000)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัว ระหว่างกรรมการและผู้บริหาร (ไม่มี)



นางอาริญา ปราสาททองโอสถ

อายุ 58 ปี

ตำแหน่ง

กรรมการ / ประธานคณะกรรมการความยั่งยืนองค์กร / กรรมการกำกับดูแลกิจการ
กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน / กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม

วันเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ

25 เมษายน 2559

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ (การตลาด) National University, USA
- ปริญญาตรี บริหารธุรกิจบัณฑิต มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ

ประวัติการอบรม

- ประกาศนียบัตรหลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรภาครัฐร่วม เอกชน
วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 58

การดำรงตำแหน่งกรรมการ / ผู้บริหารในบริษัทจดทะเบียนอื่น (ไม่มี)

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น / กิจการอื่น

- กรรมการ บริษัท สบาย สบาย นิเวศน์ จำกัด
- กรรมการ บริษัท ริเชนส แอนด์ เวลตี้ จำกัด
- กรรมการ บริษัท สมุยปาล์มบีชรอยัลลิ่ง จำกัด
- กรรมการ บริษัท บางกอกแทร์เวลคลับ จำกัด
- กรรมการ บริษัท สมุยแอนด์คอม จำกัด
- กรรมการ บริษัท พาราไดซ์ ซุปเปอร์ จำกัด
- กรรมการ บริษัท บางกอกแอร์ทัวร์ (1998) จำกัด
- กรรมการ บริษัท สมุยปาล์มบีชรีสอร์ท จำกัด
- กรรมการ บริษัท สิ้นสทล จำกัด

การอบรมบทบาทหน้าที่กรรมการ

- หลักสูตร ESG in the Boardroom: A Practical Guide for Board
(ESG On-site) ครั้งที่ 3/ 2567
- หลักสูตร Corporate Governance for Capital Market Intermediaries
(CGI) 20 / 2561
- หลักสูตร Board Matters and Trends (BMT) / 2561
- หลักสูตร Directors Certification Program (DCP) 2557
- หลักสูตร TLCA Executive Development Program (EDP) 9

จำนวนการถือหุ้นสามัญของบริษัท (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568)

- ของตนเอง (243,440,900)
- วงศ์ุสมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ไม่มี)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัว ระหว่างกรรมการและผู้บริหาร

เป็นบุตรของนายปราเสริฐ ปราสาททองโอสถ
และเป็นน้องสาวของนายพุฒิพงศ์ ปราสาททองโอสถ



นายอนวัช สิละวัฒนวัฒนา

อายุ 58 ปี

ตำแหน่ง

กรรมการ / กรรมการบริหาร / กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม / รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโส สายงานการเงินและบัญชี / รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบัญชี

วันเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ

25 เมษายน 2559

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ Cleveland State University, USA
- ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์บัณฑิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

ประวัติการอบรม

- หลักสูตร CFO Refresher Course 2023, ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- หลักสูตร Corporate Finance รุ่น 1 / 2563
- หลักสูตรสร้างความเข้าใจหลักการมาตรฐานการรายงานทางการเงิน TFRS รุ่นที่ 1 / 2567 สาขาวิชาชีพบัญชี

การดำรงตำแหน่งกรรมการ / ผู้บริหารในบริษัทจดทะเบียนอื่น (ไม่มี)

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น / กิจการอื่น

- กรรมการ บริษัท ยูทีเอ แลนด์ 1 จำกัด
- กรรมการ บริษัท ยูทีเอ แลนด์ 2 จำกัด
- กรรมการ บริษัท ยูทีเอ แลนด์ 3 จำกัด
- กรรมการ บริษัท ยูทีเอ แลนด์ 4 จำกัด
- กรรมการ บริษัท ยูทีเอ แลนด์ 5 จำกัด
- กรรมการ บริษัท กรุงเทพบริหารสนามบิน จำกัด
- กรรมการ บริษัท กรุงเทพ รักแถมแถมเมนต์ จำกัด
- กรรมการ บริษัท อุตะภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชั่น จำกัด
- กรรมการ บริษัท บางกอกแอร์เวย์สโฮลดิ้ง จำกัด
- กรรมการ บริษัท ศรีวิกรม์กรุงเทพเชียงใหม่ จำกัด
- กรรมการ บริษัท กูร์เมท์ พรีเมียม จำกัด
- กรรมการ บริษัท ศรีวิกรม์กรุงเทพสมุทร จำกัด
- กรรมการ บริษัท ศรีวิกรม์กรุงเทพภูเก็ต จำกัด
- กรรมการ บริษัท บีเอสซี กูร์เมท์ เอ็นเตอร์ จำกัด
- กรรมการ บริษัท ศรีวิกรม์กรุงเทพ จำกัด
- กรรมการ บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพวิสต์ไวด์ โฟลท์เซอร์วิส จำกัด
- กรรมการ บริษัท เอสเอ โซลูชันส์ จำกัด
- กรรมการ บริษัท บีเอฟเอสคาร์โก ดีอีเอ็มเค จำกัด
- กรรมการ บริษัท มอร์แดนพี จำกัด
- กรรมการ บริษัท ยูทีเอ เรนเจอร์ จำกัด

การอบรมบทบาทหน้าที่กรรมการ

- หลักสูตร Company Secretary Program (CSP) / 2557
- หลักสูตร Directors Certification Program (DCP) / 2547

จำนวนการถือหุ้นสามัญของบริษัท (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568)

- ของตนเอง (212,000)
- ของคู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ไม่มี)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัว ระหว่างกรรมการและผู้บริหาร (ไม่มี)



นายสมบุรณ์ กิตฺยณนทรพย์

อายุ 66 ปี

ตำแหน่ง

กรรมการอิสระ / ประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืนขององค์กร / กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน / กรรมการตรวจสอบ

วันเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ

25 เมษายน 2559

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโท Master of Comparative Laws, The University of Iowa, USA
- ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ประกาศนียบัตร เนติบัณฑิตไทยปี 2526 สำนักอบรมกฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา

การดำรงตำแหน่งกรรมการ /ผู้บริหารในบริษัทจดทะเบียนอื่น

- กรรมการ บริษัท หลักทรัพย์จัดการกองทุน เอ็มเอฟซี จำกัด (มหาชน)
- กรรมการอิสระ ประธานกรรมการตรวจสอบ กรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน บริษัท เอ็มเอฟซี กรุ๊ป โฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น / กิจการอื่น

- กรรมการ บริษัท กรุงเทพ ริกแมนจเม้นท์ จำกัด
- ที่ปรึกษาอาวุโส บริษัท พราวอิส ลอว์ จำกัด

การอบรมบทบาทหน้าที่กรรมการ

- หลักสูตร Audit Committee Forum 2568
- หลักสูตร ESG in the Boardroom: A Practical Guide for Board (ESG) รุ่นที่ 3 / 2567
- หลักสูตร Board Nomination and Compensation Program (BNCP) รุ่นที่ 18 / 2566
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 259 / 2561
- หลักสูตร Corporate Governance for Capital Market Intermediaries (CGI) รุ่นที่ 18 / 2560
- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 130 / 2559

จำนวนการถือหุ้นสามัญของบริษัท (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568)

- ของตนเอง (ไม่มี)
- ของคู่สมรส / บุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ (ไม่มี)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัว ระหว่างกรรมการและผู้บริหาร

(ไม่มี)

เลขาธิการบริษัท



นางสาวตรีศรัณย์ สิตกะลิน

อายุ 48 ปี

ตำแหน่ง

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่-เลขาธิการบริษัท/
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่-ฝ่ายสนามบิน (รักษาการ)

วันเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ

-

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาตรี มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ คณะบริหารธุรกิจและเศรษฐศาสตร์ สาขาวิชาการจัดการการโรงแรม
- ปริญญาโท มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ คณะบริหารธุรกิจ สาขาการจัดการการท่องเที่ยว
- ปริญญาโท สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์ แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย การจัดการทั่วไป

ประวัติการอบรม

- GRID: The Synergistic Teamwork 2 (2003), AIM. Management Company Limited
- Train-The-Trainer for Human Resource and Specialists (2004), EU-South East Asia Civil Aviation Projects
- Customer Relationship Management Airline Business (2011), BOSTON NETWORK
- Internal SLAs & Services Management Master class (2012), Australian Institute of Management
- Finance for Non-Finance Executives and Budgeting 1/2014 (2014) , บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด(มหาชน)

- COSO International Framework of Risk Management and

Control for VP (2014), บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

- Company Secretary Program รุ่นที่ (2016), Thai Institute of Directors Association
- Successful Formula & Execution of Strategy รุ่นที่ 26 (2016), Thai Institute of Directors Association
- Corporate Governance for Executives (2016), Thai Institute of Directors Association
- Effective Minutes Taking (EMT) 36/2016 (2016), Thai Institute of Directors Association
- Company Reporting Program (CRP) 16/2016 (2016), Thai Institute of Directors Association
- Director Accreditation Program (DAP) 138/2017 (2017), Thai Institute of Management.
- หลักสูตรวิทยาลัยการทัพเรือ กรมยุทธศึกษาทหารเรือ รุ่นที่ 51 ประจำปีการศึกษา 2019
- หลักสูตรการเมืองการปกครองในระบบประชาธิปไตย สำหรับนักบริหารระดับสูง สถาบันพระปกเกล้า รุ่นที่ 27

การดำรงตำแหน่งกรรมการ /ผู้บริหารในบริษัทจดทะเบียนอื่น (ไม่มี)

การดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น / กิจกรรมอื่น

กรรมการบริษัท บางกอกแอร์เวย์ส อินเตอร์เนชั่นแนล

จำนวนการถือหุ้นสามัญของบริษัท (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568) (ไม่มี)

ความสัมพันธ์ทางครอบครัว ระหว่างกรรมการและผู้บริหาร (ไม่มี)



ASIA'S BOUTIQUE AIRLINE



รางวัลเกียรติคุณของบริษัทฯ

ในช่วงปี 2564 จนถึงปัจจุบัน



2564

- บริษัทฯ ได้รับรางวัลสายการบินภูมิภาคที่ดีที่สุดในโลกและสายการบินภูมิภาคที่ดีที่สุดในเอเชียจากการประกาศผลรางวัล สกายแทร็กซ์ เวิลด์ แอร์ไลน์ อวอร์ด (SKYTRAX World Airline Awards) ประจำปี 2564



2565

- บริษัทฯ ได้รับรางวัลสายการบินภูมิภาคที่ดีที่สุดในโลกและสายการบินภูมิภาคที่ดีที่สุดในเอเชียจากการประกาศผลรางวัล สกายแทร็กซ์ เวิลด์ แอร์ไลน์ อวอร์ด (SKYTRAX World Airline Awards) ประจำปี 2565
- บริษัทฯ รับรางวัลเกียรติคุณในโครงการส่งเสริมสนามบินที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Airport) ประจำปี 2565 จากกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม จำนวน 2 รางวัล ได้แก่ สนามบินสมุย ได้รางวัลเกียรติคุณระดับดีมาก และสนามบินตราดได้รางวัลเกียรติคุณระดับดี



2566

- รางวัลสายการบินภูมิภาคยอดเยี่ยมของโลก และ รางวัลสายการบินภูมิภาคยอดเยี่ยมของเอเชียประจำปี 2023 จาก สกายแทร็กซ์ เวิลด์ แอร์ไลน์ อวอร์ด
- ผลประเมินการกำกับดูแลกิจการในระดับ 5 ดาว หรือ “ดีเลิศ” (Excellent CG Scoring) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) โดยการสนับสนุนจากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความตั้งใจในการดำเนินกิจการ โดยยึดหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างต่อเนื่อง เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืนตามหลักธรรมาภิบาลที่ดีในมิติ เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม (ESG) ควบคู่การเดินหน้าขยายธุรกิจ
- รางวัลดาวแห่งความยั่งยืนระดับสูงสุด 5 ดาว จากโครงการ STAR หรือ Sustainable Tourism Acceleration Rating โดยการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย
- รางวัลเกียรติคุณในโครงการที่สถานประกอบการปฏิบัติตามมาตรการ ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2566 จากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) รางวัลโครงการประเภทคมนาคม (สนามบิน) จำนวน 2 รางวัล ได้แก่ สนามบินสุโขทัยรับรางวัลระดับยอดเยี่ยม สนามบินสมุยรับรางวัลระดับดีเด่น



- รางวัลสายการบินภูมิภาคยอดเยี่ยมของโลก และ รางวัลสายการบินภูมิภาคยอดเยี่ยมของเอเชีย ประจำปี 2024 จาก สกายแทร็กซ์ เวิลด์ แอร์ไลน์ อวอร์ด
- ผลประเมินการกำกับดูแลกิจการในระดับ 4 ดาว หรือ “ดีเยี่ยม” (CG Scoring) จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) โดยการสนับสนุนจาก ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความตั้งใจในการดำเนินกิจการโดยยึดหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างต่อเนื่อง เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืนตามหลักธรรมาภิบาลที่ดีในมิติ เศรษฐกิจ สังคม และ สิ่งแวดล้อม (ESG) ควบคู่การดำเนินงานขยายธุรกิจ



- บางกอกแอร์เวย์ส คว่ำรางวัล “Climate Action Leader” เวสต์ ได้รับรางวัล “Climate Action Leader” ผู้นำความยั่งยืนด้านการฟื้นฟูสภาพภูมิอากาศและสิ่งแวดล้อม” จากองค์การระหว่างประเทศระดับรัฐบาล AFMA ร่วมกับ Sustainism (stnsm.org) บนเวที UN ประเทศไทยสะท้อนความเป็นเลิศด้านความยั่งยืนในการฟื้นฟูสภาพภูมิอากาศและสิ่งแวดล้อม
- บางกอกแอร์เวย์ส คว่ำแชมป์ 9 สมัย สายการบินระดับภูมิภาคที่ดีที่สุดในโลก และสายการบินระดับภูมิภาคที่ดีที่สุดในเอเชีย จากการประกาศผล Skytrax World Airline Awards ประจำปี 2025
- “บางกอกแอร์เวย์ส และสนามบินสมุย คว่ำรางวัล Top 10 สุดยอดสายการบิน และสนามบินแห่งภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก จากการจัดอันดับของนิตยสาร Travel + Leisure Southeast Asia, Hong Kong & Macau”
- บางกอกแอร์เวย์ส เดินทางคว้า “ดาวแห่งความยั่งยืน” ระดับ 5 ดาว จาก ททท. ได้รับประกาศนียบัตร “ดาวแห่งความยั่งยืน” ระดับ 5 ดาว จากการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) ภายใต้โครงการ Sustainable Tourism Acceleration Rating (STAR) ซึ่งจัดทำขึ้นเพื่อยกระดับมาตรฐานและส่งเสริมให้ผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยวดำเนินงานตามแนวทางความยั่งยืน มุ่งสู่เป้าหมายการยกระดับอุตสาหกรรมท่องเที่ยวไทยสู่การเป็น “แหล่งท่องเที่ยวคุณภาพระดับโลก” ที่เติบโตอย่างสมดุลและยั่งยืน
- สนามบินสุโขทัยคว่ำรางวัลยอดเยี่ยม “EIA Monitoring Awards 2025” ในงาน EIA Symposium and Monitoring Awards 2025 จากการทำนงานที่โดดเด่นตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมประจำปี พ.ศ. 2568 สะท้อนถึงความมุ่งมั่นในการดำเนินงานที่ควบคู่ไปกับการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมต่อยอดกิจกรรมความยั่งยืนของบริษัทฯ
- สายการบินบางกอกแอร์เวย์สได้รับรางวัลดีเด่น อุตสาหกรรมท่องเที่ยวไทย ประเภทองค์กรสนับสนุนและส่งเสริมการท่องเที่ยวยั่งยืน สาขาองค์กรภาคเอกชน (Thailand Tourism Outstanding Awards) และรางวัลแห่งความยั่งยืน



(Thailand Tourism Sustainability Awards) ประเภทองค์กรสนับสนุนและส่งเสริมการท่องเที่ยวยั่งยืน จากโครงการ “บางกอกแอร์เวย์ส บูติก ซีรีส์” (Bangkok Airways Boutique Series) สะท้อนถึงความมุ่งมั่นของสายการบินฯ ในการดำเนินธุรกิจโดยให้ความสำคัญต่อความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และบรรษัทภิบาล

- สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส ได้รับการโหวตให้เป็นหนึ่งใน 10 สายการบินที่มีบริการบนเครื่องบินยอดเยี่ยมระดับโลก (Best Cabin Service) จากการจัดอันดับโดยผลสำรวจความคิดเห็น “Best in Travel Poll 2025” โดยเว็บไซต์ท่องเที่ยวชั้นนำ SmartTravelAsia.com ซึ่งสะท้อนถึงความไว้วางใจและความพึงพอใจจากนักเดินทางทั่วโลกบางกอกแอร์เวย์ส คว่ำท้อปเทนสายการบินที่มีบริการบนเครื่องบินยอดเยี่ยมระดับโลก จากผลโหวต Smart Travel Asia ประจำปี 2568
- บางกอกแอร์เวย์ส ได้รับการจัดอันดับ APEX Five Star™ (Major Airlines) จากสมาคม Airline Passenger Experience Association (APEX) ซึ่งเป็นการจัดอันดับสายการบินชั้นนำระดับโลกที่สามารถส่งมอบประสบการณ์การบริการผู้โดยสารได้อย่างยอดเยี่ยม ตอกย้ำความมุ่งมั่นในการส่งมอบประสบการณ์ระดับพรีเมียมแก่ผู้โดยสาร
- บางกอกแอร์เวย์ส คว่ำรางวัล ASOCIO Award 2025 สาขาความเป็นเลิศด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์ กรุงเทพฯ ประเทศไทย ได้หวั่น จากสมาพันธ์อุตสาหกรรมคอมพิวเตอร์เอเชีย-โอเชียเนีย (ASOCIO) ในงาน ASOCIO Digital Summit 2025
- บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับให้เป็นหนึ่งใน 500 บริษัทที่มีรายได้สูงสุดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จากการจัดอันดับ Fortune Southeast Asia 500 ประจำปี 2025 ซึ่งสะท้อนถึงผลการดำเนินงานที่เติบโตอย่างมั่นคง และศักยภาพในการแข่งขันของบริษัทฯ ในอุตสาหกรรมการบินระดับภูมิภาค
- บริษัทฯ ในฐานะประธาน สมาคมสายการบินแห่งประเทศไทย (AAPA) ประจำปี 2568 เป็นเจ้าภาพจัดพิธีเปิดการประชุมใหญ่สมาคมสายการบินแห่งประเทศไทย ครั้งที่ 69 (AAPA 69th Assembly of Presidents) ซึ่งเป็นเวทีสำคัญในการแลกเปลี่ยนมุมมองเชิงนโยบายและทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินในระดับภูมิภาค โดยการประชุมดังกล่าวมีผู้บริหารระดับสูงจากสายการบินชั้นนำในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก รวมถึงหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องเข้าร่วม เพื่อหารือแนวทางการยกระดับอุตสาหกรรมการบินให้เติบโตอย่างมั่นคงและยั่งยืน ท่ามกลางบริบทความท้าทายด้านเศรษฐกิจ การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ และการเปลี่ยนผ่านของอุตสาหกรรม

นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

สำหรับปี 2568 คณะกรรมการบริษัทได้กำหนดวิสัยทัศน์และพันธกิจที่เหมาะสมและสอดคล้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัท โดยมีการทบทวนเป็นประจำทุกปีผ่านมติการประชุมกรรมการบริษัทครั้งที่ 9/2568 (วันที่ 25 กันยายน 2568) เพื่อให้วิสัยทัศน์และพันธกิจของบริษัทมีความเหมาะสมและสอดคล้องกับสถานการณ์และสภาวะเศรษฐกิจปัจจุบัน



วิสัยทัศน์

“สร้างสรรค์ความเป็นเลิศ
เพื่อเป็นสายการบิน
ที่ดีที่สุดในเอเชีย”



พันธกิจ

บริษัทฯ มุ่งมั่นเป็นสายการบินที่ดีที่สุดของเอเชีย โดยมีพันธกิจในการดำเนินงานดังนี้

1. ปฏิบัติตามและรักษามาตรฐานความปลอดภัยระดับสากลในการปฏิบัติการทั้งภาคอากาศและภาคพื้นดิน
2. บริหารจัดการทรัพยากรของบริษัทฯ อย่างมีประสิทธิภาพเพื่อสร้างความเชื่อมั่นและประโยชน์สูงสุดต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่าย
3. สร้างสรรค์และส่งเสริมผลิตภัณฑ์และบริการที่เป็นเลิศเพื่อประโยชน์ต่อผู้โดยสารและการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องของบริษัทฯ
4. ส่งเสริม สนับสนุน และพัฒนาการเรียนรู้การทำงานของพนักงาน ด้วยระบบการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลที่ดีที่สุด เพื่อให้เกิดการเรียนรู้การทำงานอย่างมืออาชีพ เพราะบริษัทฯ เห็นคุณค่าและให้ความสำคัญกับพนักงานทุกคน
5. ปรับปรุงและพัฒนากระบวนการบริหารจัดการของบริษัทฯ เพื่อให้เป็นไปตามหลักธรรมาภิบาลที่ดี
6. ให้การสนับสนุนและมีส่วนร่วมในการให้บริการและนำเพิ่ประโยชน์ต่อสังคมอย่างต่อเนื่อง

แผนกลยุทธ์องค์กร

1. ด้านการจัดการองค์กร

มีระบบบริหารจัดการที่ดี การดำเนินงานต้องมีประสิทธิภาพ โดยมีการกำหนดแผนพัฒนาและส่งเสริมนโยบายด้านความปลอดภัย ด้านคุณภาพและความมั่นคง

2. ด้านบุคลากร

ส่งเสริมและพัฒนาการเรียนรู้ในด้านการทำงาน โดยมุ่งเน้นพัฒนาและบริหารจัดการโครงสร้างองค์กร ปรับปรุงกระบวนการทำงาน และเพิ่มขีดความสามารถในการทำงาน

3. ด้านการแข่งขัน

สร้างความแตกต่างในสินค้าและบริการโดยเน้นการสร้างความปลอดภัยให้กับลูกค้า สร้างความแข็งแกร่งด้านเครือข่ายเส้นทางบิน และขยายพันธมิตร มีประสิทธิภาพในการจัดการและบริหารต้นทุน โดยพัฒนากระบวนการและปรับปรุงคุณภาพสินค้าและการให้บริการอย่างต่อเนื่อง

4. ด้านความรับผิดชอบต่อสังคม

ให้การสนับสนุนและมีส่วนร่วมในการให้บริการและนำเพิ่ประโยชน์ต่อสังคมอย่างต่อเนื่อง



ความเป็นมาของบริษัทฯ

นายแพทย์ปราเสริฐ ปราสาททองโอสถ ได้ก่อตั้งธุรกิจสายการบินขึ้นในปี 2511 โดยจัดตั้งเป็นแผนกการบินของ บริษัท กรุงเทพสหกล จำกัดซึ่งนายแพทย์ปราเสริฐ ปราสาททองโอสถ เป็นเจ้าของ หลังจากนั้นในปี 2527 จึงได้ก่อตั้ง บริษัท สหกลแอร์ จำกัดขึ้น เพื่อรับโอนกิจการต่าง ๆ ซึ่งรวมถึงแผนกการบินจากบริษัท กรุงเทพสหกล จำกัด และในภายหลังได้เปลี่ยนชื่อเป็น บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด

บริษัทฯ ได้เริ่มให้บริการเที่ยวบินแบบประจำอย่างเป็นทางการ ภายใต้ชื่อปัจจุบันคือ “สายการบิน บางกอกแอร์เวย์ส” นับตั้งแต่ปี 2529 เป็นต้นมา และในปี 2532 บริษัทฯ ได้สร้างสนามบินแห่งแรกที่เกาะสมุย ซึ่งในขณะนั้นเป็นช่วงเริ่มต้นของการพัฒนาเกาะสมุย ให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวนานาชาติ โดยบริษัทฯ ได้เริ่มดำเนินงานในสนามบินสมุย และได้รับอนุญาตให้ทำการบินในเส้นทางการบินแรกคือ กรุงเทพฯ-เกาะสมุย พร้อมกับได้รับรหัสการบินจาก IATA คือรหัสการบิน “PG” ต่อมาในปี 2537 จึงได้เข้าร่วมในสำนักหักบัญชีของ IATA (IATA Clearing House) และได้เริ่มนำเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72 จำนวน 2 ลำมาใช้ในการฝูงบิน

ในปี 2541 บริษัทฯ ได้เริ่มดำเนินการในสนามบินแห่งที่สอง คือ สนามบินสุโขทัย และในปี 2543 ได้เริ่ม

การบินด้วยเครื่องบินไอพ่นซึ่งมีความรวดเร็วและมีจำนวนที่นั่งมากขึ้นเพื่อเพิ่มความจุผู้โดยสารและลดความถี่ของเที่ยวบินลงโดยนำเครื่องบินแบบโบอิง 717-200 ลำแรกมาใช้ในการดำเนินงาน ซึ่งช่วยเพิ่มความสามารถในการปฏิบัติการการบินของบริษัทฯ และลดความถี่ของเที่ยวบินในเส้นทางกรุงเทพ-สมุยลง พร้อมกันนี้บริษัทฯ เริ่มดำเนินงานในส่วนของโรงซ่อมอากาศยานที่สนามบินดอนเมืองและเข้าเป็นสมาชิกของ IATA Billing and Settlement Plan (“BSP”) ซึ่งทำให้บริษัทฯ เพิ่มฐานการขายและยังสามารถรับชำระราคาบัตรโดยสารที่จำหน่ายผ่านผู้แทนจำหน่ายบัตรโดยสารที่ได้รับอนุญาตจาก IATA ผ่านระบบชำระเงินของธนาคารที่บริหารจัดการโดย IATA ได้ จนกระทั่งในปี 2545 จึงได้เข้าเป็นสมาชิกสามัญของ IATA ซึ่งหมายถึงการเข้าสู่มาตรฐานความปลอดภัยในการบินพาณิชย์สากลนานาชาติภายใต้ IATA Operational Safety Audit (“IOSA”) และการมีสิทธิออกเสียงเรื่องอัตราค่าโดยสาร และในปี 2549 บริษัทฯ ได้เริ่มดำเนินกิจการสนามบินแห่งที่สามคือสนามบินตราด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียนจำนวน 2,100,000,000 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญจำนวน 2,100,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท และมีทุนชำระแล้วจำนวน 2,100,000,000 บาท

ภาพรวมการประกอบธุรกิจ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทฯ ให้บริการเที่ยวบินแบบประจำในเส้นทางบินภายในประเทศและเที่ยวบินต่างประเทศโดยครอบคลุมเส้นทางไปยังจุดหมายปลายทางที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวพักผ่อนและแหล่งวัฒนธรรมที่สำคัญ ทั้งนี้บริษัทฯ ยังได้ขยายการให้บริการให้ครอบคลุมไปยังกลุ่มลูกค้าในยุโรป เอเชียใต้ ตะวันออกกลาง รวมทั้งประเทศญี่ปุ่น โดยการประสานความร่วมมือกับสายการบินอื่น ๆ โดยผ่านการทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Sharing) และความตกลงร่วมอื่น ๆ

บริษัทฯ ดำเนินงานผ่านศูนย์ปฏิบัติการการบินหลัก 3 แห่ง คือ สนามบินสุวรรณภูมิ สนามบินเชียงใหม่ และสนามบินสมุย ซึ่งเป็นสนามบินที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของและดำเนินการเอง

บริษัทฯ ให้บริการเที่ยวบินไปยังจุดหมายปลายทางที่ใช้เวลาเดินทางต่อเที่ยวบินไม่เกิน 5 ชั่วโมงจากศูนย์ปฏิบัติการการบินแต่ละแห่งของบริษัทฯ ซึ่งทำให้บริษัทฯ สามารถเข้าถึงผู้โดยสาร ทั้งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเอเชียใต้ บริษัทฯ เชื่อว่าประเทศไทยเป็นตลาดการท่องเที่ยวที่สำคัญและจะทำให้บริษัทฯ มีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้น โดยมีจำนวนผู้โดยสารคนไทยที่เพิ่มมากขึ้นเนื่องจากสามารถเข้าถึงการเดินทางโดยเครื่องบินได้มากขึ้น และบริษัทฯ ยังเชื่อว่าการที่บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการให้บริการที่มีคุณภาพสูง ความใส่ใจในการบริการ และการมีเส้นทางบินสู่จุดหมายปลายทางหรือประเทศที่มีวัฒนธรรมเป็นเอกลักษณ์เฉพาะนั้นทำให้บริษัทฯ มีความแตกต่างจากสายการบินคู่แข่ง

เครือข่ายการบิน

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการพัฒนาตลาดและการขยายเครือข่ายเส้นทางบิน ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังคงดำเนินนโยบาย โดยการเพิ่มเที่ยวบินในจุดหมายปลายทางที่เป็นความต้องการของนักท่องเที่ยว ในขณะเดียวกันยังคงดำเนินการอย่างต่อเนื่องเพื่อเพิ่มพันธมิตรทางธุรกิจ โดยการทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (code share) กับสายการบินต่าง ๆ ทั้งนี้เพื่อให้ครอบคลุม ทุกกลุ่มเป้าหมายและเพื่อรักษาตำแหน่งทางการตลาดและเสริมสร้างเครือข่ายเส้นทางของบริษัทฯ

ในปีนี้ บริษัทฯ ได้เพิ่มปริมาณการผลิตผู้โดยสาร ทั้งนี้เพื่อรองรับเครือข่ายเส้นทางบินที่เพิ่มขึ้นในภูมิภาค และตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารในเส้นทางนั้น ๆ



การเปิดเส้นทางบินและการเพิ่มความถี่เที่ยวบิน

อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและธุรกิจสายการบินแนวโน้มดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ ได้ทำการประเมินและปรับแผนงาน โดยคำนึงถึงทั้งปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอก อาทิเช่น จำนวนเครื่องบิน ต้นทุนจากการดำเนินงาน นโยบายจากภาครัฐ ข้อกำหนดจากหน่วยงานที่กำกับดูแลภาคธุรกิจการบิน เป็นต้น เพื่อจัดทำแผนให้มีประสิทธิภาพและเกิดความคล่องตัวในการดำเนินงาน ได้มีบริหารจัดการเส้นทางและเที่ยวบิน ของแต่ละเส้นทางให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร โดยมีรายละเอียด เส้นทางบิน และ จำนวนเที่ยวบิน (ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2568) ดังนี้



เส้นทางบินภายในประเทศ



เส้นทางบินระหว่างประเทศ



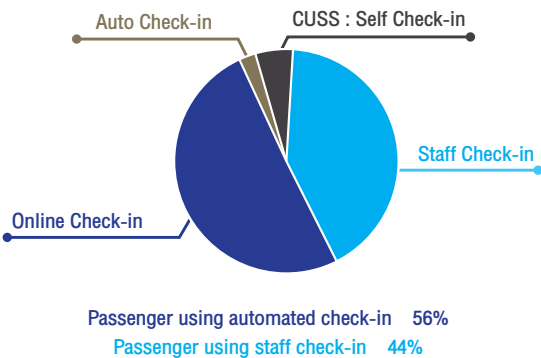
*LPT-HGN v.v. ยกเลิกตั้งแต่ กรกฎาคม เป็นต้นไป

*BKK-LPT v.v. ยกเลิกตั้งแต่ ตุลาคม เป็นต้นไป

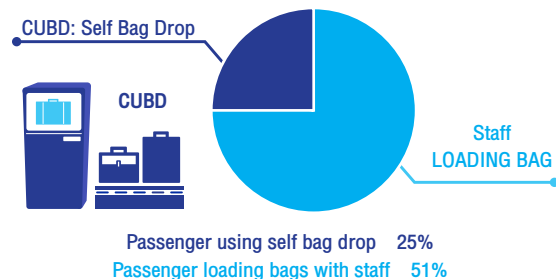
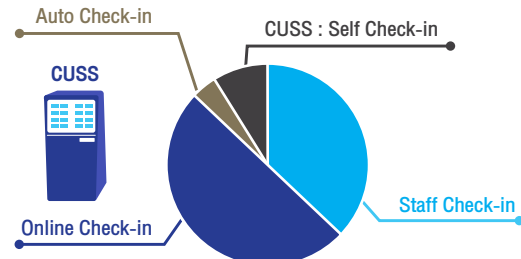
การพัฒนาผลิตภัณฑ์และการบริการ

บริษัทฯ อำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารในการเดินทาง นอกจากบริการเช็คอินที่เคาท์เตอร์กับพนักงานที่สนามบินแล้ว ยังเพิ่มทางเลือกเพื่อความสะดวกในการเช็คอินด้วยตัวเอง ออนไลน์เช็คอิน, เช็คอินอัตโนมัติ, ตู้เช็คอินด้วยตนเอง และโหลดสัมภาระด้วยตนเองเพื่อประหยัดเวลา โดยไม่ต้องเข้าคิวที่สนามบิน

Year 2025



Resource : Passenger traveling from all stations



Resource : Passenger traveling from SBIA

การบริการบนเครื่องบินและบริการภาคพื้น

บริษัทฯ กลับมาให้บริการอาหารและเครื่องดื่มอย่างเต็มรูปแบบ ทั้งการบริการบนเครื่องบินและบริการภาคพื้น

• ห้องรับรองผู้โดยสารที่สนามบิน

บริษัทฯ มีห้องรับรองให้บริการที่สนามบินต่างๆ อาทิเช่น สถานีกรุงเทพ สถานีสมุย สถานีภูเก็ต สถานีเชียงใหม่ เป็นต้น โดยให้บริการทั้งอาหาร ของว่างและเครื่องดื่ม หากสนามบินใดที่ทางบริษัทไม่มีห้องรับรอง ภายใต้เงื่อนไขพื้นที่ที่จำกัด บริษัทฯ ยังมี มุมให้บริการอาหารว่างและเครื่องดื่ม พร้อมให้บริการผู้โดยสารอยู่เสมอฟพร้อมให้บริการผู้โดยสารอยู่เสมอ

• Inflight Services

บริษัทฯ กลับมาให้บริการอาหารบนเครื่องบินอย่างเต็มรูปแบบ และให้บริการอาหารพิเศษในช่วงเทศกาลต่างๆ อาทิเช่น วันไหว้พระจันทร์ วันฮาโลวีน วันลอยกระทง วันคริสต์มาส เป็นต้น นอกจากนี้บริษัทฯ ใช้ผลิตภัณฑ์และผลไม้จากชุมชนต่างๆ อาทิเช่น โครงการหลวง ดอยตุง โครงการเกษตรอินทรีย์ สุโขทัย เป็นต้น เพื่อส่งเสริมให้เกิดธุรกิจชุมชนของประเทศอย่างต่อเนื่อง สนับสนุนกระบวนการดำเนินงานเพื่อความยั่งยืน สำหรับองค์กร เพื่อส่งเสริมชุมชนต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง



ความร่วมมือจากสายการบินพันธมิตร

บริษัทฯ ดำเนินการประสานความร่วมมือกับสายการบินพันธมิตรอย่างต่อเนื่อง เพื่อแลกเปลี่ยนข่าวสารและความเคลื่อนไหว ในปี 2568 บริษัทฯ มีสายการบินที่เข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วมแบบ Code Share Agreement รวม 30 สายการบิน ได้แก่



PR

Philippine Airlines



QV

Laos Airlines



WY

Oman Air



LY

El Al Israel Airlines



VN

Vietnam Airlines



HX

Hong Kong Airlines



MF

Xiamen Airlines



TG

Thai Airways



OS

Austrian Airlines



KC

Air Astana



EK

Emirates



CI

China Airlines



QF

Qantas Airways



GA

Garuda Indonesia



SU

Aeroflot



CX

Cathay Pacific



BA

British Airways



EY

Etihad Airways



QR

Qatar Airways



JL

Japan Airlines



AY

Finnair



MH

Malaysia Airlines



KL

KLM Royal Dutch Airlines



AF

Air France



BR

EVA Air



TK

Turkish Airlines



GF

Gulf Air



SQ

Singapore Airlines



LH

Lufthansa



LX

Swiss International
AirLines

Code Share Agreement เป็นการเพิ่มปริมาณผู้โดยสารในเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ และช่วยขยายเครือข่ายเส้นทางการบินให้ครอบคลุมจุดหมายปลายทางต่าง ๆ ทั้งทวีปยุโรป ทวีปเอเชีย ทวีปออสเตรเลีย เป็นต้น

ลักษณะการประกอบธุรกิจ

โครงสร้างรายได้ของบริษัทฯ บริษัทย่อยและบริษัทร่วม

ข้อมูลงานธุรกิจหลัก	ปี 2568		ปี 2567	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากธุรกิจสายการบิน				
ค่าโดยสาร	17,574.00	67.4	18,120.80	69.6
ค่าระวางขนส่ง	58.9	0.2	78.8	0.3
บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ	21.7	0.1	17.9	0.1
รวมรายได้จากธุรกิจสายการบิน	17,654.60	67.7	18,217.50	70.0
รายได้จากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน				
บริการภาคพื้น (BFS Ground)	3,113.10	11.9	3,019.60	11.6
บริการภาคพื้น (PGGS)	265.00	1.0	136.5	0.5
บริการครีวการบิน (BAC)	1,562.20	6.0	1,294.70	5.0
อื่นๆ	911.8	3.5	791.8	3.0
รวมรายได้จากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน	5,852.11	22.5	5,242.60	20.1
รายได้ธุรกิจสนามบิน				
ค่าธรรมเนียมผู้โดยสาร	594.0	2.3	535.5	2.0
รวมรายได้จากธุรกิจสนามบิน	594.0	2.3	535.5	2.0
รายได้อื่น				
รายได้จากเงินปันผล	569.8	2.2	528.7	2.0
รายได้อื่นๆ	1,396.60	5.4	1,516.80	5.8
รวมรายได้อื่น	1,966.40	7.5	2,045.50	7.9
รวมรายได้	26,067.11	100.00	26,041.20	100.00

ลักษณะผลิตภัณฑ์และบริการ

ผลิตภัณฑ์หรือบริการของบริษัทฯ สามารถแบ่งออกเป็นธุรกิจหลักและกลุ่มธุรกิจ ดังนี้

1. ธุรกิจสายการบิน

• การให้บริการเที่ยวบินแบบประจำ

บริษัทฯ ให้บริการเที่ยวบินแบบประจำโดยเป็นการให้บริการแบบเต็มรูปแบบ โดยมุ่งเน้นการให้บริการระดับพรีเมียม แก่กลุ่มผู้โดยสารที่ใช้บริการสายการบินเพื่อการท่องเที่ยวและเพื่อวัตถุประสงค์ทางธุรกิจ

• เครือข่ายเส้นทางการบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 เครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ ครอบคลุมจุดหมายปลายทาง 16 แห่ง (ไม่รวมถึง กรุงเทพมหานคร) ใน 6 ประเทศ (รวมถึงประเทศไทย) นอกจากนี้ ความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) เครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ ได้ขยายออกไปครอบคลุมจุดหมายปลายทางในต่างประเทศอีก 27 แห่งใน 19 ประเทศ (ไม่รวมถึงประเทศไทย)

บริษัทฯ เน้นให้บริการเส้นทางการบินระยะไกลไปยังสนามบินที่อยู่ใกล้เคียงกับบริเวณที่เป็นจุดหมายปลายทางของแหล่งท่องเที่ยวและแหล่งวัฒนธรรมที่สำคัญ อย่างไรก็ตาม ด้วยความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) และความร่วมมือกับสายการบินอื่น ส่งผลให้ บริษัทฯ สามารถเข้าถึงผู้โดยสารจากจุดหมายปลายทางอื่น ๆ ทั้งในทวีปยุโรป ทวีปเอเชีย และทวีปออสเตรเลีย

เครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ ทั้งในประเทศ และระหว่างประเทศ



• ความร่วมมือกับสายการบินอื่น

ความร่วมมือระหว่างสายการบินอาจแบ่งได้เป็น การทำความตกลงรับขนส่งผู้โดยสารระหว่างสายการบิน แบบ Interline Cooperation Agreement และการทำความตกลงเที่ยวบินร่วมแบบ Code Share Agreement ความตกลงรับขนส่งผู้โดยสารระหว่างสายการบิน แบบ Interline Cooperation Agreement และการทำความตกลงเที่ยวบินร่วมแบบ Code Share Agreement ทำให้บริษัทฯ สามารถขยายการบริการไปยัง ตลาดระหว่างประเทศและให้บริการผู้โดยสารระหว่าง ประเทศได้มากขึ้นโดยไม่ต้องทำการบินในเที่ยวบิน ระหว่างประเทศและลงทุนในเส้นทางการบินระยะไกล และบริษัทฯ เชื่อว่าการทำความตกลงในลักษณะดังกล่าว เป็นวิธีการที่ช่วยให้สามารถบริหารต้นทุนได้ดีขึ้น ในการที่จะขยายขอบเขตการให้บริการขนส่งผู้โดยสาร และสร้างภาพลักษณ์ในตลาดระหว่างประเทศให้ดีขึ้น และยังช่วยให้บริษัทฯ สามารถให้บริการในจุดหมาย ปลายทางที่สำคัญอื่น ๆ ที่ไม่คุ้มค่ากับการที่จะให้บริการ เที่ยวบินเองเนื่องจากมีปริมาณผู้โดยสารใช้บริการน้อย

ทั้งนี้ เนื่องจากบริษัทฯ มีศูนย์ปฏิบัติการการบิน ที่สนามบินสุวรรณภูมิซึ่งเป็นสนามบินนานาชาติหลัก ของประเทศไทยและเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารของ

สายการบินระหว่างประเทศ และสนามบินสมุย บริษัทฯ จึงสามารถให้บริการในการเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารจาก สายการบินอื่นที่มีความตกลงรับขนส่งผู้โดยสารระหว่าง สายการบินแบบ Interline Cooperation Agreement และการทำความตกลงเที่ยวบินร่วมแบบ Code Share Agreement และให้บริการเชื่อมต่อเที่ยวบินแก่ผู้โดยสาร เหล่านั้นไปยังจุดหมายปลายทางภายในประเทศ และในภูมิภาค ซึ่งอยู่ในเครือข่ายเส้นทางการบินของ บริษัทฯ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

บริษัทฯ ทำความตกลงเที่ยวบินร่วมแบบ Code Share Agreement กับสายการบินอื่น ซึ่งจะช่วยเพิ่มปริมาณ ผู้โดยสารในเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ และช่วยขยายเครือข่ายเส้นทางการบินให้ครอบคลุม จุดหมายปลายทางที่บริษัทฯ ต้องการ ทั้งนี้การเข้าทำ ความตกลงเที่ยวบินร่วมแบบ Code Share Agreement ช่วยให้บริษัทฯ สามารถเข้าถึงและเชื่อมต่อผู้โดยสาร ที่เดินทางโดยสายการบินอื่นจากจุดหมายปลายทาง นานาชาติทั้งในทวีปยุโรป ทวีปเอเชีย ทวีปออสเตรเลีย และภูมิภาคอื่น ๆ ซึ่งบริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการ เข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วมแบบ Code Share Agreement กับสายการบินอื่น รวม 30 สายการบิน

• การดำเนินงานของสายการบิน

1. เครื่องบินและการใช้เครื่องบิน

วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทฯ มีเครื่องบินที่นำมาให้บริการขนส่งผู้โดยสารรวมทั้งสิ้น 22 ลำ โดยมีรายละเอียดดังนี้

แบบเครื่องบิน	จำนวนเครื่องบิน (ลำ)	ภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (ลำ)	ภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (ลำ)	กรรมสิทธิ์ของ บริษัทฯ (ลำ)
แอร์บัส เอ 320	1	-	1	-
แอร์บัส เอ 319	11	-	11	-
เอทีอาร์ 72-600	10	8	-	2
รวมทั้งสิ้น	22	8	12	2



2. การวางแผนเส้นทางการบิน

บริษัทฯ เน้นให้บริการเส้นทางการบินระยะไกลไปยัง สนามบินที่อยู่ในและใกล้เคียงกับบริเวณที่เป็นจุดหมายปลายทางของแหล่งท่องเที่ยวและแหล่งวัฒนธรรมที่สำคัญ ซึ่งโดยปกติอยู่ในรัศมีไม่เกิน 3,120 กิโลเมตร และระยะเวลาของเที่ยวบินไม่เกิน 5 ชั่วโมงจากศูนย์ปฏิบัติการการบินของบริษัทฯ ในสนามบินสุวรรณภูมิ สนามบินสมุย และสนามบินเชียงใหม่

บริษัทฯ ได้ประสานงานกับกรมการบินพลเรือน ในการยื่นขอสิทธิการบินเพิ่มเติมภายใต้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศฉบับที่มีผลใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันและฉบับใหม่ ทั้งนี้ ความสามารถของบริษัทฯ ที่จะขยายเครือข่ายเส้นทางการบินเพิ่มจำนวนเที่ยวบินและจำนวนที่นั่งโดยสารขึ้นอยู่กับการณ์ที่บริษัทฯ จะสามารถขอรับสิทธิการบินและได้รับจัดสรรเวลาการใช้สนามบิน (Slot) ไปยังจุดหมายปลายทางเหล่านั้น อย่างเพียงพอ

ปัจจัยหลักที่นำมาพิจารณาในการเพิ่มเส้นทางการบินใหม่เข้ากับเครือข่ายเส้นทางการบินที่มีอยู่ของบริษัทฯ หรือในการเพิ่มจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางการบินเดิม ได้แก่ ความพร้อมของเครื่องบินและประมาณการอัตราการแข่งขันของผู้โดยสาร และพหุคูณท์ ความสามารถในการสร้างรายได้ของเส้นทางการบิน และการส่งเสริมปริมาณการแข่งขันในเส้นทางการบินอื่น ๆ

ทั้งนี้ ตามยุทธศาสตร์เครือข่ายเส้นทางการบินปัจจุบันของบริษัทฯ บริษัทฯ จะให้ความสำคัญกับการเชื่อมต่อเครือข่ายผ่านศูนย์ปฏิบัติการการบินของบริษัทฯ ในกรุงเทพฯ และสนามบินของบริษัทฯ มากขึ้น โดยเฉพาะสนามบินสมุย บริษัทฯ ได้ให้บริการการบินโดยการเชื่อมต่อนักท่องเที่ยวผ่านเส้นทางจากจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งเปรียบเสมือนประตูสู่ภาคเหนือของประเทศไทย บริษัทฯ ได้เข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) และความร่วมมือกับสายการบินอื่นๆ ยังเป็นกลยุทธ์ที่สำคัญที่ทำให้บริษัทฯ สามารถขยายเครือข่ายเส้นทางการบินและเพิ่มอัตราผู้โดยสาร โดยผู้โดยสารสามารถเชื่อมต่อเที่ยวบินของบริษัทฯ จากสถานที่ต่าง ๆ ทั่วโลกทั้งในทวีปยุโรป ทวีปเอเชีย ทวีปออสเตรเลีย และภูมิภาคอื่น ๆ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังสามารถเข้าถึงผู้โดยสารในประเทศจีนโดยการให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ ในการนี้บริษัทฯ จะตรวจสอบให้แน่ใจอย่างสม่ำเสมอว่าเที่ยวบินในเครือข่ายส่วนขยายมีตารางเวลาในการบินสอดคล้องกับเที่ยวบินในเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ เพื่อที่จะทำให้มีจำนวนเที่ยวบินที่จะเชื่อมต่อกับเที่ยวบินของบริษัทฯ ให้ได้มากที่สุด และบริษัทฯ ยังต้องติดตามตรวจสอบปริมาณการแข่งขันผู้โดยสารในเส้นทางการบินทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศเป็นระยะ ๆ เพื่อปรับเปลี่ยนจำนวนเที่ยวบินและจำนวนที่นั่งโดยสารตามความต้องการของตลาดในช่วงที่มีผู้โดยสารเดินทางมากและสอดคล้องกับความผันผวนในอุปสงค์ของตลาดในเส้นทางการบินเหล่านี้

3. ตารางการบิน

ฝ่ายจัดการด้านเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ จะจัดทำตารางการบินให้มีความสอดคล้องกับอุปสงค์ของตลาดในเส้นทางการบินต่าง ๆ และตามแนวปฏิบัติของ IATA ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้จัดทำตารางการบินเป็น 2 ฤดู อันประกอบด้วย ตารางการบินในภาคฤดูหนาวและตารางการบินในภาคฤดูร้อน โดยตารางการบินในภาคฤดูหนาวเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของปีก่อนหน้าถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนมีนาคม ส่วนตารางการบินในภาคฤดูร้อนเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนมีนาคมถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของแต่ละปี ทั้งนี้ บริษัทฯ อาจเปลี่ยนแปลงอัตราความถี่ของเที่ยวบินและแบบของเครื่องบินที่ใช้ในเส้นทางการบินแบบประจำในบางเส้นทางได้ตามความเหมาะสมในแต่ละช่วงฤดูกาล

4. การปฏิบัติการการบิน

บริษัทฯ กำกับดูแลและควบคุมเที่ยวบินต่างๆ ของบริษัทฯ โดยผ่านศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการการบิน ซึ่งตั้งอยู่นอกบริเวณสนามบินสุวรรณภูมิ เพื่อให้การปฏิบัติการการบินเป็นไปตามตารางการบิน กฎหมายและข้อบังคับต่าง ๆ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการการบินจะเก็บรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับน้ำหนักที่เครื่องบินสามารถบรรทุกได้ สภาพอากาศ สภาพสนามบิน และสถานะของเครื่องบิน อนุมัติการอำนวยความสะดวก และการประสานงานกับการบริการอุปกรณ์ภาคพื้นและการซ่อมบำรุงที่จำเป็นแก่เครื่องบินของบริษัทฯ ศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการการบินจะควบคุมติดตามเที่ยวบินโดยใช้ระบบแสดงผลเรดาร์ภาคพื้นอากาศและภาคพื้นดิน การสื่อสารทางระบบวิทยุ ระบบการสื่อสารและรายงานทางอากาศ (Air Communication Addressing and Reporting System) และระบบการสื่อสารแบบเชื่อมโยงข้อมูลจากภาคพื้นอากาศสู่ภาคพื้นดิน (Air-to-Ground Data Link Communications) ซึ่งถ้าหากเกิดเหตุการณ์ผิดปกติ ศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการการบินอาจปรับเปลี่ยนตารางเที่ยวบิน รวมเที่ยวบิน และยกเลิกเที่ยวบินในกรณีจำเป็น

5. ศูนย์ปฏิบัติการการบิน

• ศูนย์ปฏิบัติการการบินในกรุงเทพฯ และสิ่งอำนวยความสะดวก

บริษัทฯ เชื่อว่ากรุงเทพฯ มีข้อได้เปรียบและเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค ข้อได้เปรียบเช่นนี้ได้แก่ การที่กรุงเทพมหานครเป็นประตูสู่ภูมิภาคอินโดจีน ภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง ภูมิภาคเอเชียใต้และประเทศจีนตอนใต้ อีกทั้งกรุงเทพฯ ยังตั้งอยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสมเป็นจุดแวะพักสำหรับเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างทวีปยุโรปกับทวีปเอเชียตอนเหนือ และทั้งทวีปยุโรปและเอเชียตอนเหนือกับจุดบินต่างๆ ในประเทศออสเตรเลียและประเทศนิวซีแลนด์ และภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ศูนย์ปฏิบัติการการบินหลักของบริษัทฯ อยู่ที่สนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งเป็นสนามบินนานาชาติหลักและเป็นสนามบินในประเทศที่ใหญ่ที่สุดของประเทศไทยทั้งในด้านของปริมาณเครื่องบินที่ขึ้นลงและจำนวนผู้โดยสาร โดยการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย (ทอท.) มีระบบตรวจสอบและคัดกรองผู้โดยสารล่วงหน้า หรือ APPS (Advance Passenger Processing System) เพื่อป้องกันการก่อการร้ายข้ามชาติ และเพิ่มความปลอดภัยในท่าอากาศยาน สอดรับกับมาตรการรักษาความปลอดภัยที่ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ให้ความสำคัญ

ภายหลังจากบริษัทฯ ได้เริ่มดำเนินงานในสนามบินสุวรรณภูมิ บริษัทฯ ได้โอนย้ายการดำเนินงานส่วนใหญ่ซึ่งเคยอยู่ที่สนามบินดอนเมืองมายังสนามบินสุวรรณภูมิ ยกเว้นในส่วนบริการการซ่อมบำรุงเครื่องบิน ทั้งนี้ บริษัทฯ ต้องชำระค่าเช่า ค่าธรรมเนียมการบิน และค่าบริการหลายรายการให้แก่ บมจ. ท่าอากาศยานไทย (ทอท.) ซึ่งเป็นผู้ดำเนินการสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งรวมถึงค่าธรรมเนียมการลงจอดและการจอดเครื่องบิน ค่าเช่าพื้นที่และค่าธรรมเนียมอื่น ๆ และบริษัทย่อยหรือบริษัทร่วมของบริษัทฯ ต้องจ่ายค่าสัมปทานสำหรับธุรกิจที่ได้รับสัมปทานให้ดำเนินการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

นอกจากนี้บริษัทฯ ได้เช่าที่ดินในสนามบินดอนเมืองเพื่อใช้ในกิจการซ่อมบำรุงอากาศยาน ซึ่งประกอบไปด้วย โรงซ่อมบำรุงอากาศยาน ศูนย์ซ่อมบำรุงใหญ่ชั้น C-Check รวมทั้งยังมีพื้นที่อยู่ในบริเวณติดกันสำหรับการซ่อม อุปกรณ์ต่าง ๆ ส่วนประกอบของเครื่องบิน หรือวัสดุสำหรับห้องโดยสารภายในเครื่องบินด้วย

- **ศูนย์ปฏิบัติการการบินในเกาะสมุย และสิ่งอำนวยความสะดวก**

บริษัทฯ ได้ก่อสร้างและพัฒนา สนามบินสมุย และเปิดให้บริการในปี 2532 ด้วยเงินลงทุนประมาณ 800 ล้านบาท สนามบินเปิดอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 25 เมษายน 2532 สนามบินให้บริการการเดินทางในประเทศที่มีการไปและกลับจากกรุงเทพฯ ด้วยพื้นที่ทางวิ่ง (Runway) 1,800 เมตร

ในปี 2540 สนามบินสมุยได้มีการพัฒนาเพื่อรองรับเที่ยวบินต่างประเทศ โดยเพิ่มบุคลากรและหน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง พร้อมกับอาคารพักผู้โดยสารแห่งใหม่ เพื่อรองรับเที่ยวบินเส้นทางใหม่มายังสนามบินรวมถึงการให้บริการที่มีจุดหมายปลายทางยังต่างประเทศ

ในปี 2547 สนามบินได้เริ่มดำเนินการโครงการขยายอาคารรองรับผู้โดยสารอีก 6 อาคาร โดย 4 อาคารสำหรับเส้นทางบินในประเทศ และอีก 2 อาคารสำหรับเส้นทางการบินระหว่างประเทศ ด้วยเงินลงทุน 500 ล้านบาท นอกจากนี้ยังขยายพื้นที่ทางวิ่งให้มีความยาวถึง 2,100 เมตร บนพื้นที่ที่กองทุนรวมมีสิทธิการเช่าระยะยาวโดยมีการก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อปี 2550 สามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึง 16,000 คนต่อวัน และสามารถเพิ่มจำนวนผู้โดยสารต่อปีจาก 1.3 ล้านคนเป็น 6.0 ล้านคน มีระบบตรวจสอบและคัดกรองผู้โดยสารล่วงหน้า หรือ APPS (Advance Passenger Processing System) มาใช้ในสนามบินในการตรวจสอบผู้โดยสาร เพื่อป้องกันการก่อการร้ายข้ามชาติ และเพิ่มความปลอดภัย สอดรับกับมาตรการรักษาความปลอดภัยที่ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ให้ความสำคัญ เช่นเดียวกับสนามบินสุวรรณภูมิ

การเติบโตของสนามบินสมุยทำให้ท้องเที่ยวเกาะสมุยเติบโตขึ้นด้วย ปัจจุบันเกาะสมุยเป็นจุดหมายปลายทางที่ได้รับความนิยมจากชาวยุโรป เอเชีย และจากภูมิภาคอื่น ๆ

- **ศูนย์ปฏิบัติการการบินเชียงใหม่ และสิ่งอำนวยความสะดวก**

บริษัทฯ ได้กำหนดให้สนามบินเชียงใหม่เป็นศูนย์ปฏิบัติการการบินในพื้นที่เขตภาคเหนือ ซึ่งปัจจุบันจังหวัดเชียงใหม่ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวและนักธุรกิจเพิ่มมากขึ้นเป็นลำดับ และมีสายการบินนานาชาติหลายสายที่ได้ทำการบินโดยตรงไปยังสนามบินเชียงใหม่ บริษัทฯ ได้เล็งเห็นศักยภาพของการพัฒนาการท่องเที่ยวในพื้นที่ภาคเหนือตอนบน และการเชื่อมต่อเครือข่ายการบินในภูมิภาคนี้ บริษัทฯ จึงได้พัฒนาเส้นทางการบินโดยมีจังหวัดเชียงใหม่เป็นศูนย์กลาง เช่น เชียงใหม่-สมุย เชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน เป็นต้น เพื่อรองรับการเจริญเติบโตของผู้โดยสารที่เป็นนักท่องเที่ยวในเชิงวัฒนธรรมและนักธุรกิจ ทั้งที่เดินทางโดยสายการบินพันธมิตร และสายการบินอื่น ๆ





6. การให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ

การให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำนั้น เป็นการช่วยเสริมอัตราการใช้เครื่องบินและเพิ่มรายได้ของบริษัทฯ อย่างไรก็ดี ในการให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำนั้น บริษัทฯ จะคำนึงถึงจำนวนเครื่องบินที่สามารถนำมาให้บริการได้ โดยจะให้ความสำคัญกับการให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำก่อน

7. การซ่อมบำรุงอากาศยาน

บริษัทฯ มีศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานที่ทำอากาศยานตอนเมือง ซึ่งได้ใบรับรองให้มีความสามารถทำการซ่อมบำรุงอากาศยาน และ อุปกรณ์อากาศยาน บางส่วนได้ จาก สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย หรือ กพท. ซึ่งจะเห็นว่า ไม่มีสายการบิน อื่น ๆ ในประเทศไทยมีหน่วยซ่อมบำรุงอากาศยาน เป็นของตนเองมากนัก เหตุผลหลักในการมีศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานก็เพื่อ ซ่อมบำรุงอากาศยานรวมถึง อุปกรณ์ต่างๆของเครื่องบิน ของบริษัท และ ส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน เป็นการลดค่าใช้จ่ายในการซ่อมอากาศยานเป็นอย่างมาก และเป็นการได้เปรียบในหลายสายการบินที่ไม่มีหน่วยซ่อมเป็นของตนเอง รวมถึงการนำเทคโนโลยีใหม่ ๆ เข้ามาด้วย

การซ่อมบำรุงเครื่องบิน เพื่อคงความสมควรเดินอากาศ ทั้งในระดับการซ่อมขนาดเล็กเบาอากาศยาน (Line maintenance) และ การซ่อมบำรุงขนาดใหญ่อากาศยาน (Base Maintenance) และ อุปกรณ์ต่าง ๆ ของเครื่องบิน (Components) นั้น ต้องกระทำโดย สถานประกอบการที่ได้รับอนุญาตจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เท่านั้น (Maintenance Repair and Overhaul (MRO))การคงความสมควรเดินอากาศของเครื่องบิน เป็นสิ่งสำคัญสำหรับความปลอดภัยของผู้โดยสาร ความมีประสิทธิภาพในการใช้งาน การดูแลรักษาเครื่องบินของบริษัทฯ ถือเป็น การซ่อมเชิงป้องกัน Preventive maintenance check เพื่อการใช้ประโยชน์ในเครื่องบินของบริษัทฯ ได้อย่างเหมาะสมที่สุดและสอดคล้องในสาระสำคัญดังนี้

- 7.1 การคงความต่อเนื่องของความสมควรเดินอากาศ/ Continuing Airworthiness Tasks
- 7.2 การจัดทำแผนการบำรุงรักษาอากาศยาน/ Maintenance program
- 7.3 คำสั่งสมควรเดินอากาศ/ Airworthiness Directive
- 7.4 ข้อมูลดัดแปลง และกาซ่อมแซม/ Data for modifications and repairs
- 7.5 ระบบการจัดเก็บเอกสารสมควรเดินอากาศ/Aircraft continuing airworthiness record system
- 7.6 ระบบสมุดปูมประวัติ/ Operators Technical Log System
- 7.7 การส่งมอบความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน/ Transfer of aircraft continuing airworthiness

การจัดทำแผนการซ่อมบำรุงเครื่องบินของบริษัทฯ อาจแตกต่างกันออกไปขึ้นอยู่กับปัจจัยบางประการ ซึ่งรวมถึง อายุ และประเภทของเครื่องบิน อุปกรณ์ และคุณลักษณะที่กำหนดโดยผู้ผลิต บริษัทฯ ดำเนินการซ่อมบำรุงเครื่องบินตามหลักเกณฑ์ในการซ่อมบำรุงที่กำหนดโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย นอกจากนี้ การซ่อมบำรุงเครื่องบินของบริษัทฯ ได้ผ่านการรับรองโดยองค์การระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐาน IATA Operational Safety Audit (IOSA) และได้รับการรับรองมาตรฐานการซ่อมบำรุง Repair Station Recertification TCAR8 Part 145 จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ภายใต้ certificate no. CAAT AMO.0245

การซ่อมบำรุงอากาศยาน โดยปกติมีการกำหนดให้มีการซ่อมบำรุงย่อยและซ่อมบำรุงใหญ่ในแต่ละช่วงเวลา หรือแต่ละรอบการบิน หรือแต่ละช่วงของชั่วโมงบินโดยผู้ผลิตเครื่องบิน ซึ่งขึ้นอยู่กับแต่ละประเภทของเครื่องบิน โดยภาพรวมสามารถแบ่งออกตามลักษณะการซ่อมบำรุงอย่างกว้าง ๆ ได้ดังนี้

1. การซ่อมบำรุงย่อย เป็นการซ่อมบำรุงอากาศยานชั้น A Check และ B Check
2. การซ่อมบำรุงใหญ่ ประกอบด้วย การซ่อมบำรุงอากาศยานชั้น C Check และ D Check
3. การเปลี่ยนอุปกรณ์ตามอายุการใช้งาน

การตรวจและการซ่อมบำรุงอากาศยานประจำวัน (Daily Check) เป็นการตรวจสภาพเครื่องบินก่อนและหลังการให้บริการการบินตามตารางที่กำหนด เพื่อให้เครื่องบินอยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน อาทิเช่น การตรวจสอบด้วยสายตา การตรวจสอบอุปกรณ์และความสะอาด การตรวจสอบระดับน้ำมัน การตรวจสอบการทำงานของอุปกรณ์ฉุกเฉินต่างๆ เป็นต้น แล้วยังมีการกำหนดการซ่อมบำรุงอีก 3 ชั้นคือ A Check B Check และ C Check ดังนี้

	การซ่อมบำรุงย่อย ชั้น A Check/ B Check	การซ่อมบำรุงใหญ่ ชั้น C Check
กำหนดเวลาในการตรวจสอบเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600	ทุก ๆ 750 ชั่วโมง	ทุก ๆ 8,000 ชั่วโมง
กำหนดเวลาในการตรวจสอบเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 319 และ เอ 320	ทุก ๆ 6 เดือน หรือ 1000 ชั่วโมงบิน (Flight Hour) หรือ 1000 รอบการบิน (Cycles) แล้วแต่ว่ารอบเวลาใดจะถึงก่อน	ทุก ๆ 36 เดือน หรือ 12,000 ชั่วโมงบิน (Flight Hour) หรือ 8,000 รอบการบิน (Cycles) แล้วแต่ว่ารอบเวลาใดจะถึงก่อน
สถานที่ตรวจสอบ	หลุมจอดหรือจุดจอดเครื่องบิน	โรงซ่อมบำรุงอากาศยาน
ขอบเขต	การตรวจสอบระดับ A Check จะรวมการซ่อมบำรุงขั้นที่ต่ำกว่า คือการซ่อมบำรุงอากาศยานรายวัน (Daily Check) เข้าไปด้วย สำหรับการซ่อมบำรุงย่อยชั้น B Check เป็นการซ่อมบำรุงส่วนประกอบและระบบของอากาศยานที่มีรายละเอียดมากขึ้น ซึ่งอาจต้องใช้อุปกรณ์และการทดสอบพิเศษ ทั้งนี้ การตรวจสอบระดับ B Check นี้ จะรวมการซ่อมบำรุงขั้นที่ต่ำกว่า คือการซ่อมบำรุงอากาศยานรายวัน (Daily Check) และ A Check เข้าไปด้วย ปัจจุบัน การซ่อมระดับ B check ได้ถูกรวมมาอยู่กับการซ่อมในระดับ C check และยังรวมถึง 6 years and 12 year check	การตรวจสอบระดับนี้ จะรวมการซ่อมบำรุงขั้นที่ต่ำกว่าคือการซ่อมบำรุงอากาศยานรายวัน (Daily Check) A Check และ B Check เข้าไปด้วย การซ่อมระดับ C check, 6 years, 12 years check เป็นการซ่อมใหญ่ มีกระบวนการจัดการชัดเจน และการควบคุมอย่างมีระบบ

	การซ่อมบำรุงย่อย ขั้น A Check/ B Check	การซ่อมบำรุงใหญ่ ขั้น C Check
ตัวอย่าง การซ่อมบำรุงตาม ตารางที่ผู้ผลิตกำหนด	<ul style="list-style-type: none"> • ตรวจสอบโครงสร้างของเครื่องบินไม่ชำรุด ผุกร่อน หรือได้รับความเสียหาย • ตรวจสอบการทำงานของอุปกรณ์ต่าง ๆ เช่น เปิด - ปิดปุ่มควบคุม • ตรวจสอบการทำงานของระบบออกซิเจน • ตรวจสอบระบบไฟฉุกเฉินภายในเครื่องบิน • ตรวจสอบระบบไฮดรอลิกต่าง ๆ 	<ul style="list-style-type: none"> • ตรวจสอบโครงสร้างภายในเครื่องบิน สายไฟฟ้าต่าง ๆ ด้วยการรื้อเก๊าท์ เพื่อเปิดผนังเครื่องบินออก • ตรวจสอบระบบความปลอดภัยทางออก และทางออกฉุกเฉิน • ตรวจสอบความมั่นคงแข็งแรงโดยการทดสอบ รอยร้าวของประตูเครื่องบิน • ตรวจสอบระบบความดันภายในเครื่องบิน • ทดสอบระบบการจ่ายไฟฟ้าสำรอง ระบบ ไฟฟ้ากระแสตรง • ตรวจสอบสำรองไฟฉุกเฉิน (Ramp air turbine) เพื่อจ่ายพลังงานไฟฟ้าสำรอง และเพื่อจ่ายไฟฟ้าให้ระบบไฮดรอลิก ในกรณีระบบหลักสูญเสีย • ตรวจสอบระบบด้านการเพิ่มแรงยก (Flap หรือ Slat) • ตรวจสอบกลไกและระบบควบคุมการบิน ต่าง ๆ Flight control

การซ่อมบำรุงอากาศยาน ขั้น D Check จะเกิดขึ้น ทุก ๆ 6 ปี เช่น 6 years, 12 years เป็นการซ่อมบำรุงใหญ่ ละเอียดและซับซ้อน มากที่สุด หรือเรียกว่า Heavy maintenance Check โดยเป็นการตรวจสอบบำรุงรักษา โครงสร้างของอากาศยานอย่างละเอียดว่ามีความบกพร่อง เกิดขึ้นในส่วนไหน ส่วนประกอบ หรือโครงสร้างของอากาศยาน หรือไม่ การตรวจรอยร้าวโดยไม่ทำลายชิ้นงาน (non-destructive test) โดยรวมไปถึงการตรวจหา ถึงร่องรอยการผุกร่อน ความผิดปกติของโครงสร้าง อากาศยาน การแตกหัก หรือร่องรอยความเสียหายอื่น ซึ่งมีความจำเป็นที่จะต้องมีการแยกส่วนประกอบ ของอากาศยานเพื่อทำการตรวจสอบบำรุง โดยจะต้องใช้ อุปกรณ์พิเศษและกระทำโดยผู้มีความรู้ความชำนาญทาง เทคนิคขั้นพิเศษ ซึ่งปัจจุบัน ทาง กพท อนุญาต ให้บริษัท ทำได้ และกำหนดในใบอนุญาตให้หน่วยซ่อมแล้ว

หน่วยซ่อมบำรุงอากาศยานเป็นส่วนหนึ่งของการ ดำเนินธุรกิจที่คำนึงถึงสิ่งแวดล้อม สังคมและบรรษัทภิบาล และสนับสนุนความยั่งยืนขององค์กร ทั้งนี้ตัวอย่างในประเด็น ด้านความยั่งยืนที่สำคัญ เรื่องของการจัดการของเสีย ที่เกิดจากกิจกรรมการซ่อมบำรุงอากาศยาน บริษัทได้ทำ การคัดแยกของเสียจากการซ่อมบำรุงอากาศยานออกจาก ของเสียทั่วไป โดยการจัดการสิ่งของเหลือใช้และสิ่งปฏิกูล ต่าง ๆ จะถูกคัดแยกตามหลัก 5R เพื่อการจัดการเช่น Reduce, Reuse, Recycle, Repair, Reject ตามประเภท และถูกหลักวิชาการ ในส่วนของของเสียจากกิจกรรม ซ่อมบำรุงอากาศยานนั้น บริษัทได้ติดต่อผู้ประกอบการ บำบัดและกำจัดของเสียที่รับการรับรองตามมาตรฐาน มาดูแล

8. สิทธิและประโยชน์จากการได้รับการส่งเสริมการลงทุน

• กิจการสายการบิน

บริษัทฯ ได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุนตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 และที่แก้ไขเพิ่มเติม สำหรับกิจการสายการบิน โดยได้รับสิทธิประโยชน์ที่สำคัญซึ่งรวมถึงการได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่มีกำหนดเวลา 8 ปี (และ 5 ปี สำหรับบัตรส่งเสริมการลงทุน ที่ได้รับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2561 เป็นต้นไป) นับแต่วันที่มีรายได้จากการประกอบกิจการสำหรับแต่ละโครงการ ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักร ได้รับยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลที่ได้รับจากแต่ละโครงการ ไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ ตลอดระยะเวลาที่บริษัทฯ ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับโครงการนั้น ๆ และในกรณีประกอบกิจการขาดทุนในระหว่างระยะเวลาได้รับยกเว้น

ภาษีเงินได้นิติบุคคล บริษัทฯ จะได้รับอนุญาตให้นำผลขาดทุนประจำปีที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลานั้นไปหักออกจากกำไรสุทธิที่เกิดขึ้นภายหลังระยะเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลมีกำหนดเวลาไม่เกิน 5 ปี นับแต่วันพ้นกำหนดเวลานั้น โดยจะเลือกหักจากกำไรสุทธิของปีใดปีหนึ่งหรือหลายปีก็ได้ ตลอดจนได้รับสิทธิในการนำคนต่างด้าวซึ่งเป็นช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการเข้ามาในราชอาณาจักรตามจำนวนและกำหนดระยะเวลาเท่าที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเห็นสมควร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทฯ ได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุน รวม จำนวน 2 บัตร ซึ่งยังคงได้รับสิทธิประโยชน์ในการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลที่สามารถนำเข้าภายใต้สิทธิประโยชน์ดังกล่าว อีก 2 ลำ

2. ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน

นอกเหนือจากธุรกิจสายการบินแล้ว บริษัทฯ ยังประกอบธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบินได้แก่ การให้บริการลูกค้าภาคพื้น และการให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น การให้บริการครัวการบิน และการให้บริการคลังสินค้าระหว่างประเทศ ณ สนามบินสุวรรณภูมิ โดยผ่านบริษัทย่อยและบริษัทร่วมของบริษัทฯ โดยมีรายละเอียดดังนี้

บริษัท	สัดส่วนหุ้น (ร้อยละ)	ลักษณะ	ประกอบธุรกิจ
BFS Ground	98.88	บริษัทย่อย	การให้บริการลูกค้าภาคพื้น และการให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น
BAC	90.0	บริษัทย่อย	การให้บริการครัวการบิน
BFS Cargo	49.0	บริษัทร่วม	การให้บริการคลังสินค้านระหว่างประเทศ

• การให้บริการลูกค้าภาคพื้น และการให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น

BFS Ground ให้บริการลูกค้าภาคพื้น และให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้นแก่เที่ยวบินภายในและระหว่างประเทศแบบประจำและเที่ยวบินเช่าเหมาลำ ณ สนามบินสุวรรณภูมิ โดยในการดำเนินกิจการ BFS Ground ได้ว่าจ้างให้ Worldwide Flight Services Holding S.A. “(WFS)” ให้บริการสนับสนุนการดำเนินการตามสัญญาสนับสนุนการบริหารการให้บริการกิจการภาคพื้น โดย WFS จะให้บริการเกี่ยวกับการควบคุมและประเมินผลคุณภาพการดำเนินงานบริการ การตลาด และสิ่งอำนวยความสะดวกของ BFS Ground การพัฒนาการควบคุมและวิธีการดำเนินงานที่ดีที่สุดเพื่อลดต้นทุนการดำเนินงาน การบริหารจัดการให้ BFS Ground

ดำเนินการตามสัญญาต่าง ๆ โดยรวมไปถึงสัญญาโครงการอุปกรณ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง และการให้ความช่วยเหลือในการจัดหาใบรับรองในการประกอบอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง

BFS Ground ได้รับสัมปทานจาก บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ตามสัญญาโครงการอุปกรณ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง ซึ่งอนุญาตให้ BFS Ground ดำเนินงานและให้บริการตามโครงการอุปกรณ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง โดยสัญญานี้มีอายุ 20 ปี นับตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2549

ทั้งนี้ BFS Ground เป็นผู้ให้บริการลูกค้าภาคพื้น และการให้บริการในลานจอดเครื่องบินและอุปกรณ์ภาคพื้น หนึ่งในสองราย ณ สนามบินสุวรรณภูมิ โดยผู้ประกอบการ อีกราย คือ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

1. การให้บริการลูกค้าภาคพื้น

BFS Ground ให้บริการลูกค้าภาคพื้นแก่ผู้โดยสาร สำหรับเที่ยวบินแบบประจำของสายการบินอื่น เที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ และเครื่องบินส่วนตัว ณ สนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งการให้บริการเหล่านี้ประกอบไปด้วย การบริการเช็คอิน การบริการออกบัตรโดยสาร การบริการติดตามกระเป๋า และสัมภาระ เป็นต้น

BFS Ground ให้บริการผู้โดยสารในเที่ยวบินต่าง ๆ มากกว่า 70 สายการบิน ที่สนามบินสุวรรณภูมิ โดยทั่วไปแล้ว สัญญาการให้บริการลูกค้าภาคพื้น จะมีระยะเวลา 2 ถึง 3 ปี และกำหนดค่าบริการเป็นสกุลเงินบาท

2. การให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น

BFS Ground ให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น แก่สายการบินต่าง ๆ สำหรับเที่ยวบินแบบประจำ เที่ยวบินเช่าเหมาลำ และเครื่องบินส่วนตัว ณ สนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งการให้บริการเหล่านี้ประกอบด้วย บริการรับส่งผู้โดยสาร ลูกเรือ และสัมภาระ การขนถ่ายและลำเลียงสินค้า เข้าออก จากเครื่องบิน บริการรถลากจูงเครื่องบิน รถบันไดบริการ ผู้โดยสารขึ้นลงเครื่องบิน บริการทำความสะอาดภายใน เครื่องบิน บริการเครื่องทำความเย็น (ACU) และเครื่อง บริการจ่ายกระแสไฟฟ้าภายในอากาศยานขณะจอด (GPU) บริการรถบรรทุกน้ำดื่ม น้ำใช้ บริการอุปกรณ์ซ่อมบำรุงภาคพื้น และการให้บริการข้อมูลเพื่อใช้ในการดำเนินการการบิน (Flight Operation) เป็นต้น

BFS Ground ให้บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น แก่สายการบินต่าง ๆ มากกว่า 93 สายการบิน ณ สนามบินสุวรรณภูมิ โดยทั่วไปแล้ว สัญญาการให้บริการในลานจอด และอุปกรณ์ภาคพื้น จะมีระยะเวลา 2 ถึง 3 ปี และกำหนดค่าบริการเป็นสกุลเงินบาท

BFS Ground เป็นผู้ให้บริการที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน การตรวจสอบความปลอดภัยการปฏิบัติการภาคพื้น Safety Audit for Ground Operations (ISAGO) จากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ International Air Transport Association (IATA), ระบบการจัดการ อาชีวอนามัยและความปลอดภัย Occupational Health and Safety Management Systems- ISO 45001:2018 และ มาตรฐานระบบบริหารงานคุณภาพ Quality Management System - ISO 9001:2015

• การให้บริการคลังสินค้า

BFS Cargo ให้บริการคลังสินค้าระหว่างประเทศ ณ สนามบินสุวรรณภูมิ ทั้งนี้ ในการดำเนินกิจการ BFS Cargo ได้ว่าจ้างให้ WFS ซึ่งเป็นผู้ให้บริการภาคพื้นและ คลังสินค้าแก่สายการบินทั่วโลกเข้ามาบริหารจัดการ ตามสัญญาสนับสนุนการบริหารคลังสินค้า โดย WFS ดำเนินการด้านการควบคุมและประเมินผลคุณภาพ การดำเนินงานบริการ บริหารจัดการด้านการตลาด พัฒนาการ ควบคุมวิธีดำเนินงานที่ดีที่สุดเพื่อลดต้นทุนการดำเนินงาน บริหารจัดการให้ BFS Cargo ปฏิบัติตามสัญญาต่าง ๆ โดยรวมไปถึงสัญญาโครงการคลังสินค้า และการให้ความ ช่วยเหลือแนะนำการประกอบกิจการคลังสินค้าตามมาตรฐานสากลและได้รับใบรับรองในการประกอบอุตสาหกรรม ที่เกี่ยวข้อง

BFS Cargo ได้รับสัมปทานจาก ทอท. ตามสัญญา โครงการคลังสินค้า โดยสัญญาโครงการคลังสินค้า นี้มีอายุ 20 ปี นับตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2549 ซึ่งเป็นวันที่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ โดยอนุญาตให้ BFS Cargo เข้าดำเนินงานและให้บริการ ตามสัญญาโครงการคลังสินค้า สำหรับสินค้าที่มีการขนส่ง ทางอากาศระหว่างประเทศในสนามบินสุวรรณภูมิ

ทั้งนี้ BFS Cargo มีอาคารคลังสินค้าที่สามารถเก็บรักษา และดูแลสินค้าทั่วไป สินค้าที่ต้องได้รับการดูแลเป็นพิเศษ รวมถึงสินค้าสดและผลไม้ สิ่งมีชีวิต และสินค้ามีมูลค่าสูง ทั้งนี้ BFS Cargo ได้ให้ความสำคัญในเรื่องความปลอดภัย ในอาคารคลังสินค้า โดยได้ทำการติดตั้งโทรทัศน์วงจรปิด จำนวน 301 เครื่องครอบคลุมทั้งอาคารคลังสินค้า โดยเฉพาะในบริเวณที่มีการเก็บรักษาสินค้าที่มีมูลค่าสูง จะมีการติดตั้งกล้องประจำพื้นที่อีกด้วย นอกจากนี้ยังมี เครื่องเอ็กซเรย์เพื่อที่จะตรวจสอบวัตถุระเบิด และมีการ ว่าจ้างเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยที่ได้รับการฝึกอบรม การรักษาความปลอดภัยในด้านการเดินอากาศ

BFS Cargo ได้รับการรับรองมาตรฐานด้านความปลอดภัย (Security Standard) จาก Transported Asset Protection Association (TAPA) มาตรฐานด้านคุณภาพ ISO 9001:2015 เป็นผู้ให้บริการที่ผ่านการรับรองมาตรฐานการตรวจสอบ ด้านความปลอดภัยจากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่าง ประเทศ International Air Transport Association (IATA) Safety Audit for Ground Operations (ISAGO) และมาตรฐานระบบการบริหารทางด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย (OHSAS 18001:2007) อีกทั้งยังเป็นตัวแทน ควบคุม 3 (Regulated Agent 3) คือ ผู้ให้บริการด้านสินค้า ที่อยู่ในประเทศที่ 3 และได้รับการตรวจสอบและอนุมัติ ตามมาตรฐานการบินของกลุ่มประเทศยุโรป (EU)

คลังสินค้าของ BFS Cargo ตั้งอยู่ ณ สนามบินสุวรรณภูมิ พื้นที่ใช้สอยทั้งหมดจำนวน 59,062 ตารางเมตร โดยจัดสรรเป็นพื้นที่สำหรับคลังสินค้า 47,971 ตารางเมตร (ซึ่งรวมพื้นที่ห้องควบคุมอุณหภูมิความเย็น จำนวน 2,235 ตารางเมตร) พื้นที่เก็บรักษาสินค้าที่ต้องการความปลอดภัยสูงมีการควบคุมการเข้าออกเป็นพิเศษ สำหรับสินค้ามูลค่าสูง พื้นที่ระบายอากาศสำหรับสินค้ามีชีวิต และมีพื้นที่สำหรับเก็บสินค้าอันตราย และพื้นที่ส่วนดำเนินงานและสำนักงาน จำนวน 11,091 ตร.ม. ทั้งนี้ อาคารคลังสินค้าของ BFS Cargo สามารถรองรับปริมาณสินค้าได้ 565,842 ตันต่อปี

ความสามารถในการรองรับปริมาณสินค้า	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568	
	ปี 2568	ปี 2567
น้ำหนักของสินค้าที่ให้บริการ (ตัน)	508,748	502,698
ปริมาณการรองรับสินค้า (ตันต่อปี)	565,842	565,842
การใช้งาน (Utilization) (ร้อยละ)	89.91%	88.84%

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 BFS Cargo มีจำนวนลูกค้า 90 ราย สัญญาการให้บริการคลังสินค้าจะมีระยะเวลา 2 ถึง 3 ปี และกำหนดค่าบริการเป็นสกุลเงินบาท

ทั้งนี้ BFS Cargo เป็นผู้ให้บริการคลังสินค้าระหว่างประเทศหนึ่งในสองราย ณ สนามบินสุวรรณภูมิ โดยผู้ให้บริการอีกรายคือ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)



• การให้บริการครัวการบิน

BAC ผลิตอาหารเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารในเที่ยวบินของบริษัทฯ และผู้โดยสารของสายการบินอื่น ๆ ณ สนามบินสุวรรณภูมิ โดยได้รับสัมปทานจาก ทอท. ตามสัญญาโครงการครัวการบิน ซึ่งอนุญาตให้ BAC ดำเนินงานให้บริการตามสัญญาโครงการครัวการบิน ณ สนามบินสุวรรณภูมิ เป็นระยะเวลา 20 ปี นับตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2549

โรงครัวของ BAC ตั้งอยู่ที่สนามบินสุวรรณภูมิ โดยมีพื้นที่ประมาณ 20,000 ตารางเมตร แบ่งเป็นพื้นที่สำหรับการเตรียมอาหารฮาลาล (Halal meals) 10,000 ตารางเมตร เตรียมอาหารทั่วไป 3,000 ตารางเมตร และอีก 400 ตารางเมตรสำหรับการเตรียมอาหารโคเชอร์ (Kosher meals) BAC สามารถผลิตอาหารสำหรับผู้โดยสารของบริษัทฯ และสายการบินอื่นรวมทั้งเที่ยวบินเช่าเหมาลำ โดยมีรายละเอียดดังนี้

	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568	
	ปี 2568	ปี 2567
จำนวนอาหารที่ผลิตสำหรับผู้โดยสารของบริษัทฯ (ล้านที่)	2.40	2.62
จำนวนอาหารที่ผลิตสำหรับผู้โดยสารของสายการบินอื่น (ล้านที่)	4.79	4.04
จำนวนอาหารที่ผลิตต่อวันโดยเฉลี่ย (ที่)	19,708	18,196

อาหารทุกที่ผลิตโดยผ่านมาตรฐานสากล ได้แก่ ระบบวิธีการที่ดีในการผลิตอาหาร (Good Manufacturing Practice (GMP)) และระบบการวิเคราะห์อันตรายและจุดวิกฤติ (Hazard Analysis and Critical Control Points: HACCP) อีกทั้งการผลิตอาหารฮาลาล (Halal meals) ได้รับการรับรองจากสำนักคณะกรรมการกลางอิสลามแห่งประเทศไทย และการผลิตอาหาร โคเชอร์ (Kosher meals) ได้รับการรับรองจากบริษัท ไทยคาซรุสเซอริวิสเซส จำกัด

นอกจากบริษัทฯ แล้ว BAC มีสายการบินที่เป็นลูกค้าอีก 32 ราย โดยสัญญาของธุรกิจบริการบินโดยทั่วไปจะมีระยะเวลา 1 ถึง 3 ปี และจะกำหนดราคาขายเป็นสกุลเงินบาท นอกจากนี้ BAC ยังให้บริการอาหารสำหรับห้องพักรับรองผู้โดยสารชั้นธุรกิจและชั้นประหยัดของบริษัทฯ และห้องพักรับรองผู้โดยสารชั้นธุรกิจของสายการบิน ณ สนามบินสุวรรณภูมิ

ทั้งนี้ BAC เป็นผู้ให้บริการครัวการบินหนึ่งในสามราย ณ สนามบินสุวรรณภูมิ โดยผู้ประกอบการอีกสองราย ได้แก่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัท แอลเอสจี สกายเชฟส์ จำกัด

ในปี 2568 ที่ผ่านมา ภาพรวมธุรกิจการบินด้านจำนวนผู้โดยสาร เติบโตร้อยละ 8 จากปี 2567 ถึงแม้ว่าภาพรวมของธุรกิจจะกลับมาดีขึ้นตามที่กล่าวข้างต้น แต่เนื่องจากบริษัทเป็นบริษัทซึ่งดำเนินการภายใต้สัมปทานครัวการบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทำให้บริษัท ยังคงมีภาระในการจ่ายชำระค่าผลประโยชน์ตอบแทนตามสัญญาสัมปทาน ภายหลังจากหมดมาตรการช่วยเหลือจากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) อันเป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อผลการดำเนินงานของบริษัท





3. ธุรกิจสนามบิน

บริษัทฯ เป็นเจ้าของและดำเนินการกิจการสนามบินจำนวน 3 สนามบิน คือสนามบินสมุย สนามบินตราด และ สนามบินสุโขทัย

• สนามบินสมุย

สนามบินสมุยเป็นสนามบินสาธารณะที่บริษัทเอกชนเป็นเจ้าของ เปิดดำเนินการในปี 2532 และได้ดำเนินการขยายโครงการสนามบินสมุย เพื่อให้มีขีดความสามารถที่จะรองรับการบริการผู้โดยสารเพิ่มขึ้น สนามบินสมุยได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (Civil Aviation Authority of Thailand: CAAT) ซึ่งสามารถรองรับเที่ยวบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ ประกอบด้วยทางวิ่ง 1 ทางวิ่ง ซึ่งมีระยะทาง 2,100 เมตร ทางขับจำนวน 6 ทางขับ ลานจอดอากาศยาน อาคารผู้โดยสาร 7 อาคาร อาคารตรวจรับบัตรโดยสาร ด้านตรวจคนเข้าเมือง ด้านศุลกากร และด้านควบคุมโรคติดต่อระหว่างประเทศ นอกจากนี้ สนามบินยังเพิ่มความสะดวกในการให้บริการผู้โดยสารในการตรวจรับบัตรโดยสาร โดยมีตู้ตรวจรับบัตรโดยสารอัตโนมัติให้บริการด้วยตนเอง ตั้งอยู่บริเวณอาคารผู้โดยสารขาออก

สนามบินสมุยให้บริการเที่ยวบินทั้งภายในประเทศ และระหว่างประเทศ โดยเที่ยวบิน ภายในประเทศคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 90 ของเที่ยวบินทั้งหมดครอบคลุมจุดหมายปลายทางหลัก ได้แก่ กรุงเทพมหานคร ภูเก็ต กระบี่ อุตะเภา หาดใหญ่ และเชียงใหม่ ขณะที่เที่ยวบินระหว่างประเทศ ให้บริการไปยังจุดหมายปลายทางสำคัญ ได้แก่ ประเทศสิงคโปร์ และเขตบริหารพิเศษฮ่องกง

แห่งสาธารณรัฐประชาชน จีน (ฮ่องกง) ปี 2568 สนามบินสมุยมีจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ยประมาณ 39 - 54 เที่ยวบินต่อวัน ขึ้นอยู่กับฤดูกาล หรือคิดเป็นประมาณ 16,000 - 17,000 เที่ยวบินต่อปี และมีจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการสนามบินอยู่ที่ประมาณ 3.0 ล้านคน

บริษัทฯ ได้กำหนดแผนกลยุทธ์ระยะยาวในการพัฒนาสนามบินสมุย โดยมุ่งยกระดับศักยภาพของสนามบินอย่างรอบด้าน ครอบคลุมด้านการออกแบบภูมิสถาปัตยกรรมที่สะท้อนอัตลักษณ์และความยั่งยืน การนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาเสริมสร้างประสิทธิภาพการดำเนินงาน ตลอดจนการบริหารจัดการพื้นที่ภายในอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ เพื่อรองรับการเติบโตของปริมาณผู้โดยสาร ยกระดับคุณภาพการให้บริการ และความสอดคล้องกับมาตรฐานสนามบินในระดับสากล ในปี 2568 บริษัทฯ ได้ปรับโครงสร้างการจัดการภายในองค์กร โดยได้ดำเนินการโอนสิทธิใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะสนามบินสมุยให้แก่ บริษัท กรุงเทพบริหารสนามบิน จำกัด (BAM) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯเป็นผู้บริหารสนามบินสมุย และมีคุณสมบัติครบถ้วนในการบริหารสนามบินตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (Civil Aviation Authority of Thailand: CAAT) ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน รวมถึงกฎหมายและมาตรฐานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

- **สนามบินตราด**

บริษัทฯ ได้เริ่มดำเนินกิจการสนามบินตราดเมื่อปี 2546 โดยดำเนินกิจการภายใต้ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินตราด ซึ่งมีผลบังคับใช้จนถึงวันที่ 14 มีนาคม 2569 สนามบินตราดอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ไปทางทิศตะวันออกเป็นระยะทาง 387 กิโลเมตร และจังหวัดตราดเป็นเมืองที่อยู่ใกล้พรมแดนประเทศกัมพูชา โดยบริษัทฯ เป็นสายการบินเพียงแห่งเดียวที่มีการบินไปยังจังหวัดตราด สนามบินมีพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 1,300 ไร่ ประกอบด้วยทางวิ่ง 1 ทางวิ่ง มีระยะทาง 1,800 เมตร

สนามบินตราดเป็นสนามบินหนึ่งในสามแห่งที่เป็นเจ้าของโดยบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โดยเปิดให้บริการแก่ทั้งสายการบินและการบินทั่วไป โดยมี ICAO Airport Reference Code เป็น 4C ทางวิ่งเป็นทางวิ่งแบบ Asphaltic Concrete ความยาว 1,800 เมตร ความกว้าง 45 เมตร และมีพื้นที่เขตทางวิ่งตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ สนามบินตราดเปิดให้บริการตั้งแต่เวลา 06:00 น. ถึง 19:00 น. ตามเวลาท้องถิ่น ปัจจุบันสนามบินตราดมีการให้บริการตรวจคนเข้าเมืองและศุลกากร สนามบินตราดมีการเก็บค่าบริการลงจอด ตามที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย สนามบินตราดมีบริการการจราจรทางอากาศให้บริการตลอดเวลาที่เปิดทำการ





• สนามบินสุโขทัย

บริษัทฯ ได้เริ่มดำเนินการกิจการสนามบินสุโขทัย เมื่อปี 2541 สนามบินสุโขทัยตั้งอยู่ในจังหวัดสุโขทัย ซึ่งห่างจากกรุงเทพฯ ไปทางทิศเหนือเป็นระยะทาง 440 กิโลเมตร มีประชากรอาศัยอยู่ประมาณ 600,000 คน ทั้งนี้ อุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัยซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่ทางทิศตะวันตกเป็นระยะทาง 12 กิโลเมตร ได้รับการประกาศให้เป็นแหล่งมรดกโลกจากองค์การยูเนสโก ตั้งแต่ปี 2534 ทั้งนี้ บริษัทฯ เป็นสายการบินเพียงแห่งเดียวที่มีการบินไปยังจังหวัดสุโขทัย

สนามบินสุโขทัยเปิดดำเนินการเป็นเวลา 12 ชั่วโมงต่อวัน โดยมีพื้นที่ทั้งหมดของสนามบินที่ได้รับอนุญาตประมาณ 1,018 ไร่ ประกอบด้วยทางวิ่ง 1 ทางวิ่ง มีระยะทาง 2,100 เมตร และมีทางขับจำนวน 1 ทางขับ ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ 3,870 ตารางเมตร และมีจำนวน 2 สถานีจอดอากาศยานที่พร้อมใช้งาน คิดเป็นพื้นที่ประมาณ 9,975 ตารางเมตร สนามบินสุโขทัยมีอาคารผู้โดยสารจำนวน 2 อาคาร ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ 1,026 ตารางเมตร โดยเป็นพื้นที่ในเชิงพาณิชย์ 784 ตารางเมตร

ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

ที่ดินและอาคารหลัก

ที่ดินและอาคารหลักที่บริษัทฯ มีกรรมสิทธิ์ สิทธิครอบครอง หรือสิทธิการเช่าตั้งอยู่ในประเทศไทย สำหรับใช้ในวัตถุประสงค์เพื่อการดำเนินงานกิจการของบริษัทฯ ตามสถานที่ตั้งต่าง ๆ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ลักษณะสำคัญของทรัพย์สินถาวรหลัก	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568	ภาระหลักประกัน
อาคารสำนักงานใหญ่เป็นอาคาร 20 ชั้น ตั้งอยู่ที่ ถ.วิภาวดีรังสิต เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร	บริษัทฯ เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ ในที่ดินและอาคาร	181.3	จดจำนองเป็นหลักประกัน กับสถาบันการเงินในวงเงิน จำนอง 2,000 ล้านบาท
อาคารสำนักงาน (ทับสุวรรณ) เป็นอาคาร 4 ชั้น ตั้งอยู่ที่ อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	บริษัทฯ เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ ในที่ดินและสิทธิการเช่า ในอาคารและที่ดินบางส่วน	180.7	ปลอดภาระ
โรงซ่อมอากาศยาน ตั้งอยู่ที่สนามบินดอนเมือง ถ.วิภาวดีรังสิต เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร	บริษัทฯ เป็นเจ้าของสิทธิการเช่า ในที่ดินและอาคาร ⁽²⁾	1.7	ไม่มี
สนามบินสมุย ตั้งอยู่ที่ อ.เกาะสมุย จ. สุราษฎร์ธานี	บริษัทฯ เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ ในอาคารและที่ดินบางส่วน และสิทธิการเช่าในอาคารและที่ดินบางส่วน	2,032.6	จดจำนองทรัพย์สินส่วนใหญ่เป็นหลักประกันกับสถาบันการเงินในวงเงิน จำนอง 13,000 ล้านบาท
สนามบินสุโขทัย ตั้งอยู่ที่ อ.สวรรคโลก จ.สุโขทัย	บริษัทฯ เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ ในอาคารและที่ดิน และสิทธิการเช่าในที่ดินบางส่วน	502.2	ปลอดภาระ
สนามบินตราด ตั้งอยู่ที่ อ.เขาสมิง จ.ตราด	บริษัทฯ เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ ในที่ดินบางส่วน และกรรมสิทธิ์ในอาคาร และสิทธิครอบครองในที่ดินบางส่วน	1,444.3	ปลอดภาระ




บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด (BAC)

ลักษณะสำคัญของทรัพย์สินถาวรหลัก	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568	ภาระหลักประกัน
ทรัพย์สินถาวรและสินทรัพย์สิทธิการใช้อาคารและส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์ครัว	บริษัทฯ มีสิทธิการใช้อาคารและส่วนปรับปรุงอาคาร (ตามสัญญาเช่า)	13.2	ไม่มี




บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพ เวิลด์ไวด์ไฟลท์เซอร์วิส จำกัด (BFS Ground)


ลักษณะสำคัญของทรัพย์สินทางหลัก	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568	ภาระหลักประกัน
ทรัพย์สินถาวรและสินทรัพย์สิทธิการใช้อาคารและส่วนปรับปรุงอาคาร	บริษัทฯ มีสิทธิการใช้อาคารและส่วนปรับปรุงอาคาร (ตามสัญญาเช่า)	62.6	ไม่มี
เครื่องจักรและอุปกรณ์ดำเนินงาน	บริษัทฯ เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์	562.4	ไม่มี

ตารางต่อไปนี้ แสดงถึงเครื่องหมายการค้าของบริษัทฯ และประเภทสินค้าที่ใช้เครื่องหมายดังกล่าว



ลำดับที่	เครื่องหมายการค้า	สำหรับสินค้าประเภท	วันหมดอายุ
1		• โปสการ์ด	9 ตุลาคม 2570
2		• นาฬิกา พวงกุญแจ ทำด้วยโลหะมีค่า	9 ตุลาคม 2570
3		• เสื้อ (ยกเว้นเสื้อชั้นใน และเสื้อกีฬา) • เสื้อแจ็กเก็ต • หมวกแก๊ป	9 ตุลาคม 2570
4		• ผ้าบาติก	9 ตุลาคม 2570
5		• เข็มกลัด	9 ตุลาคม 2570
6		• กระเป๋าใส่เครื่องสำอาง • กระเป๋าเอนกประสงค์ • กระเป๋าใส่พาสปอร์ต • กระเป๋าคาดเอว • ซองทำด้วยหนัง • ร่มกันแดด	9 ตุลาคม 2570
7		• วารสาร	22 เมษายน 2571
8		• พันธุ์พืช • ดอกไม้ธรรมชาติ	1 กันยายน 2576

ตารางต่อไปนี้ แสดงถึงเครื่องหมายการค้าของบริษัทฯ และประเภทสินค้าที่ใช้เครื่องหมายดังกล่าวที่ได้จดทะเบียนในประเทศกัมพูชา

ลำดับที่	เครื่องหมายการค้า	สำหรับสินค้าประเภท	วันหมดอายุ
1		<ul style="list-style-type: none"> • นาฬิกาพกคล้องโซ่ • นาฬิกาโครโนกราฟ • กล้องบรรจุนาฬิกา • ห่วงคล้องกุญแจ (ประเภทของตกแต่ง หรือรีโมทคอนโทรล) • เหมียวตรา • เข็ม (เน็คไท) • ที่หนีบเน็คไท • เข็มเน็คไท • เหมียวที่ระลึก (ทองแดง) • นาฬิกาข้อมือ 	17 กรกฎาคม 2575
2		<ul style="list-style-type: none"> • กล้องบรรจุการ์ด (บรรจุกระดาดไนต์) • กระเป๋าถือ • กระเป๋าเดินทางสำหรับผู้ชาย • กระเป๋าเดินทางสำหรับผู้หญิง • กระเป๋าเดินทาง • ร่ม 	17 กรกฎาคม 2575
3		<ul style="list-style-type: none"> • นาฬิกาพกคล้องโซ่ • นาฬิกาโครโนกราฟ • กล้องบรรจุนาฬิกา • ห่วงคล้องกุญแจ (ประเภทของตกแต่ง หรือรีโมทคอนโทรล) • เหมียวตรา • เข็ม (เน็คไท) • ที่หนีบเน็คไท • เข็มเน็คไท • เหมียวที่ระลึก (ทองแดง) • นาฬิกาข้อมือ 	17 กรกฎาคม 2575
4		<ul style="list-style-type: none"> • กล้องบรรจุการ์ด (บรรจุกระดาดไนต์) • กระเป๋าถือ • กระเป๋าเดินทางสำหรับผู้ชาย • กระเป๋าเดินทางสำหรับผู้หญิง • กระเป๋าเดินทาง • ร่ม 	17 กรกฎาคม 2575
5		<ul style="list-style-type: none"> • นาฬิกาพกคล้องโซ่ • นาฬิกาโครโนกราฟ • กล้องบรรจุนาฬิกา • ห่วงคล้องกุญแจ (ประเภทของตกแต่ง หรือรีโมทคอนโทรล) • เหมียวตรา • เข็ม (เน็คไท) • ที่หนีบเน็คไท • เข็มเน็คไท • เหมียวที่ระลึก (ทองแดง) • นาฬิกาข้อมือ 	17 กรกฎาคม 2575




ลำดับที่	เครื่องหมายการค้า	สำหรับสินค้าประเภท	วันหมดอายุ
6		<ul style="list-style-type: none"> • กล่องบรรจุการ์ต (บรรจุกระดาษโน้ต) • กระเป๋าลือ • กระเป๋าสตางค์สำหรับผู้ชาย • กระเป๋าสตางค์สำหรับผู้หญิง • กระเป๋าเดินทาง • ร่ม 	17 กรกฎาคม 2575




ตารางต่อไปนี้ แสดงถึงเครื่องหมายบริการของบริษัทฯ และประเภทการบริการที่ใช้เครื่องหมายดังกล่าว

ลำดับที่	เครื่องหมายการค้า	สำหรับสินค้าประเภท	วันหมดอายุ
1		<ul style="list-style-type: none"> • การขนส่งทางอากาศ • การขนส่งทางบก • การขนส่งทางทะเล • การขนส่งทางเรือ • การขนส่งผู้โดยสาร • การขนส่งโดยรถโดยสาร • การจัดท่องเที่ยวชมทัศนียภาพ • การจ้ดนำเที่ยว • การบริการที่จอดรถ • การรับขนของ • การจองที่นั่งเพื่อการเดินทาง • การส่งข่าวสารหรือพัสดุภัณฑ์ • การส่งหนังสือพิมพ์ • การให้การดูแลนักท่องเที่ยว • การให้เข้าที่จอดรถยานพาหนะ • การให้เข้ายานพาหนะ • การให้เข้าโรงจอดอากาศยาน 	9 ตุลาคม 2570
2		<ul style="list-style-type: none"> • การขนส่งทางอากาศ • การขนส่งทางบก • การขนส่งทางทะเล • การขนส่งทางเรือ • การขนส่งผู้โดยสาร • การขนส่งรถโดยสาร • การจัดท่องเที่ยวชมทัศนียภาพ • การจ้ดนำเที่ยว • การบริการที่จอดรถ • การรับขนของ • การจองที่นั่งเพื่อการเดินทาง • การส่งข่าวสาร หรือพัสดุภัณฑ์ • การส่งหนังสือพิมพ์ • การให้การดูแลนักท่องเที่ยว • การให้เข้าที่จอดรถยานพาหนะ • การให้เข้ายานพาหนะ • การให้เข้าโรงจอดอากาศยาน 	13 พฤษภาคม 2574

ลำดับที่	เครื่องหมายการค้า	สำหรับสินค้าประเภท	วันหมดอายุ
3		<ul style="list-style-type: none"> • ขนส่งโดยรถโดยสาร • ขนส่งผู้โดยสาร • คลังสินค้า • จัดจำหน่ายบัตรโดยสาร • สำรองที่นั่งเพื่อการเดินทาง • ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง 	1 กันยายน 2576
4		<ul style="list-style-type: none"> • จัดทำอาหารและเครื่องดื่มภัตตาคาร 	1 กันยายน 2576
5		<ul style="list-style-type: none"> • จัดแสดงพิพิธภัณฑ์ 	1 กันยายน 2576
6		<ul style="list-style-type: none"> • จัดทำอาหารและเครื่องดื่ม • ภัตตาคาร 	1 กันยายน 2576
7		<ul style="list-style-type: none"> • ขนส่งโดยรถโดยสาร • ขนส่งผู้โดยสาร • คลังสินค้า • จัดจำหน่ายบัตรโดยสาร • สำรองที่นั่งเพื่อการเดินทาง • ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง 	1 กันยายน 2576
8		<ul style="list-style-type: none"> • ขนส่งผู้โดยสาร • จัดเก็บสินค้า • สำรองที่นั่งเพื่อการเดินทาง • ให้บริการอาหารและเครื่องดื่ม • จัดเตรียมที่พักชั่วคราว 	15 มิถุนายน 2575
9		<ul style="list-style-type: none"> • ขนส่งผู้โดยสาร • จัดเก็บสินค้า • สำรองที่นั่งเพื่อการเดินทาง • ให้บริการอาหารและเครื่องดื่ม • จัดเตรียมที่พักชั่วคราว 	15 มิถุนายน 2575
10		<ul style="list-style-type: none"> • ขนส่งผู้โดยสาร • จัดเก็บสินค้า • สำรองที่นั่งเพื่อการเดินทาง • ให้บริการอาหารและเครื่องดื่ม • จัดเตรียมที่พักชั่วคราว 	15 มิถุนายน 2575

ตารางต่อไปนี้ แสดงถึงเครื่องหมายบริการของบริษัทฯ และประเภทการบริการที่ได้จดทะเบียนในประเทศกัมพูชา




ลำดับที่	เครื่องหมายการค้า	สำหรับสินค้าประเภท	วันหมดอายุ
1		<ul style="list-style-type: none"> • การขนส่งทางอากาศ • การให้เช่าอากาศยาน • การจัดหาเที่ยว • การขนส่งทางเรือ • การสำรองที่นั่งเพื่อการเดินทาง • การเป็นนายหน้าจัดหา (การขนส่ง) • การขนส่งโดยรถโดยสาร • การขนส่งโดยรถยนต์ • การขนส่งสินค้า • การบรรทุกสินค้า • การให้ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง • การให้บริการนักบิน • การให้บริการจอง (การขนส่ง) • การให้บริการจอง (การเดินทาง) • การขนส่ง • การให้บริการจองสำหรับการขนส่ง • การให้บริการข้อมูลการเดินทาง • การเช่าคลังสินค้า 	17 กรกฎาคม 2575
2		<ul style="list-style-type: none"> • บริการพื้นที่โฆษณา (เช่า) • บริการบริหารธุรกิจโรงแรม • บริการแนบเอกสารข่าว • บริการให้เช่าพื้นที่โฆษณาบนสื่อสารสนเทศ • บริการให้เช่าเวลาโฆษณาบนสื่อสารสนเทศ 	13 พฤษภาคม 2575
3		<ul style="list-style-type: none"> • บริการพื้นที่โฆษณา (เช่า) • บริการบริหารธุรกิจโรงแรม • บริการแนบเอกสารข่าว • บริการให้เช่าพื้นที่โฆษณาบนสื่อสารสนเทศ • บริการให้เช่าเวลาโฆษณาบนสื่อสารสนเทศ 	17 กรกฎาคม 2575

ลำดับที่	เครื่องหมายการค้า	สำหรับสินค้าประเภท	วันหมดอายุ
4		<ul style="list-style-type: none"> • การขนส่งทางอากาศ • การให้เช่าอากาศยาน • การจัดนำเที่ยว • การขนส่งทางเรือ • การสำรองที่นั่งเพื่อการเดินทาง • การเป็นนายหน้าจัดหา (การขนส่ง) • การขนส่งโดยรถโดยสาร • การขนส่งโดยรถยนต์ • การขนส่งสินค้า • การบรรทุกสินค้า • การให้ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง • การให้บริการนักบิน • การให้บริการจอง (การขนส่ง) • การให้บริการจอง (การเดินทาง) • การขนส่ง • การให้บริการจองที่สำหรับการขนส่ง • การให้บริการข้อมูลการเดินทาง • การเช่าคลังสินค้า 	17 กรกฎาคม 2575
5		<ul style="list-style-type: none"> • บริการพื้นที่โฆษณา (เช่า) • บริการบริหารธุรกิจโรงแรม • บริการแนบเอกสารข่าว • บริการให้เช่าพื้นที่โฆษณาบนสื่อสารสนเทศ • บริการให้เช่าเวลาโฆษณาบนสื่อสารสนเทศ 	17 กรกฎาคม 2575
6		<ul style="list-style-type: none"> • การขนส่งทางอากาศ • การให้เช่าอากาศยาน • การจัดนำเที่ยว • การขนส่งทางเรือ • การสำรองที่นั่งเพื่อการเดินทาง • การเป็นนายหน้าจัดหา (การขนส่ง) • การขนส่งโดยรถโดยสาร • การขนส่งโดยรถยนต์ • การขนส่งสินค้า • การบรรทุกสินค้า • การให้ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง • การให้บริการนักบิน • การให้บริการจอง (การขนส่ง) • การให้บริการจอง (การเดินทาง) • การขนส่ง • การให้บริการจองที่สำหรับการขนส่ง • การให้บริการข้อมูลการเดินทาง • การเช่าคลังสินค้า 	17 กรกฎาคม 2575


ตารางต่อไปนี้ แสดงถึงรายการโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่บริษัทฯ ได้มีการแจ้งข้อมูลลิขสิทธิ์

ลำดับที่	ชื่อผลงาน	ทะเบียนข้อมูลเลขที่
1	BANGKOK AIRWAYS INTERNET RESERVATION AND TICKETING SYSTEM (BIRTS)	ว1. 1294
2	EMERGENCY RESPONSE TEAM SYSTEM (ERTS)	ว1.2906
3	SHORT MESSAGE SERVICE GATEWAY (SMS-GW)	ว1.2905
4	PG TIME ATTENDANT (PGTAS)	ว1.2904
5	HUMAN RESOURCES MANAGEMENT SYSTEM (HRMS)	ว1.2903
6	FINANCIAL INTEGRATED SYSTEM (FIS)	ว1.2902
7	INVENTORY SYSTEM	ว1.2901
8	BANGKOK AIRWAYS INTERNET RESERVATION AND TICKETING SYSTEM (BIRTS) VERSION 4	ว1.2899
9	CASE MANAGEMENT SYSTEM(CMS)	ว1.2900
10	GOA1 CREATE CASH COMPENSATION	ว1. 5285
11	GOA1 REIMBURSE PROCESSING (REVIEWER)	ว1. 5286
12	GOA1 REIMBURSE PROCESSING (APPROVER)	ว1. 5287
13	GOA2 CREATE UPLIFT RECORDING	ว1. 5288
14	GOA2 REVIEW UPLIFT RECORDING	ว1. 5289
15	GOA2 APPROVE UPLIFT RECORDING	ว1. 5290

ตารางต่อไปนี้ แสดงถึงเครื่องหมายการค้าของ BAC และประเภทสินค้าที่ใช้เครื่องหมายดังกล่าว

ลำดับที่	เครื่องหมายการค้า	สำหรับสินค้าประเภท	วันหมดอายุ
1		• น้ำผลไม้ น้ำผัก น้ำดื่ม	3 มิถุนายน 2572
2		• อาหารสำเร็จรูปที่มีเนื้อสัตว์และผักเป็นหลัก	3 มิถุนายน 2572
3		• อาหารสำเร็จรูปที่มีข้าวเป็นหลัก เค้ก ขนมปัง พาย คุกกี้	3 มิถุนายน 2572

ตารางต่อไปนี้ แสดงถึงเครื่องหมายบริการของ BAC และประเภทบริการที่ใช้เครื่องหมายดังกล่าว

ลำดับที่	เครื่องหมายการค้า	สำหรับสินค้าประเภท	วันหมดอายุ
1		• การบริการอาหารและเครื่องดื่ม	3 มิถุนายน 2572



การตลาดและการแข่งขัน

• การยกระดับประสบการณ์การใช้บริการของผู้โดยสาร

บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะยกระดับประสบการณ์การใช้บริการของผู้โดยสาร ด้วยการให้บริการระดับพรีเมียมและมีคุณภาพ รวมถึงการให้บริการห้องพักรับรองผู้โดยสารที่สนามบินโดยไม่เสียค่าใช้จ่าย การให้บริการด้วยความเป็นมิตร และการให้บริการที่เน้นความใส่ใจในผู้โดยสาร การใช้เครื่องบินที่มีอายุการใช้งานต่ำ และการให้บริการในจุดหมายปลายทางอันเป็นแหล่งวัฒนธรรม และสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ

บริษัทฯ สร้างความแตกต่างให้ประสบการณ์การใช้บริการของผู้โดยสาร ด้วยการให้บริการห้องพักรับรองผู้โดยสาร โดยไม่มีค่าใช้จ่าย โดยห้องพักรับรองสำหรับผู้โดยสารชั้นประหยัด บริษัทฯ ได้ให้บริการอาหารว่าง เครื่องดื่ม และการให้บริการอินเทอร์เน็ตโดยไม่เสียค่าใช้จ่าย สำหรับการให้บริการห้องพักรับรองผู้โดยสารชั้นธุรกิจ นั้นจะแยกออกจากการให้บริการแก่ผู้โดยสารชั้นประหยัด โดยห้องพักรับรองผู้โดยสารชั้นธุรกิจจะให้บริการ อาหารจานร้อน ห้องอาบน้ำ และการให้บริการอินเทอร์เน็ต เป็นต้น

ในการให้บริการด้วยคุณภาพระดับที่ดีที่สุดแก่ผู้โดยสาร บริษัทฯ มีพนักงานที่มีความสามารถในการสื่อสารภาษาอังกฤษได้ มีมนุษยสัมพันธ์ที่ดี และมีความเป็นมืออาชีพ ทั้งนี้ การรับพนักงานจะต้องผ่านขั้นตอนที่เข้มงวด และจะมีการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่องและเข้มข้น และมีกิจกรรมการเสริมสร้างสมรรถภาพในการทำงาน ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้จัดสรรงบประมาณสำหรับการฝึกอบรมพนักงานที่ให้บริการผู้โดยสารทุกปี เพื่อให้แน่ใจได้ว่าพนักงานได้รับการเตรียมความพร้อมมาเป็นอย่างดีในการให้ความช่วยเหลือแก่ผู้โดยสารได้อย่างมีประสิทธิภาพ

• การโฆษณาและการส่งเสริมการขาย

บริษัทฯ เชื่อว่าการที่ประเทศไทยเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยม บริษัทฯ มินโยบายทางการตลาดโดยให้ความสำคัญกับวัฒนธรรมไทยอันเป็นเอกลักษณ์ที่ดึงดูดใจ รวมถึงการต้อนรับนักท่องเที่ยวอย่างมีไมตรีด้วยมนุษยสัมพันธ์อันดีของคนไทย โดยบริษัทฯ มีความมุ่งหมายที่จะเสริมสร้างภาพลักษณ์ให้ดีขึ้นและสร้างชื่อเสียงที่โดดเด่นในด้านคุณภาพการให้บริการแก่ผู้โดยสาร

ค่าใช้จ่ายทางการตลาดของบริษัทฯ เป็นค่าใช้จ่ายในการโฆษณาและประชาสัมพันธ์ทางสื่อต่าง ๆ รวมทั้งการสนับสนุนกิจกรรมของบริษัทท่องเที่ยวและตัวแทนการท่องเที่ยวเป็นหลัก โดยส่วนใหญ่บริษัทฯ จะโฆษณาผ่านช่องทางอินเทอร์เน็ต บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ สื่อสังคมออนไลน์ งานแสดงสินค้าทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ แผ่นป้ายโฆษณากลางแจ้ง หนังสือพิมพ์ และโทรทัศน์ และ การโฆษณาทางวิทยุ

แม้ว่าบริษัทฯ จะทำการตลาดโดยเน้นจุดหมายปลายทางภายในประเทศไทยและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ บริษัทฯ ก็ยังสามารถรองรับผู้โดยสารระหว่างประเทศที่ต้องการเชื่อมต่อกับเส้นทางการบินที่บริษัทฯ ให้บริการอยู่ ด้วยการเข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) และข้อตกลงระหว่างสายการบินอื่น ๆ และการมีผู้แทนจำหน่ายบัตรโดยสารและสำนักงานด้านการตลาดของบริษัทฯ ตั้งอยู่ในหลายพื้นที่ในภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วโลก

• การกำหนดราคาและการบริหารจัดการรายได้

จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการและค่าบัตรโดยสารที่เรียกเก็บ มีผลต่อธุรกิจของบริษัทฯ บริษัทฯ ได้ติดตั้งระบบการบริหารจัดการรายได้เพื่อเพิ่มรายได้ในแต่ละเที่ยวบินให้เหมาะสม ทั้งนี้ การบริหารจัดการรายได้เป็นกระบวนการที่ใช้ในการคำนวณราคาบัตรโดยสารและจำนวนที่นั่งผู้โดยสารที่มีอยู่สำหรับผู้โดยสารชั้นธุรกิจและผู้โดยสารชั้นประหยัด เพื่อเพิ่มรายได้จากการขายบัตรโดยสารให้สูงที่สุด บนพื้นฐานของพฤติกรรมทางด้านอุปสงค์ที่คาดการณ์ไว้ในแต่ละตลาด

จากการใช้ระบบการบริหารจัดการรายได้ในปัจจุบัน บริษัทฯ พยายามที่จะเพิ่มรายได้ให้ได้ในแต่ละเที่ยวบิน โดยการจัดสรรที่นั่งผู้โดยสารที่มีอยู่ตามราคาบัตรโดยสารในแต่ละชั้นเพื่อให้บริษัทฯ ได้รับประโยชน์สูงสุด

บริษัทฯ มีโครงสร้างราคาบัตรโดยสารที่หลากหลาย เพื่อที่จะตอบสนองความต้องการในแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่นั่งผู้โดยสารบนเครื่องบินได้ถูกแบ่งออกเป็นชั้นธุรกิจและชั้นประหยัด โดยบริษัทฯ จะกำหนดจำนวนที่นั่งในแต่ละราคาผ่านกระบวนการวิเคราะห์การแข่งขันอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นหนึ่งในกระบวนการในการบริหารจัดการรายได้ การคาดการณ์ล่วงหน้า และการกำหนดราคาที่เหมาะสมที่สุด ทั้งนี้ บริษัทฯ ใช้การคาดการณ์ซึ่งอ้างอิงจากข้อมูลการสำรองที่นั่งในอดีต รวมเข้ากับการสำรองที่นั่งในปัจจุบัน ประกอบกับงานหรือเหตุการณ์ (event) ที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคต รวมถึงแรงกดดันจากภาวะการแข่งขัน และปัจจัยอื่น ๆ ในการกำหนดโครงสร้างราคาบัตรโดยสารเพื่อเพิ่มรายได้สูงสุด

บริษัทฯ ใช้นโยบายการตลาดและการขายเพื่อเป็นการเพิ่มรายได้ในการขนส่งผู้โดยสารสูงสุดดังนี้

1. กำหนดโครงสร้างราคาที่ไม่ซับซ้อนและนำเสนอขายในแต่ละจุดขายเพื่อเพิ่มรายได้ให้สัมพันธ์กับลักษณะของแต่ละจุดขายและช่องทางการจัดจำหน่าย เพื่อให้บริษัทฯ มีผลตอบแทนสูงสุดและลดการสูญเสียรายได้
2. ใช้ระบบบัตรโดยสารอัตโนมัติเพื่อป้องกันการสูญเสียรายได้เนื่องจากความผิดพลาดจากตัวบุคคลและเพิ่มรายได้จากค่าบริการเสริมได้แก่ ค่าธรรมเนียมจากสัมภาระส่วนเกิน
3. ใช้แผนการตลาดส่งเสริมการขายในเส้นทางบินที่ให้ผลตอบแทนสูง
4. จัดสรรที่นั่งสำหรับบัตรโดยสารในแต่ละระดับราคาให้เกิดประโยชน์สูงสุด ตามอุปสงค์ที่คาดการณ์ไว้ซึ่งพิจารณาจากข้อมูลที่ผ่านมาของแต่ละเส้นทางการบิน
5. จัดลำดับการจัดสรรที่นั่งให้แก่ผู้โดยสารให้เกิดประโยชน์สูงสุด ตามอุปสงค์ที่คาดการณ์ไว้เพื่อที่จะเพิ่มรายได้ให้แก่ทั้งเครือข่ายการบิน ไม่เพียงแต่เพิ่มรายได้เฉพาะในบางเส้นทางการบินเท่านั้น

• การรักษาลูกค้าประจำโดยโปรแกรม FlyerBonus

ตั้งแต่มีการจัดตั้งโปรแกรมสะสมไมล์ (Frequent Flyer Program) ของบริษัทฯ ในชื่อ “FlyerBonus” ในปี 2548 โปรแกรมดังกล่าว ก็มีบทบาทสำคัญในการดำเนินกลยุทธ์ทางการตลาดของบริษัทฯ และเป็นหนึ่งในวิธีการพื้นฐานในการสร้างและรักษาลูกค้าของบริษัทฯ โปรแกรม FlyerBonus ของบริษัทฯ โดยการแลกบัตรโดยสารจะช่วยส่งเสริมให้ลูกค้าใช้บริการของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ สมาชิกสามารถสะสมไมล์ได้จากเที่ยวบินของบริษัทฯ และจากเที่ยวบินของสายการบินภายใต้ความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) ในกิจกรรมส่งเสริมการขายของโปรแกรม FlyerBonus คะแนนสะสมไมล์สามารถแลกเพื่อรับบัตรโดยสารโดยไม่เสียค่าใช้จ่าย หรือแลกเปลี่ยนเป็นส่วนลด หรือยกระดับชั้นโดยสารในเที่ยวบินของบริษัทฯ หรือแลกเปลี่ยนสินค้าที่ขายบนเที่ยวบิน ทั้งนี้ โปรแกรม FlyerBonus มีพันธมิตรผู้ประกอบการธุรกิจเดินทาง ซึ่งรวมถึงสายการบินทั้งหมดตามความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) สถาบันการเงิน บริษัทให้เช่ารถยนต์ และโรงแรมทั้งในท้องถิ่นและระหว่างประเทศ ทำให้สมาชิกสามารถทำการสะสมไมล์ได้ทุกวันผ่านการใช้จ่ายใช้สอยประจำ การเช่ารถยนต์และการเข้าพักในโรงแรม

นอกจากนี้ ฟลายเออร์โบน์สยังคงตอบแทนลูกค้าของสายการบินฯ โดยเพิ่มสิทธิประโยชน์ให้กับสมาชิกอย่างต่อเนื่อง อาทิ การมอบส่วนลดและสิทธิประโยชน์จากโรงแรม ร้านค้า และร้านอาหารชื่อดัง ที่ตั้งอยู่ในเส้นทางต่าง ๆ ที่สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส รวมถึงโปรโมชั่นพิเศษสะสมคะแนนและแลกรางวัลจากสายการบินฯ และโปรโมชั่นร่วมกับคู่ค้าตลอดปีที่ผ่านมา



นโยบายการตลาด

กลุ่มเป้าหมายของบริษัทฯ ในปัจจุบัน ยังคงเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวเป็นหลัก เนื่องจากประเทศไทยยังคงมีศักยภาพด้านการท่องเที่ยว ประกอบกับการให้บริการห้องพักรับรองผู้โดยสารโดยไม่เสียค่าใช้จ่าย ถือเป็นจุดเด่นของบริษัทฯ เมื่อเปรียบเทียบกับสายการบินอื่น ๆ โดยในอดีตที่ผ่านมา ผู้โดยสารของบริษัทฯ เป็นผู้โดยสารจากต่างประเทศเป็นหลัก และยังคงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง สำหรับผู้โดยสารภายในประเทศเองมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องและมีศักยภาพที่ดีขึ้น บริษัทฯ จึงได้ดำเนินการขยายตลาดผู้โดยสารภายในประเทศควบคู่กันไปเช่นกัน ทั้งนี้ เพื่อเป็นการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุดและเป็นการลดความเสี่ยงจากการพึ่งพิงผู้โดยสารจากต่างประเทศ

โดยทางบริษัทมีส่วนบริหารลูกค้าสัมพันธ์และประสบการณ์ลูกค้าโดยทำหน้าที่บริหารจัดการ ซึ่งตอบสนองข้อคิดเห็นของลูกค้า โดยมุ่งเน้นการสร้างความสัมพันธ์และรักษาลูกค้าแบบยั่งยืน ด้วยตระหนักดีว่าการสร้างและรักษาความสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้าเป็นกุญแจหลักแห่งความสำเร็จในการดำเนินธุรกิจ

• การจำหน่ายและช่องทางการจำหน่าย

บริษัทฯ มีช่องทางการจัดจำหน่ายหลัก 2 ช่องทาง ได้แก่ การขายทางตรง โดยผ่านสำนักงานขายของบริษัทฯ ศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ และเว็บไซต์ และการขายทางอ้อม

1. การขายทางตรง

บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารทางตรงผ่านช่องทางต่าง ๆ รวมถึงสำนักงานขาย เคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสาร เคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสารประจำสนามบิน ศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ และผ่านช่องทางบนหน้าเว็บไซต์



สำนักงานขาย เคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสาร และเคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสารประจำสนามบิน

บริษัทฯ มีสำนักงานขายบัตรโดยสาร ซึ่งดำเนินการโดยบริษัทฯ และผ่านทางตัวแทนจำหน่ายในทวีปยุโรป เช่น ประเทศแคนาดา ออสเตรเลีย และในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เช่น ประเทศไทย สิงคโปร์ กัมพูชา ลาว และเมียนมาร์ และฮ่องกง นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังขายบัตรโดยสารที่เคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสารซึ่งตั้งอยู่ในสนามบินที่บริษัทฯ ให้บริการอยู่ ซึ่งเคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสารประจำสนามบินเหล่านี้ได้อำนวยความสะดวกให้แก่ลูกค้าที่ต้องการเข้ามาสำรองที่นั่งหรือเปลี่ยนแปลงการสำรองที่นั่งด้วยตนเอง โดยสามารถชำระค่าบัตรโดยสารด้วยเงินสด บัตรเครดิต หรือบัตรเดบิต

ส่วนฯ ยังคงมุ่งเน้นความสำคัญในด้านการพัฒนาบริการอย่างต่อเนื่อง โดยจัดส่งพนักงานเข้ารับการอบรม Service Mind เพื่อให้พนักงานผู้ให้บริการสร้างประสบการณ์ที่ดีให้กับลูกค้า เพื่อให้ลูกค้าพึงพอใจ และกลับมาใช้บริการอีกทั้งกระตุ้น ส่งเสริมให้พนักงานแนะนำลูกค้าให้เป็นสมาชิกรายการสะสมคะแนนฟลายเออร์โบนัส เป็นการช่วยเพิ่มฐานข้อมูลสมาชิก เพื่อสามารถให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสร้างรายได้ให้กับบริษัทต่อไป



ศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ (Call Center)

Call Center 1771 รองรับการให้บริการทางโทรศัพท์ให้แก่ผู้โดยสารตลอด 24 ชั่วโมง ซึ่งเป็นช่องทางสำคัญที่ทำให้ลูกค้าได้รับความสะดวกในการติดต่อเพื่อใช้บริการ เช่น สอบถามข้อมูลผลิตภัณฑ์และ การบริการ การทำสำรองที่นั่งและออกบัตรโดยสาร รับชำระค่าบัตรโดยสารและค่าธรรมเนียมในการเปลี่ยนแปลงบัตรโดยสาร หรือให้บริการพิเศษกรณีต่าง ๆ นอกเหนือจากการให้บริการทางด้านโทรศัพท์แล้ว ทาง Call Center ยังให้บริการตอบอีเมลล์ผู้โดยสารที่ติดต่อผ่านทาง reservation@bangkokair.com และให้บริการตอบข้อซักถามของผู้โดยสารผ่าน PG Live Chat ตลอด 24 ชม. อีกด้วย



การขายทางอินเทอร์เน็ต

บริษัทฯ ขยายบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ต ผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ www.bangkokair.com โดยในการสำรองที่นั่งทางออนไลน์นั้น ผู้โดยสารจะต้องชำระเงินผ่านบัตรเครดิตหรือบัตรเดบิต ซึ่งช่วยลดความเสี่ยงด้านเครดิตและกระบวนการทางบัญชี ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้พัฒนาเว็บไซต์ของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ง่ายต่อการใช้งานมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้ การขายบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ตมีสัดส่วนที่เพิ่มสูงขึ้นและแนวโน้มดังกล่าวจะคงดำเนินสูงไปอย่างต่อเนื่องในอนาคต ทั้งนี้การขายทางอินเทอร์เน็ตเป็นช่องทางการจัดจำหน่ายที่มีต้นทุนการดำเนินงานต่ำที่สุดของบริษัทฯ

2. การขายทางอ้อม

บริษัทฯ จะแต่งตั้งตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารของบริษัทฯ ทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศเพื่อที่จะขยายเครือข่ายการให้บริการและฐานลูกค้า บริษัทฯ มีตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารในหลากหลายพื้นที่ รวมถึงประเทศสหรัฐอเมริกา แคนาดา ออสเตรเลีย และทวีปยุโรป โดยตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารจะทำหน้าที่คล้ายกับสำนักงานขายของบริษัทฯ ซึ่งรวมถึงงานด้านการตลาด การส่งเสริมการขาย และการจำหน่ายบัตรโดยสาร ทั้งนี้ ตัวแทนจำหน่ายมีความสำคัญสำหรับการขายบัตรโดยสารในเที่ยวบินตามความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) ซึ่งเป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศที่เชื่อมต่อไปยังเที่ยวบินภายในประเทศและภายในภูมิภาคของบริษัทฯ ตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารที่ได้รับอนุญาตจาก IATA บริษัทฯ มีผู้แทนจำหน่ายบัตรโดยสารที่ได้รับอนุญาตจาก IATA ในกว่า 40 ประเทศทั่วโลกเนื่องจากบริษัทฯ เองได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกของ IATA BSP ตั้งแต่วันที่ 2543 ทำให้การชำระราคาบัตรโดยสารที่จำหน่ายผ่านผู้แทนจำหน่ายบัตรโดยสารที่ได้รับอนุญาตจากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศมีการชำระผ่านระบบชำระเงิน ผ่านทางธนาคารที่ให้บริการบริหารจัดการแก่สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ทั้งนี้ การให้บริการโดยบริษัทตัวแทนการท่องเที่ยวเป็นประโยชน์อย่างยิ่งแก่นักท่องเที่ยวที่ไม่สามารถเข้าถึงอินเทอร์เน็ต และ/หรือไม่สะดวกที่จะใช้บัตรเครดิต โดยเฉพาะในบริเวณพื้นที่ที่ห่างไกลในประเทศไทยหรือประเทศกำลังพัฒนาอื่นๆ นอกเหนือจากการบริหารจัดการช่องทางการจัดจำหน่ายผ่านระบบจัดจำหน่าย GDS (Global Distribution System) และ ตัวแทนจำหน่ายแบบ Online ที่เรียกว่า OTA (Online Travel Agent) ที่มีการเติบโตสูงทั่วโลก



การบริหารจัดการความเสี่ยง

บริษัทตระหนักดีว่าการดำเนินธุรกิจในปัจจุบัน อยู่ในสภาวะความผันผวนและความไม่แน่นอนจากทั้งปัจจัยภายในและภายนอก เช่น ความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ ภัยจากการโจมตีทางไซเบอร์ ความผันผวนของราคาน้ำมันในตลาดโลก รวมทั้งอัตราดอกเบี้ยและอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา ความเสี่ยงที่เชื่อมโยงกับประเด็น ESG (ESG-Related Risk) เป็นต้น บริษัทจึงให้ความสำคัญต่อการบริหารจัดการความเสี่ยงซึ่งจะเป็นเครื่องมือที่จะช่วยบรรลุลวัตถุประสงค์และเป้าหมายขององค์กร ทำให้ลดโอกาสเกิดของความเสี่ยงและลดผลเสียภัยที่อาจเกิดขึ้นและอาจเพิ่มโอกาสทางธุรกิจนำไปสู่การสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับบริษัท คณะกรรมการบริษัทจึงได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงองค์กร (Risk Management Committee) ขึ้น ทำหน้าที่กำกับดูแลและบริหารความเสี่ยงให้มีประสิทธิภาพและเหมาะสมกับการดำเนินธุรกิจ

โครงสร้างการบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงองค์กร จะกลั่นกรองนโยบายและแนวทางการกำกับดูแลการบริหารความเสี่ยง ติดตามผลการบริหารจัดการตามแผนการบรรเทาความเสี่ยงของทุกหน่วยงาน โดยส่วนงานบริหารความเสี่ยงรายงานผลการสอบทานการบริหารความเสี่ยงแก่คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงองค์กรเป็นประจำทุกไตรมาส เพื่อให้มั่นใจว่าความเสี่ยงที่สำคัญ โดยเฉพาะอย่างยิ่งความเสี่ยงที่อยู่ในระดับสูงและความเสี่ยงอุบัติใหม่ (Emerging Risk) บริษัทสามารถลดโอกาสและผลกระทบให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ (Risk Appetite) โดยมีกระบวนการบริหารความเสี่ยง ดังนี้



วัฒนธรรมการบริหารความเสี่ยง

ผู้บริหารและพนักงานในทุกระดับชั้น เป็นผู้รับผิดชอบในการนำกรอบและนโยบายการบริหารความเสี่ยงไปปฏิบัติ และตระหนักถึงความเสี่ยงที่มีในการปฏิบัติงานของหน่วยงานตนและองค์กร จัดให้มีมาตรการหรือการควบคุมที่เพียงพอในการลดระดับความเสี่ยง มีการใช้ดัชนีชี้วัดความเสี่ยง (Key Risk Indicators, KRI) ช่วยในการติดตามและบริหารความเสี่ยง โดยมีการทบทวนและปรับปรุงสม่ำเสมอ เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์และกลยุทธ์ขององค์กร นอกจากนี้ยังมีการอบรมพนักงานด้านความเสี่ยงเพื่อสร้างความเข้าใจและนำไปใช้ปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

การประเมินความเสี่ยง

บริษัทจัดให้มีการบริหารความเสี่ยงองค์กรโดยรวม (Enterprise Risk Management) เพื่อสร้างความเชื่อมั่นว่าบริษัทสามารถบรรลุเป้าหมายทั้งในระยะสั้นและระยะยาวได้ โดยมีการจัดตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงองค์กร (Risk Management Committee) ขึ้น เพื่อทำหน้าที่กำกับดูแลการบริหารความเสี่ยงให้มีประสิทธิภาพและเหมาะสมกับการดำเนินธุรกิจ

การบริหารความเสี่ยงเป็นองค์ประกอบที่สำคัญของทุกกระบวนการในการดำเนินธุรกิจ ผู้บริหารองค์กรมีการสอบทานกระบวนการบริหารความเสี่ยงทั้งในระดับองค์กรและระดับหน่วยงาน โดยมีการพิจารณาจากความเสี่ยงทั้งหมดทั่วทั้งองค์กร ที่ครอบคลุมทั้งด้านความเสี่ยงเกี่ยวกับกลยุทธ์ การดำเนินงาน การเงิน ลูกค้าและชื่อเสียงบริษัท การปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ ภัยคุกคามทางไซเบอร์ รวมถึงความเสี่ยงจากการทุจริตแบบต่าง ๆ และความเสี่ยงที่เกิดขึ้นใหม่โดยการประเมิน การวิเคราะห์ และการทบทวนความเสี่ยงให้มีความสอดคล้องกับกลยุทธ์

และแผนการดำเนินงานต่าง ๆ ขององค์กร กำหนดกรอบความเสี่ยงที่ยอมรับได้ จัดให้มีมาตรการหรือการควบคุมเพื่อลดระดับความเสี่ยง โดยคำนึงถึงปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจทั้งในปัจจุบันและอนาคต มีการสร้างดัชนีชี้วัดการบริหารความเสี่ยง (key Risk Indicator, KRI) เพื่อช่วยในการติดตามและรายงานการบริหารความเสี่ยง

บริษัทยังให้ความสำคัญในประเด็นความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับ ESG (Environmental-Social-Governance) อย่างต่อเนื่อง มีการนำประเด็นสำคัญของความยั่งยืนขององค์กรทั้ง 3 ด้าน คือ สิ่งแวดล้อม สังคมและ ธรรมภิบาลผนวกเข้ากับกลยุทธ์ของบริษัท ทำความเข้าใจกับความต้องการของผู้มีส่วนได้เสีย และใช้การบริหารความเสี่ยงในการเตรียมความพร้อมรับมือกับสถานการณ์ที่มีการเปลี่ยนแปลง เพื่อลดผลกระทบและสร้างโอกาสนำไปสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืน

ปัจจัยความเสี่ยง

1. ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ

1.1 ธุรกิจ ขาดทุนทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯอาจได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญจากค่าใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงไม่เพียงพอ

ค่าใช้น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินคิดเป็นสัดส่วนที่สูงที่สุดของต้นทุนขายและบริการของบริษัทฯ ข้อมูลจากงบการเงินรวม จะเห็นว่าค่าใช้จ่ายในด้านของค่าน้ำมันเชื้อเพลิงคิดเป็นร้อยละ 17.7 และร้อยละ 15.7 ของต้นทุนรวมในปี 2567 และปี 2568 ตามลำดับ ด้วยเหตุที่ค่าใช้น้ำมันเชื้อเพลิงถือเป็นรายการค่าใช้จ่ายในการดำเนินกิจการของบริษัทฯ รายการหนึ่งที่มีนัยสำคัญ การปรับเพิ่มหรือลดลงของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเพียงเล็กน้อย ก็สามารถส่งผลกระทบทั้งในทางบวกและทางลบต่อค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของบริษัทฯ กรณีที่น้ำมันเชื้อเพลิงขาดแคลนหรือราคาน้ำมันเชื้อเพลิงมีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้นหรือมีภาวะการณ์อื่น ๆ ที่อาจส่งผลกระทบกับธุรกิจการบิน ซึ่งโดยปกติบริษัทฯ จะเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อบริหารความเสี่ยงที่ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอาจจะมีเปลี่ยนแปลงในอนาคต

ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในปี 2568 เคลื่อนไหวในกรอบที่ต่ำสุดที่ 74.89 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล และสูงสุดที่ 100.50 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ซึ่งได้รับผลกระทบจากปัจจัยต่าง ๆ เช่น เศรษฐกิจ ความขัดแย้งในทางภูมิศาสตร์ในหลายพื้นที่ ต้นทุนในการดำเนินการที่สูงขึ้น เป็นต้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทฯ ยังมีภาระผูกพันจากการที่รับประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันอีกจำนวน 150,000 บาร์เรล

อย่างไรก็ตามการเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัทฯไม่สามารถรับประกันได้ว่า จะเพียงพอที่จะช่วยป้องกันความเสี่ยงของบริษัทฯ จากการปรับตัวของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงได้อย่างครบถ้วน และอาจมีความเสี่ยงที่จะขาดทุนจากการป้องกันความเสี่ยงได้อีกด้วย

1.2 ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจในอดีตรวมถึงในอนาคตของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญ ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ อุบัติเหตุ หรือเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับเครื่องบิน

บริษัทฯ ต้องเผชิญกับความเสี่ยงที่จะขาดทุนอย่างมีนัยสำคัญ ในกรณีที่เครื่องบินของบริษัทฯเกิดสูญหายหรือประสบเหตุฉุกเฉิน เกิดอุบัติเหตุ เกิดการก่อการร้าย หรือภัยพิบัติอื่น ๆ และบริษัทฯต้องแบกรับต้นทุนที่สูงมากจากการเรียกร้องค่าเสียหายของผู้โดยสาร การซ่อมแซมหรือการเปลี่ยนทดแทนเครื่องบินที่ได้รับความเสียหาย และจากการที่บริษัทฯต้องระงับการให้บริการเครื่องบินดังกล่าว เป็นการชั่วคราวหรือถาวร

บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าบริษัทฯ จะไม่ประสบเหตุการณ์ที่คล้ายคลึงกัน หรือเหตุการณ์ที่ร้ายแรงกว่าเหตุการณ์ดังกล่าวซึ่งรวมถึงเหตุการณ์ที่มีผู้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าการคุ้มครองตามกรรมธรรม์ประกันภัยของบริษัทฯ จะครอบคลุมความสูญเสียหรือความเสียหายจากอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์ใด ๆ ในอนาคตได้อย่างเพียงพอ

1.3 การเปลี่ยนแปลงของความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) กับสายการบินอื่นอาจก่อให้เกิดผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทฯ ได้ทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) กับสายการบินจำนวน 30 สายการบิน มีรายรับจากสายการบินอื่นตามความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) บริษัทฯ คาดการณ์ว่าบริษัทฯ ต้องพึ่งพาความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) มากขึ้น อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าบริษัทฯ จะไม่ได้รับผลกระทบในทางลบจากการเปลี่ยนแปลงใด ๆ ในอนาคตในความสัมพันธ์กับสายการบินที่บริษัทฯ ได้ทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) ด้วย

นอกจากนี้ความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) บางฉบับอาจถูกบอกเลิกได้โดยไม่ต้องมีเหตุแห่งการเลิกสัญญาเกิดขึ้น หากคู่สัญญาฝ่ายที่ต้องการเลิกสัญญาแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรให้แก่คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 30 วัน หรือสัญญาอาจถูกบอกเลิกได้ทันทีหากเกิดเหตุแห่งการเลิกสัญญาขึ้น ทั้งนี้ การที่สัญญาสิ้นสุดลงโดยที่ไม่ได้มีการคาดการณ์มาก่อน หรือการที่สัญญาสิ้นสุดลงก่อนกำหนดระยะเวลาอาจก่อให้เกิดผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

1.4 การแข่งขันที่รุนแรงในอุตสาหกรรมการบินและการแข่งขันจากการคมนาคมขนส่งในรูปแบบอื่น อาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

บริษัทฯ ต้องประสบกับปัญหาการแข่งขันที่สูงทั้งในเส้นทางการบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ สายการบินต่างแข่งขันกันในเรื่องระดับราคาค่าบัตรโดยสาร จำนวนเที่ยวบิน ความน่าเชื่อถือของการบริการ ภาพลักษณ์ของสายการบิน สิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร โปรแกรมสะสมไมล์ (Frequent Flyer Program) ตลอดจนความพร้อมและความสะดวกสบายของบริการอื่น ๆ นอกจากนี้สายการบินบางแห่งที่เป็นคู่แข่งของบริษัทฯ นั้นมีขนาดใหญ่กว่าอาจมีชื่อเสียงและทรัพยากรทางการเงินมากกว่า และมีความสามารถในการชิงส่วนแบ่งตลาดในตลาดสำคัญซึ่งรวมถึงเส้นทางการบินภายในประเทศได้ดีกว่าบริษัทฯ สายการบินเหล่านั้นอาจมีความสามารถในการให้บริการในเส้นทางการบินบางเส้นทางที่ไม่ได้กำไรเป็นเวลานานกว่าที่บริษัทฯ จะสามารถดำเนินการได้

คู่แข่งของบริษัทฯ สำหรับการให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจําวันรวมถึง ผู้ประกอบธุรกิจสายการบินแบบเต็มรูปแบบ สายการบินต้นทุนต่ำ และผู้ประกอบธุรกิจการคมนาคมขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ ทั้งนี้ บริษัทฯ ต้องแข่งขันในเส้นทางการบินหลักภายในประเทศของประเทศไทย โดยมีคู่แข่งที่สำคัญ เช่น การบินไทย สายการบินไทยแอร์เอเชีย สายการบินนกแอร์ และสายการบินไทยไลอ้อนแอร์นอกจากนี้ สายการบินอื่น ๆ อาจแสดงความประสงค์ที่จะจัดให้เที่ยวบินเข้าและออกจากสนามบินสมุยได้ในอนาคต ซึ่งอาจทำให้การแข่งขันที่บริษัทฯ ต้องเผชิญนั้นสูงขึ้น บริษัทฯ จึงไม่สามารถรับประกันได้ว่าคู่แข่งจะไม่ใช้กลยุทธ์ในการตัดราคาหรือกิจกรรมอื่น ๆ เพื่อชิงส่วนแบ่งทางการตลาด ซึ่งอาจส่งผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

1.5 ธุรกิจสายการบินและสนามบินของบริษัทย่อยต้องพึ่งตลาดการท่องเที่ยวในประเทศไทย และตลาดการท่องเที่ยวในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้โดยนักท่องเที่ยวชาวไทยและนักท่องเที่ยวจากภูมิภาคนี้และทวีปยุโรปเป็นอย่างมากการลดลงของอุปสงค์ในการเดินทางทางอากาศในตลาดเหล่านี้อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

ธุรกิจสายการบินคือธุรกิจหลักของบริษัทฯ ซึ่งสร้างรายได้ให้แก่บริษัทฯ ในอัตราร้อยละ 67.5 ของรายได้รวมตามงบการเงินรวมของบริษัทฯ ในปี 2568 โดยธุรกิจสายการบินของบริษัทฯ ประกอบด้วยการให้บริการการขนส่งทางอากาศสำหรับผู้โดยสารทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ แนวทางการสร้างความเติบโตของบริษัทฯ ได้ดำเนินการโดยมุ่งเน้นการเพิ่มเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศไปยังและออกจากฐานการปฏิบัติงานของบริษัทฯ ที่สนามบินสุวรรณภูมิ สนามบินสมุย และสนามบินเชียงใหม่ และจะยังคงดำเนินการตามแนวทางดังกล่าวต่อไป ทั้งนี้ ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ จะได้รับผลกระทบในทางลบจากสถานการณ์ใด ๆ ที่ก่อให้เกิดการลดลงของอุปสงค์ของการขนส่งทางอากาศในประเทศไทย ซึ่งรวมถึงการเปลี่ยนแปลงในทางลบของสถานะเศรษฐกิจภายในประเทศความน่าสนใจของประเทศไทยในฐานะจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยวที่ลดลง หรือค่าโดยสารที่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญอันเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของภาระต้นทุนในการใช้สนามบินและค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บจากผู้โดยสาร

บริษัทฯ เชื่อว่าผู้โดยสารส่วนใหญ่ที่ใช้บริการสายการบินของบริษัทฯ และผู้ใช้บริการสนามบินของบริษัทฯ ประกอบไปด้วยนักท่องเที่ยวที่ประสงค์จะเข้ามาในประเทศไทยเพื่อเยี่ยมชมสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ ด้วยเหตุนี้ บริษัทฯ จึงต้องพึ่งพาความเข้มแข็งของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในประเทศไทย ที่ผ่านมามีบริษัทฯ เคยประสบกับเหตุการณ์ที่จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศลดลงอย่างมีนัยสำคัญ การประท้วงทางการเมืองในประเทศไทยหลายครั้ง โดยธุรกิจของบริษัทฯ จะได้รับผลกระทบในทางลบจากสถานการณ์นั้น ๆ ทั้งนี้บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าบริษัทฯ จะสามารถใช้มาตรการป้องกันเพื่อที่จะบรรเทาผลกระทบในทางลบที่อาจเกิดขึ้นต่อการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ นอกจากนี้ นักท่องเที่ยวจากความตกลงรับขนส่งผู้โดยสารระหว่างสายการบิน(Interline) บางส่วนมาจากทวีปยุโรป ดังนั้นปัจจัยภายนอกในทางลบต่าง ๆ ซึ่งมีผลกระทบต่อการเดินทางจากทวีปยุโรปอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

1.6 บริษัทย่อยและบริษัทร่วม ได้รับสัมปทานเพื่อให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการบินที่สนามบินสุวรรณภูมิ

บริษัทย่อยและบริษัทร่วมได้เข้าทำสัญญากับ ทอท. เพื่อให้บริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบิน ณ สนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งรวมถึงการให้บริการคลังสินค้าการให้บริการภาคพื้นดินและการให้บริการครัวการบินโดยสัญญาสัมปทานมีกำหนดระยะเวลา 20 ปี โดยจะสิ้นสุดในวันที่ 27 กันยายน 2569

ปี 2568 รายได้จาก BFS Ground และ BAC คิดเป็นร้อยละ 11.9 และร้อยละ 6.0 ของรายได้รวมของบริษัทฯ ทั้งนี้บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าสัญญาเหล่านี้สัญญา

ใดสัญญาหนึ่ง หรือหลายสัญญารวมกันจะไม่ถูกยกเลิกก่อนครบกำหนดระยะเวลา และเมื่อครบกำหนดระยะเวลา หรือเมื่อมีการเลิกสัญญาดังกล่าวแล้วหากบริษัทย่อยและบริษัทร่วมไม่สามารถต่อหรือขยายอายุสัญญาได้บริษัทย่อยและบริษัทร่วมจะไม่มีสิทธิในการประกอบกิจการที่เกี่ยวข้องภายใต้สัญญาดังกล่าวได้ ซึ่งจะทำให้บริษัทฯ สูญเสียกระแสรายได้จากกิจการดังกล่าว และจะนำมาซึ่งผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

1.7 การปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบทางด้านสิ่งแวดล้อมอาจจะส่งผลกระทบต่อภาระการดำเนินงานทั้งในปัจจุบันและอนาคตของบริษัทฯ และทำให้บริษัทฯ มีต้นทุนเพิ่มขึ้น

ธุรกิจสายการบินถูกกำกับดูแลโดยกฎหมายและระเบียบทางด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีแนวโน้มว่าจะมีความเข้มงวดมากขึ้นในอนาคต กฎหมายและระเบียบทางด้านสิ่งแวดล้อมเข้ามามีผลบังคับใช้ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับมลภาวะทางเสียงที่เกิดจากเครื่องบิน การใช้และครอบครองวัตถุดิบ การปล่อยก๊าซของเสีย การกำจัดสิ่งเจือปนในสิ่งแวดล้อมและอื่น ๆ โดยประเทศต่าง ๆ ได้ออกคำสั่งที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม และกฎระเบียบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับมลภาวะทางเสียงและการปล่อยก๊าซของเสียที่เกิดจากเครื่องบิน และอายุของเครื่องบิน กฎหมายสิ่งแวดล้อมเหล่านี้ โดยเฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับมลภาวะทางเสียงและทางอากาศ ได้พัฒนาไปอย่างรวดเร็วและเป็นที่คาดการณ์

ได้ว่าอาจพัฒนาไปในแนวทางที่จะกำหนดให้ยกเลิกการใช้เครื่องบินบางแบบหากเครื่องบินเหล่านั้นไม่มีคุณสมบัติเป็นไปตามที่กฎหมายสิ่งแวดล้อมกำหนดข้อกำหนดต่าง ๆ เหล่านี้อาจทำให้บริษัทฯ มีภาระต้นทุนในการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง และมีข้อจำกัดในการประกอบกิจการสายการบิน โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากเครื่องบินแบบใหม่ที่น่าสนใจต้องเป็นไปตามข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมตลอดอายุการใช้งาน การปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบดังกล่าวอาจทำให้ค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ เพิ่มขึ้น หรือจำกัดความสามารถของบริษัทฯ ในการขยายการดำเนินงานของบริษัทฯ ต่อไป

1.8 ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงของบริษัทฯ จะเพิ่มขึ้นตามอายุของฝูงบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 อายุโดยเฉลี่ยของเครื่องบินของบริษัทฯ คือ 14.6 ปีโดยทั่วไปค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเครื่องบินที่มีอายุการใช้งานมานานจะสูงกว่าค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเครื่องบินที่ใหม่กว่า ดังนั้น เมื่อฝูงบินของบริษัทฯ มีอายุการใช้งานมากขึ้นเรื่อย ๆ ก็จะต้องการการบำรุงรักษามากขึ้น และค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเครื่องบินของบริษัทฯ ก็จะปรับสูงขึ้นตามไปด้วยเช่นกัน ทั้งในส่วนของการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) และอัตราส่วนของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของบริษัทฯ (ในกรณีที่ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานอื่น ๆ ของบริษัทฯ

ยังคงที่) ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาที่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญอาจมีผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

โดยปกติ เครื่องบินลำที่มีอายุการใช้งานมานานจะมีอุปกรณ์ภายในห้องโดยสารที่มีอายุการใช้งานจะต้องการการบำรุงรักษาบ่อยขึ้นด้วยเช่นกัน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อตารางการบิน และความพึงพอใจของลูกค้าที่มีต่อสายการบินของบริษัทฯ ซึ่งแต่ละกรณีข้างต้นอาจจะลดความสามารถในการแข่งขันของบริษัทฯ ลงได้

1.9 บริษัทฯ อาจก่อหนี้ที่มีนัยสำคัญในอนาคตเพื่อระดมทุนในการจัดหาเครื่องบิน เพื่อใช้เป็นการลงทุนหรือใช้ในแผนขยายธุรกิจ

ที่ผ่านมา บริษัทฯ เช่าเครื่องบินส่วนใหญ่ตามสัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ อาจพิจารณาซื้อเครื่องบินที่จำเป็นส่วนหนึ่งในอนาคต ซึ่งหากบริษัทฯ ตัดสินใจซื้อเครื่องบิน บริษัทฯ อาจต้องระดมเงินทุนและก่อหนี้เพิ่มขึ้น นอกจากนี้บริษัทฯ อาจจะต้องจัดหาเงินทุนจากแหล่งเงินทุนอื่น หรืออาจจะต้องเจรจาสัญญากับผู้ขายใหม่ หรืออาจจะถือว่าบริษัทฯ ผิดสัญญาภายใต้สัญญาซื้อขายเครื่องบินดังกล่าว นอกจากนี้ บริษัทฯ อาจต้องกู้ยืมเงินเพื่อใช้ในการดำเนินกิจการ โดยหากบริษัทฯ ไม่สามารถระดมทุนเพื่อซื้อเครื่องบินใหม่บนข้อกำหนดและเงื่อนไขที่เหมาะสม อาจส่งผลกระทบต่อ

ความสามารถในการทำกำไรของบริษัทฯ และอาจทำให้แผนการขยายฝูงบินล่าช้า นอกจากนี้ สัญญาสินเชื่อในอนาคตของบริษัทฯ อาจมีข้อกำหนดที่จำกัดกิจกรรมการดำเนินงานและกิจกรรมทางการเงินของบริษัทฯ และอาจกำหนดให้บริษัทฯ ต้องนำทรัพย์สินไปวางเป็นหลักประกัน ทั้งนี้ ความสามารถในการชำระหนี้และจัดหาเงินทุนสำหรับการลงทุนที่ตามแผนการของบริษัทฯ จะขึ้นอยู่กับความสำเร็จในการดำเนินกลยุทธ์ทางธุรกิจ และความสามารถในการสร้างรายได้เพียงพอเพื่อชำระหนี้ ซึ่งมีความไม่แน่นอนและอยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ

1.10 บริษัทอาจไม่ประสบความสำเร็จในการปรับใช้กลยุทธ์ทางธุรกิจ

กลยุทธ์ทางธุรกิจของบริษัทฯ ประกอบไปด้วยการเพิ่มจำนวนเครื่องบิน การเพิ่มจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางการบินเดิมที่บริษัทฯ ให้บริการ การเปิดเส้นทางการบินใหม่ทั้งที่บริษัทฯ ให้บริการเองและที่เป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายเส้นทางการบินที่ขยายออกไปตามความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) และกระตุ้นการเติบโตในตลาดที่บริษัทฯ ให้บริการอยู่เดิม ทั้งนี้ ความสำเร็จในกลยุทธ์ทางธุรกิจนั้น มีความสำคัญต่อความสำเร็จของบริษัทฯ

การเพิ่มจำนวนเส้นทางการบินที่บริษัทฯ ให้บริการอยู่ขึ้นอยู่กับ การได้รับการจัดสรรเวลาเข้าออกของเครื่องบิน (Slot) ที่เหมาะสมในสนามบินที่ตั้งอยู่ในตลาดเป้าหมาย ในลักษณะที่สอดคล้องกับกลยุทธ์ในการบริหารต้นทุนของบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ จำเป็นต้องได้รับสิทธิการบิน และการจัดสรรเวลาเข้าออกของเครื่องบิน (Slot) ในสนามบินใด ๆ ก่อนที่จะเริ่มให้บริการเส้นทางการบินใหม่ได้ การเพิ่มจำนวนเส้นทางการบิน การเพิ่มจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางการบินที่บริษัทฯ ให้บริการอยู่ยังขึ้นอยู่กับความสามารถของบริษัทฯ ที่จะได้รับการจัดสรรเวลาขึ้นและลงจอด (Slot) เพิ่มเติมในสนามบินของเส้นทางการบินดังกล่าว ซึ่งรวมถึง

สนามบินสุวรรณภูมิ สนามบินสมุย สนามบินเชียงใหม่ และสนามบินที่บริษัทฯ มีเส้นทางการบินทุกแห่ง ทั้งนี้การไม่ได้รับสิทธิการบินการไม่ได้รับการจัดสรรช่วงเวลาการนำเครื่องบินขึ้นและลงจอด (Slot) ในสนามบินใด ๆ การไม่ได้รับอนุญาตต่าง ๆ หรือการไม่สามารถเข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) เพิ่มเติม หรือการไม่สามารถขอเพิ่มช่วงเวลาการนำเครื่องบินขึ้นและลงจอดในสนามบินใด ๆ เพิ่มเติมดังกล่าวข้างต้นอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

บริษัทฯ คาดหมายว่าเส้นทางการบินหลายเส้นทางที่บริษัทฯ วางแผนเปิดให้บริการในอนาคต การให้บริการในเส้นทางการบินใหม่อาจทำให้บริษัทฯ ต้องใช้เงินลงทุนจำนวนมาก ตั้งแต่ก่อนที่จะเริ่มให้บริการ ทั้งนี้ ในระยะแรก บริษัทฯ อาจมีอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) ต่ำ และอาจจำเป็นต้องเสนอค่าโดยสารราคาพิเศษในเส้นทางการบินใหม่ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความสามารถในการทำกำไรจากเส้นทางการบินใหม่นี้ โดยส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

ปัจจัยอื่น ๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อกลยุทธ์ทางธุรกิจของบริษัทฯ รวมถึง

- สภาพทางเศรษฐกิจโดยทั่วไปของประเทศไทย ภูมิภาคเอเชีย และภูมิภาคอื่นทั่วโลก รวมทั้งสถานะตลาดทุนของประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก
- อุปสงค์ของการคมนาคมขนส่งทางอากาศในภูมิภาค
- อุปสรรคในการเข้าสู่ตลาดการบินในประเทศไทยและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
- ความสามารถของบริษัทฯ ในการควบคุมต้นทุนการดำเนินงานและบริหารกิจการขนาดใหญ่กว่าเดิมได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- การได้รับใบอนุญาตสิทธิการบินเพิ่มเติมสำหรับตลาดที่บริษัทฯ วางเป้าหมายในทางภูมิศาสตร์เพื่อการขยายเส้นทางการบิน
- ความสามารถของบริษัทฯ ในการว่าจ้าง ฝึกอบรม และรักษาจำนวนของนักบิน พนักงานต้อนรับ และวิศวกรประจำเครื่องบินของ บริษัทฯ อย่างเพียงพอ
- ความสามารถของบริษัทฯ ในการจัดหาและรับมอบเครื่องบินในเวลาอันสมควร และ
- ความสามารถของบริษัทฯ ในการระดมเงินทุนที่จำเป็นเพื่อใช้ในการขยายธุรกิจภายใต้ต้นทุนทางการเงินที่เหมาะสม

ปัจจัยดังกล่าวข้างต้นหลายปัจจัยนั้นอยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ ดังนั้นบริษัทฯ จึงไม่สามารถรับประกันได้ว่าบริษัทฯ จะสามารถขยายธุรกิจในตลาดที่ให้บริการอยู่ได้สำเร็จ หรือสามารถสร้างตลาดใหม่ขึ้นมาได้ ซึ่งความล้มเหลวในการปรับใช้กลยุทธ์ทางธุรกิจของบริษัทฯ อาจส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

1.11 ความสามารถในการกำหนดค่าโดยสารของบริษัทฯถูกจำกัดอัตราค่าโดยสารขึ้นสูงที่กำหนดโดยรัฐบาล

ในฐานะบริษัทสายการบิน บริษัทฯ อยู่ภายใต้การกำกับดูแลโดยรัฐบาลผ่านกรมการบินพลเรือนและหน่วยงานอื่น ๆ ซึ่งกรมการบินพลเรือนเป็นหน่วยงานกำกับดูแลที่มีหน้าที่กำกับดูแลภาคการบินของประเทศไทย โดยเป็นผู้ออกใบอนุญาตประกอบกิจการที่จำเป็นในการให้บริการเที่ยวบินของบริษัทฯ และเป็นผู้กำหนดอัตราขึ้นสูงสำหรับค่าโดยสารเส้นทางการบินภายในประเทศที่ขายในประเทศไทย กำกับดูแลค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับบริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าภายในประเทศแบบประจำ รวมถึง

เป็นผู้ทำความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศแบบทวิภาคีระหว่างประเทศกับประเทศอื่น ๆ ทั้งนี้ ค่าโดยสารภายในประเทศของบริษัทฯ จะต้องไม่เกินอัตราค่าโดยสารที่กำหนดโดยกรมการบินพลเรือน อนึ่งการเปลี่ยนแปลงในทางลบใด ๆ ในนโยบายเหล่านี้ นอกเหนือจากกฎระเบียบและนโยบายอื่น ๆ ที่ใช้กำกับดูแลการดำเนินการสายการบิน อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

1.12 ความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

เนื่องจากบริษัทฯ มีการทำธุรกิจในหลายประเทศ จึงมีรายได้และค่าใช้จ่ายเป็นสกุลเงินหลายสกุล ที่สำคัญคือสกุลเงินบาทและเหรียญสหรัฐฯ อย่างไรก็ตาม สัญญาซ่อมบำรุง สัญญาเช่าเครื่องบิน สัญญาการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบิน สัญญาการประกันภัยโดยส่วนใหญ่ รวมทั้งสัญญาจัดหาอะไหล่เครื่องบินเกือบทั้งหมดของบริษัทฯ เป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐฯ ทั้งนี้ค่าเงินของสกุลเงินหลายสกุล มีความผันผวนอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งอาจเกิดผลกระทบต่อบริษัทฯ โดยขึ้นอยู่กับสถานะเงินตราต่างประเทศของบริษัทฯทั้งด้านรายได้และค่าใช้จ่ายบริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่า บริษัทฯ จะจัดให้มีการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวได้ หรือการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวจะสามารถจัดทำได้อย่างได้ต้นทุนที่เหมาะสมในเชิงพาณิชย์

หรือสามารถป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

บริษัทฯ อาจมีภาระทางการเงินเพิ่มในสกุลเหรียญสหรัฐฯ ในอนาคต ซึ่งอาจรวมถึงการกู้ยืมเพื่อซื้อเครื่องบินในอนาคต ด้วยเหตุนี้ การอ่อนค่าลงของสกุลเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินต่างประเทศเหล่านี้ อาจทำให้ภาระหนี้สินของบริษัทฯเพิ่มขึ้น ซึ่งบริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่า บริษัทฯจะสามารถสร้างรายได้เพิ่มขึ้นอย่างเพียงพอที่จะชดเชยภาระหนี้ที่เพิ่มขึ้นดังกล่าว ดังนั้น ความผันผวนของค่าเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินต่างประเทศจึงอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

1.13 บริษัทฯ เผชิญกับความเสี่ยงบางประการที่ไม่ได้ทำประกันภัยไว้ และอาจเผชิญกับอุปสรรคในการทำกรมธรรม์ประกันภัยที่มีเงื่อนไขที่ยอมรับได้ในเชิงพาณิชย์ หรืออาจไม่สามารถจัดหาประกันภัยได้เลย

การประกันภัยเป็นพื้นฐานสำคัญของการดำเนินธุรกิจสายการบินและสนามบิน ทั้งนี้ การก่อการร้าย หรือเหตุการณ์ที่มีผลกระทบในระดับโลกอื่น ๆ อาจมีผลทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถทำประกันภัยเกี่ยวกับการบินในความเสี่ยงบางประเภท หรืออาจทำประกันภัยได้ในวงเงินประกันภัยที่ลดลง ซึ่งไม่เพียงพอกับจำนวนที่กำหนดโดยผู้ให้เช่าเครื่องบินของบริษัทฯ หรือตามกฎระเบียบของรัฐบาลการที่บริษัทฯ ไม่สามารถทำกรมธรรม์ประกันภัยในการประกอบธุรกิจโดยทั่วไป หรือในสินทรัพย์บางอย่างของบริษัทฯ ภายใต้เงื่อนไขและข้อกำหนดที่ยอมรับได้ในเชิงพาณิชย์ หรือไม่สามารถทำกรมธรรม์ประกันภัยได้เลย อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่า ความคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยของบริษัทฯ จะเพียงพอกับความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง ในกรณีที่ความเสียหายที่แท้จริงสูงกว่าจำนวนเงินที่ทำประกันภัยไว้ บริษัทฯ อาจต้องรับภาระความเสียหายจำนวนมาก ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่ได้ทำประกันภัยความเสี่ยงบางประเภท ซึ่งรวมถึงการประกันภัยธุรกิจหยุดชะงัก และการสูญเสียกำไรหรือรายได้ ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางของสายการบินอื่นในอุตสาหกรรมซึ่งมักจะไม่ได้ทำประกันภัยในเรื่องดังกล่าวไว้เช่นกัน ในกรณีที่เกิดภัยที่ไม่ได้ทำประกันภัยไว้ ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบในทางลบ

1.14 ความเสี่ยงจากการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Risk)

บริษัทต้องเผชิญกับความเสี่ยงจากการหยุดชะงักของห่วงโซ่อุปทานในอุตสาหกรรมการบินอันเนื่องมาจากปัจจัยภายนอกที่สำคัญ ได้แก่ สถานการณ์ความขัดแย้งระหว่างประเทศที่ยืดเยื้อ ความผันผวนทางเศรษฐกิจโลก และ ภัยพิบัติทางธรรมชาติ ซึ่งส่งผลกระทบต่อห่วงโซ่อุปทานและการดำเนินงานของบริษัท เช่น ความล่าช้าหรือต้นทุนที่สูงขึ้น ในการจัดหาเครื่องบิน และ อะไหล่สำหรับการซ่อมแซมและบำรุงรักษา (MRO) รวมถึง ในการจัดหาวัสดุอุปกรณ์ ที่จำเป็นต่อการดำเนินธุรกิจโดยรวม ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความต่อเนื่องของการดำเนินงาน (Operational Continuity) และ ความสามารถในการสร้างรายได้และทำกำไรของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ

บริษัทให้ความสำคัญในการบริหารจัดการความเสี่ยงห่วงโซ่อุปทานอย่างครอบคลุมและยั่งยืน โดยกำหนด

นโยบายการจัดซื้อจัดจ้างอย่างยั่งยืน และ จรรยาบรรณการดำเนินธุรกิจสำหรับคู่ค้า โดยคำนึงถึงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล (ESG) ตลอดห่วงโซ่อุปทาน เพื่อสร้างสภาพแวดล้อมการดำเนินธุรกิจที่มีความรับผิดชอบและยั่งยืน มีการดำเนินการบริหารความเสี่ยงห่วงโซ่อุปทานเชิงรุกเพื่อช่วยลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพองค์กร นอกจากนี้ บริษัทมีการลงทุนหรือร่วมทุนกับกิจการที่สนับสนุนการดำเนินงานหลักของบริษัท เพื่อเพิ่มความมั่นคงและความมั่นใจในการจัดหาในระยะยาวและบริษัทยังติดตามสถานการณ์การเมืองและเศรษฐกิจทั้งภายในและภายนอกอย่างใกล้ชิดเพื่อประเมินความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น และ เตรียมจัดหาอุปกรณ์และเครื่องบินให้เพียงพอ ต่อการรองรับความต้องการเดินทางที่เปลี่ยนแปลงและคาดการณ์ได้ในอนาคต





2. ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน

2.1 ในช่วงภาวะเศรษฐกิจชะลอตัว อุตสาหกรรมการบินมีแนวโน้มที่จะมีผลกระทบการตกถอย

ผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจโลกตกต่ำเป็นสิ่งที่คาดเดาได้ยาก และเนื่องจากอุตสาหกรรมการบินมีลักษณะเฉพาะตัวคือมีอัตรากำไรต่ำและมีต้นทุนคงที่สูง ซึ่งค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ซึ่งรวมถึงค่าเสื่อมราคา ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงเครื่องบิน ค่าบริหารจัดการเครื่องบินและค่าธรรมเนียมการเดินทางทางอากาศ ต้นทุนทางการเงิน ค่าเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานสำหรับนักบิน ลูกเรือ และบุคลากรที่ทำงานระดับภาคพื้นดิน ไม่ได้เปลี่ยนแปลงตามอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) ในขณะที่รายได้ที่เกิดจากการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) ในขณะที่ยาได้ที่เกิดจากเที่ยวบินหนึ่งจะสัมพันธ์โดยตรงกับจำนวนผู้โดยสารหรือ

สินค้าที่รับขน และโครงสร้างค่าโดยสาร ดังนั้นหากมีการเปลี่ยนแปลงด้านจำนวนผู้โดยสารในตลาดที่เกี่ยวข้อง หรือมีการเปลี่ยนแปลงด้านราคา ด้านอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) หรือการเดินทางรูปแบบอื่น ๆ ที่เชื่อมต่อกัน (Traffic Mix) อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ นอกจากนี้ ผลขาดทุนเล็กน้อยในระดับรายได้ที่คาดการณ์ไว้สามารถส่งผลกระทบในทางลบต่อผลการดำเนินงานทางการเงินของบริษัทฯ

2.2 ข้อจำกัดของสนามบินในกรุงเทพฯ และสนามบินอื่น ๆ ในประเทศไทย อาจทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถเพิ่มอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำต่อวัน ปรับปรุงการตรงต่อเวลาของเที่ยวบิน และให้บริการขนส่งทางอากาศอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพได้

ถึงแม้ว่าโครงสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานของการบินเชิงพาณิชย์ในประเทศไทยจะมีการพัฒนาขึ้นอย่างมากโดยมีการเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิในเดือนกันยายน 2549 และเปิดใช้สนามบินดอนเมืองอีกครั้งสำหรับเที่ยวบินภายในประเทศในเดือนมีนาคม 2550 แต่ทรัพยากรในหลายภาคส่วนของอุตสาหกรรมการบินเชิงพาณิชย์ซึ่งรวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบินและระบบควบคุมการจราจรทางอากาศยังไม่เพียงพอในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ทั้งนี้ ความสามารถของบริษัทฯ ในการเพิ่มอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำต่อวัน การปรับปรุงความตรงต่อเวลาของเที่ยวบิน และการให้บริการขนส่งทางอากาศอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพในอนาคต ส่วนหนึ่งขึ้นอยู่กับปัจจัยที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของ บริษัทฯ ได้แก่

- จำนวนเครื่องบินที่สามารถลงจอดได้ ความจุผู้โดยสารในอาคารผู้โดยสาร และความหนาแน่นของการจราจรทางอากาศในสนามบินที่เป็นศูนย์ปฏิบัติการการบินที่บริษัทฯ ให้บริการอยู่โดยเฉพาะสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินภูเก็ต

- คุณภาพของการบริหารจัดการของสนามบินในประเทศไทยโดยผู้ประกอบกิจการที่เกี่ยวข้อง
- คุณภาพของการควบคุมการจราจรทางอากาศของประเทศ
- คุณภาพของระบบนำร่องและการดำเนินการควบคุมภาคพื้นดินในสนามบินในประเทศไทย
- ข้อจำกัดทางด้านความยาว และ/หรือความแข็งแรงของทางวิ่ง (runway) ซึ่งจำกัดน้ำหนักบรรทุกสูงสุดของเครื่องบินของบริษัทฯ
- คุณภาพของสาธารณูปโภคพื้นฐานในสนามบินระดับภูมิภาคที่บริษัทฯ ให้บริการเที่ยวบินอยู่
- การเพิ่มมาตรการรักษาความปลอดภัย

หากปัจจัยที่กล่าวไปแล้วข้างต้นไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานอาจส่งผลกระทบต่อศักยภาพในการขยายเครือข่ายเส้นทางการบินหรือการเพิ่มจำนวนเที่ยวบินของบริษัทฯ การปรับปรุงเที่ยวบินให้ตรงต่อเวลา และการให้บริการขนส่งทางอากาศอย่างปลอดภัย นอกจากนี้ ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบในทางลบ

2.3 อุตสาหกรรมการบินเผชิญความเสี่ยงจากเหตุการณ์ที่เกิดจากปัจจัยภายนอก เช่น การก่อการร้าย การระบาดของโรคติดต่อ และภาวะสภาพอากาศ

การก่อการร้ายส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบิน โดยผลกระทบที่เกิดขึ้น รวมถึงการที่ต้นทุนด้านการรักษาความปลอดภัยและการประกันภัยที่เพิ่มขึ้น ความวิตกกังวลเกี่ยวกับการก่อการร้ายในอนาคตที่เพิ่มขึ้น การปิดสนามบิน การยกเลิกเที่ยวบินและความล่าช้าของเที่ยวบินอันเนื่องมาจากการละเมิดมาตรการรักษาความปลอดภัยและความเสี่ยงด้านความปลอดภัย และการลดลงของจำนวนผู้โดยสารและผลตอบแทน อันเนื่องมาจากอุปสงค์ของการเดินทางทางอากาศทั่วโลกลดลง ทั้งนี้ การก่อการร้าย หรือความหวาดกลัวว่าจะเกิดการก่อการร้าย หรือเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบในระดับโลกอื่น ๆ อาจทำให้อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) และผลตอบแทนลดลง และอาจทำให้ต้นทุนของอุตสาหกรรมการบินรวมถึง บริษัทฯ เพิ่มขึ้น ซึ่งถ้าเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่คล้ายคลึงกันเกิดขึ้นในอนาคต ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ จะได้รับผลกระทบในทางลบ

ความเสี่ยงจากสถานการณ์โรคระบาดทั้งภายในประเทศและทั่วโลก ดังเช่นการระบาดของไวรัส โควิด-19 เป็นความเสี่ยงที่ไม่สามารถคาดเดาได้ว่าเหตุการณ์จะสิ้นสุดหรือลดน้อยลงเมื่อใด และจากสถานการณ์ดังกล่าวหากพนักงานในองค์กรติดเชื้อไวรัสจากการปฏิบัติงาน อาจทำให้บริษัทฯ ได้รับผลกระทบรุนแรง ทั้งในด้าน

การดำเนินงานที่อาจต้องหยุดชะงัก และผลกระทบต่อความปลอดภัยด้านชีวอนามัยของผู้โดยสาร พนักงาน และผู้เกี่ยวข้องอื่น ๆ ด้วย

สภาพอากาศในช่วงฤดูมรสุมหรือช่วงที่เกิดภาวะอากาศแปรปรวนในประเทศไทยหรือประเทศอื่น ๆ เที่ยวบินต่าง ๆ อาจถูกยกเลิกหรือต้องเลื่อนเวลาจากกำหนดการเดิม ทั้งนี้ ประเทศไทยเป็นหนึ่งในประเทศที่ประสบภัยพิบัติทางธรรมชาติหลายครั้งในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ซึ่งรวมถึงสึนามิและอุทกภัยในกรณีที่ บริษัทฯ ยกเลิกเที่ยวบินหรือเลื่อนเวลาจากกำหนดการเดิมเนื่องจากสภาพอากาศที่แปรปรวนนั้น รายได้และผลกำไรของบริษัทฯ จะลดลง และถึงแม้ว่าเหตุการณ์เหล่านี้จะอยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ แต่ผู้โดยสารอาจเห็นว่า บริษัทฯ ต้องรับผิดชอบในความล่าช้าและการยกเลิกเที่ยวบินที่เกิดขึ้น ซึ่งบริษัทฯ อาจเสื่อมเสียชื่อเสียงซึ่งส่งผลให้เสียลูกค้า และส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ นอกจากนี้ สภาพอากาศแปรปรวนในประเทศต่าง ๆ หรือในภูมิภาคอื่น ๆ ซึ่งผู้โดยสารที่มาใช้บริการในเส้นทางการบินของบริษัทฯ มาจากประเทศหรือภูมิภาคดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อจำนวนผู้โดยสารบนเที่ยวบินของบริษัทฯ

2.4 อุตสาหกรรมการบินอยู่ภายใต้การกำกับดูแลความปลอดภัยและมาตรฐานการบินในระดับสากล

อุตสาหกรรมการบิน อยู่ภายใต้การกำกับดูแลความปลอดภัยและมาตรฐานการบินในระดับสากล ซึ่งมีหน่วยงานต่าง ๆ ในระดับสากลเป็นผู้ตรวจสอบและกำกับดูแล หากพบว่ามีความบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัย (Significant Safety Concerns) จะถูกปรับลดสถานะความปลอดภัย ซึ่งจะส่งผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมกับประเทศ หน่วยงานที่กำกับดูแลกิจการด้านการบิน รวมทั้งสายการบินด้วย เช่น การถูกระงับการเพิ่มเส้นทางการบิน การจำกัดจำนวนเที่ยวบิน

การจำกัดตารางการบิน ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขัน และทำให้ต้นทุนในการดำเนินงานเพิ่มสูงขึ้น นอกจากนั้นยังจำกัดโอกาสในการขยายธุรกิจ การทำกำไรของธุรกิจ อัตราค่าเช่าเครื่องบินและเบี้ยประกัน ตลอดจนเงื่อนไขการซ่อมบำรุงจะมีความเข้มงวดมากขึ้นอีกด้วย และส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของผู้ใช้บริการ เนื่องจากความปลอดภัยเป็นปัจจัยที่สำคัญที่ลูกค้าพิจารณาเลือกใช้บริการ

2.5 การรักษาความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ (Cyber Security)

เหตุการณ์การโจมตีทางไซเบอร์มีแนวโน้มที่สูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ (Critical Infrastructure) อาทิ เช่น การบริการด้านสุขภาพ การขนส่ง ซึ่งรวมไปถึงธุรกิจการบิน โดยอาจส่งผลกระทบต่อผู้ใช้บริการเป็นจำนวนมาก และความต่อเนื่องในการดำเนินการทางธุรกิจของบริษัท บริษัทมีการกำหนดโครงสร้างการบริหารจัดการการรักษาความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ การเตรียมตัวและตอบสนองต่อภัยคุกคาม รวมถึงการกู้คืนระบบให้กลับมาดำเนินการได้ตามปกติ โดยอ้างอิงแนวทางตามกรอบมาตรฐานด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ (NIST Cybersecurity Framework) และข้อกำหนดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยกำหนดให้มีการรายงานสถานการณ์ด้าน

ภัยคุกคามทางไซเบอร์แก่ผู้บริหารระดับสูง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการกำหนดนโยบายและแนวทางปฏิบัติได้อย่างเหมาะสม

บริษัทให้ความสำคัญต่อลูกค้า คู่ค้า พนักงานและผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ ซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากภัยคุกคามทางไซเบอร์และการรั่วไหลของข้อมูล บริษัทจึงได้ดำเนินการโครงการต่าง ๆ เพื่อยกระดับการการรักษาความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ อาทิเช่น การควบคุมการเข้าถึงทางไกลผ่านช่องทางที่ปลอดภัย การพิสูจน์ตัวตนหลายชั้น เป็นต้น รวมถึงการสร้างความตระหนักรู้ด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ ผ่านการฝึกอบรมและช่องทางสื่อสารต่าง ๆ

2.6 การคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (Data Privacy)

พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562 ได้ประกาศบังคับใช้ในวันที่ 1 มิถุนายน พ.ศ. 2565 ได้กำหนดแนวทางการบริหารจัดการด้านข้อมูลส่วนบุคคล และการรักษาความปลอดภัย ทั้งนี้เพื่อสร้างความเชื่อมั่นต่อผู้มีส่วนได้เสียและลดความเสี่ยงต่อการละเมิดข้อมูลส่วนบุคคล ซึ่งอาจส่งผลกระทบด้านชื่อเสียง รวมถึงค่าปรับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

บริษัทฯ มีการกำหนดนโยบายและแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บและประมวลผลข้อมูลส่วนบุคคลบนพื้นฐานของความจำเป็นตามวัตถุประสงค์และสอดคล้องกับกฎหมายโดย อ้างอิงข้อกำหนดตามพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ.2562 การสร้างความ

ตระหนักรู้ด้านการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลผ่านช่องทางสื่อสารภายในบริษัท รวมถึงการกำหนดมาตรการการรักษาความปลอดภัยข้อมูล ตามหลัก CIA Triad ซึ่งประกอบไปด้วย การรักษาความลับของข้อมูล (Confidentiality) ความแท้จริงของข้อมูล(Integrity) และการใช้งานได้ของข้อมูล(Availability) ทั้งในส่วนของมาตรการเชิงองค์กร มาตรการทางเทคนิคและมาตรการทางกายภาพ

ทั้งนี้เพื่อสร้างความเชื่อมั่นต่อลูกค้าและผู้มีส่วนได้เสียของทางบริษัทฯ จึงมีการกำหนดแผนรองรับเหตุการณ์ฉุกเฉิน กรณีข้อมูลส่วนบุคคลรั่วไหล เพื่อลดผลกระทบต่อเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลและสร้างความต่อเนื่องในการดำเนินการของทางบริษัท

2.7 การกำกับดูแลองค์กร (Organization Governance)

บริษัทฯ ได้ยึดถือและปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีในการดำเนินกิจการผ่านทางกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน และถือว่าหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีนั้นเป็นปัจจัยสำคัญในการส่งเสริมความสำเร็จในภาพรวมของบริษัทฯ ในฐานะที่เป็นองค์กรหนึ่งที่มีความรับผิดชอบต่อสังคม โดยนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ เป็นไปตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี และให้ความสำคัญกับการเผยแพร่ข้อมูลการดำเนินการที่ครอบคลุมประเด็น ESG (Environment, Social, Governance) หากบริษัทบกพร่องในมาตรการกำกับดูแลภายในองค์กร อาจส่งผลกระทบต่อความต่อเนื่องในการดำเนินธุรกิจและชื่อเสียงของบริษัทได้

บริษัทฯ ให้ความสำคัญในประเด็นข้างต้นและได้ดำเนินการในกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อลดความเสี่ยงเกี่ยวกับการกำกับดูแลองค์กร อาทิเช่น

- การจัดอันดับด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG Score) ประจำปี โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- บริษัทจัดให้มีช่องทางการแจ้งเบาะแส (Whistle Blower) เพื่อให้บุคคลภายนอกองค์กรสามารถแจ้งเบาะแสข้อมูลการทุจริตคอร์รัปชันได้ตามนโยบายการต่อต้านคอร์รัปชัน (Anti-Corruption Policy)

2.8 ความเสี่ยงที่เชื่อมโยงกับประเด็นสิ่งแวดล้อม สังคม และการกำกับดูแลกิจการ (ESG-Related Risks)

2.8.1 ความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อม

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศทำให้หลาย ๆ ประเทศทั่วโลกเผชิญกับภัยพิบัติที่ไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อน ประเทศไทยจึงมีความเสี่ยงสูงที่จะประสบกับภาวะอุทกภัยในบางพื้นที่ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อเส้นทางการบินของบริษัทและอาจส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการบินลดลง ทำให้เที่ยวบินล่าช้า การเปลี่ยนแปลงเส้นทางการบิน การยกเลิกเที่ยวบิน เป็นต้น นอกจากนี้ แนวโน้มกฎหมายและระเบียบเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมทั้งในและต่างประเทศมีความเข้มงวดมากขึ้น การใช้เครื่องบินบางแบบอาจมีข้อจำกัดจากการก่อกมลภาวะทางเสียงหรือปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการใช้ค่าใช้จ่ายและแผนการขยายเส้นทางการบินของบริษัท

- บริษัทมีการวางแผนใช้น้ำมันอากาศยานอย่างมีประสิทธิภาพ มีการใช้เทคนิคการบินต่าง ๆ เพื่อลดปริมาณการใช้น้ำมันและการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และได้เริ่มใช้น้ำมันอากาศยานแบบยั่งยืน Sustainable Aviation Fuel (SAF) เพื่อเป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสู่ชั้นบรรยากาศเป็นศูนย์ในปี 2050 (Net Zero Carbon Emission 2050) รวมทั้งวางแผนการจัดการจัดหาเครื่องบินใหม่ที่รองรับข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมด้วย
- มีแนวทางการดำเนินงานในการพัฒนาสนามบินผ่านแนวคิด Green Airport เพื่อการลดใช้พลังงานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- มีการจัดการขยะและของเสีย โดยการสนับสนุนคัดแยกขยะประเภทต่าง ๆ ทั้งที่สำนักงานและที่สนามบิน นำขยะหรือสิ่งของไม่ใช้แล้วกลับไปเพิ่มมูลค่า (Upcycling) เช่น ชุดยูนิฟอร์มที่ไม่ใช้แล้ว ขวดน้ำพลาสติกนำมาแปรรูปเป็นชุดฟอร์มใหม่ เป็นต้น

2.8.2 ความยั่งยืนด้านสังคม

จากการดำเนินธุรกิจการบินของบริษัทอาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตของชุมชนและสังคมบริเวณรอบสนามบิน ที่บริษัทให้บริการและอาจทำให้เกิดความขัดแย้งระหว่างกัน ประเด็นดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อชื่อเสียงของบริษัทและค่าชดเชยความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น บริษัทจึงให้ความสำคัญกับการดำเนินธุรกิจโดยคำนึงถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อพนักงาน ผู้โดยสาร ชุมชน สังคม และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องอื่น ๆ

- บริษัทมุ่งเน้นในการสร้างความเข้มแข็งให้กับชุมชนรอบสนามบินและเส้นทางที่ทำการบิน โดยมีการดูแลติดตาม และปรับปรุงกระบวนการของบริษัทที่อาจเป็นความเสี่ยงทำให้เกิดผลกระทบเชิงลบกับชุมชน นอกจากนี้ มีการจัดการสนับสนุนด้านอาชีพเสริม การดูแลสุขภาพ การจัดการด้านความสะอาด/สุขอนามัยที่ดีให้แก่ชุมชนโดยรอบ เพื่อสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับชุมชน ช่วยลดความขัดแย้งและเกิดความร่วมมือที่ดีระหว่างกัน
- บริษัทตระหนักถึงความสำคัญด้านสิทธิมนุษยชนในการดำเนินธุรกิจ ซึ่งครอบคลุมถึงการจ้างงานทั้งสตรีและเด็ก การเคารพในความเสมอภาคกันโดยไม่เลือกปฏิบัติ รวมทั้งยังคำนึงถึงด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในการทำงานและระบบนิเวศการบินที่มีมาตรฐานสูงสุด ทำการพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ความสามารถในการทำงานเพื่อให้ผู้เกี่ยวข้องได้รับความพึงพอใจในสินค้าและบริการ

2.8.3 ความยั่งยืนด้านการกำกับดูแล

บริษัทได้ยึดถือและปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีในการดำเนินกิจการผ่านทางกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน และถือว่าหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีนั้นเป็นปัจจัยสำคัญในการส่งเสริมความสำเร็จในภาพรวมของบริษัท ในฐานะที่เป็นองค์กรหนึ่งที่มีความรับผิดชอบต่อสังคม และให้ความสำคัญกับการเผยแพร่ข้อมูลการดำเนินการที่ครอบคลุมประเด็น ESG (Environment, Social, Governance) เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียได้รับทราบข้อมูลอย่างเพียงพอ

บริษัทให้ความรู้ความเข้าใจแก่บุคลากรในองค์กรเกี่ยวกับธรรมาภิบาลและการปฏิบัติตามจรรยาบรรณในการปฏิบัติหน้าที่ทางธุรกิจ (Code of Business Conduct) และจรรยาบรรณอื่นที่เกี่ยวข้องในการดำเนินงาน

2.9 ความเสี่ยงต่อการลงทุนของผู้ถือหลักทรัพย์

ความเสี่ยงจากการถูกจัดประเภทเป็นบริษัทประกอบธุรกิจบริหารจัดการลงทุน

สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ได้ปรับปรุงเกณฑ์เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจของบริษัทที่ออกหุ้นหรือบริษัทจดทะเบียน ต้องไม่มีลักษณะเป็นการบริหารจัดการเงินลงทุน (Investment company) ซึ่งประกาศบังคับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2567 โดยบริษัทที่มีการลงทุนในลักษณะที่ไม่มีส่วนร่วมในการบริหาร ซึ่งครอบคลุมถึงการลงทุนในหลักทรัพย์ สัญญาซื้อขายล่วงหน้า หรือสินทรัพย์ดิจิทัล รวมกันเกินกว่าร้อยละ 40 ของสินทรัพย์รวมตามงบการเงินหรืองบการเงินรวมงวดล่าสุด หากเข้าเกณฑ์ดังกล่าวบริษัทอาจถูกตลาดหลักทรัพย์ขึ้นเครื่องหมาย CC (Non-Compliance) และหากยังไม่แก้ไขไม่ได้ตามกำหนดเวลาอาจถูกขึ้นเครื่องหมาย SP (Suspension) และอาจถูกเพิกถอนหลักทรัพย์ในที่สุด

อย่างไรก็ตามบริษัทยังคงติดตามข้อมูลทางการเงินดังกล่าวและรายงานให้ที่ประชุมคณะกรรมการบริหารพิจารณาข้อมูลการลงทุนและการบริหารจัดการเงินลงทุนของบริษัท เพื่อรักษาสัดส่วนการลงทุนในหลักทรัพย์ และหากมีความจำเป็นอาจพิจารณาเพิ่มสินทรัพย์หรือลดสัดส่วนการลงทุนให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์กำหนด

ความเสี่ยงจากความไม่แน่นอนของผลตอบแทนที่ผู้ลงทุนจะได้รับตามที่คาดหวัง

ในการลงทุนผู้ถือหุ้นคาดหวังที่จะได้รับผลตอบแทนจากราคาที่เพิ่มขึ้นของหลักทรัพย์ อย่างไรก็ตามราคาหุ้นอาจเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นหรือลดลงได้จากหลายปัจจัยที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัท เช่น สภาพเศรษฐกิจโดยรวม ความผันผวนของราคาน้ำมัน การเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ หรือเกิดภาวะวิกฤต เช่น การเกิดอุทกภัยใหญ่ การเกิดสงคราม โรคระบาด เป็นต้น

นอกจากนี้ผู้ลงทุนยังคาดหวังที่จะได้รับผลตอบแทนในรูปเงินปันผล ซึ่งขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ เช่น ผลประกอบการในแต่ละปี กระแสเงินสดที่ได้รับจากการดำเนินงาน การสำรองเงินไว้ใช้ในการขยายธุรกิจหรือปรับปรุงสนามบิน เป็นต้น แต่อย่างไรก็ตามบริษัทมีนโยบายจ่ายเงินปันผลไม่ต่ำกว่าร้อยละ 50 ของกำไรสุทธิของงบการเงินเฉพาะกิจการ ภายหลังหักเงินสำรองต่าง ๆ ที่กฎหมายกำหนด

ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นใหม่ 2568

ความเสี่ยงทางภูมิรัฐศาสตร์

บริษัทเผชิญกับความผันผวนทางภูมิรัฐศาสตร์ที่รุนแรงจากความขัดแย้งทางการเมืองหรือข้อจำกัดทางการค้ารวมถึงสงคราม

ความขัดแย้งทางการเมืองภายในประเทศและระหว่างประเทศที่มีอาจมีแนวโน้มความรุนแรงและยืดเยื้อ ส่งผลให้เกิดความไม่แน่นอนทางเศรษฐกิจโลกอย่างมีนัยสำคัญ โดยมีความขัดแย้งที่ต้องเฝ้าระวัง ได้แก่ ความขัดแย้งระหว่างรัสเซีย-ยูเครน, ความไม่สงบในตะวันออกกลาง, สถานการณ์ความตึงเครียดบริเวณชายแดนไทย-กัมพูชา รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงนโยบายและภาษีการค้าของชาติมหาอำนาจ สถานการณ์ดังกล่าวไม่เพียงแต่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจโลกโดยรวม แต่ยังส่งผลกระทบต่อความสามารถในการสร้างรายได้และกระแสเงินสดของบริษัท เนื่องจากบริษัท

มีการดำเนินธุรกิจและมีเครือข่ายครอบคลุมในหลายประเทศทั่วโลก บริษัทอาจประสบปัญหาการจัดการทางการเงินได้แก่ มาตรการคว่ำบาตรทางเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องกับประเทศรัสเซีย ส่งผลกระทบต่อตรงต่อการโอนและรับเงินระหว่างประเทศ ทำให้การบริหารจัดการสภาพคล่องและการรับชำระเงินมีความซับซ้อนเสี่ยงมากขึ้น และความไม่สงบในตะวันออกกลาง ซึ่งส่งผลโดยตรงต่อราคาน้ำมันเชื้อเพลิงและความผันผวนของตลาดพลังงานโลก นอกจากนี้ นโยบายภาษีนำเข้าของสหรัฐฯ ที่ประกาศจัดเก็บสูงขึ้นต่อสินค้าจากไทย ยังเป็นปัจจัยที่ซ้ำเติมให้เศรษฐกิจในภูมิภาคชะลอตัวลง ส่งผลให้กำลังซื้อของผู้โดยสารลดลง ในขณะที่ต้นทุนการนำเข้าเครื่องบินและอะไหล่ซ่อมบำรุงพุ่งสูงขึ้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ สภาพการณ์ดังกล่าว ส่งผลกระทบต่อ

การสร้างรายได้และกำไรสุทธิของบริษัท อีกทั้งบริษัทยังมีความเสี่ยงจากสถานการณ์ความขัดแย้งบริเวณชายแดนไทย-กัมพูชา โดยเฉพาะประเด็นพื้นที่ทับซ้อนทางทะเลซึ่งใกล้เคียงกับสนามบินตราด ซึ่งหากสถานการณ์บานปลายอาจส่งผลกระทบโดยตรงต่อความเชื่อมั่นด้านการท่องเที่ยวและการเดินทางระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน

แนวทางในการจัดการความเสี่ยง (Mitigation Plan):

บริษัทตระหนักถึงความเสี่ยงดังกล่าวและได้ดำเนินการบริหารจัดการอย่างต่อเนื่อง โดยการเฝ้าติดตามสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงอย่างใกล้ชิดและวิเคราะห์ข้อมูลเชิงรุก มีการปรับเปลี่ยนกลยุทธ์การขายให้ยืดหยุ่นตามสถานการณ์จริง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการสร้างรายได้ เช่น การมุ่งเน้นจำหน่ายตั๋วโดยสารในระดับชั้นที่มีราคาสูง, การควบคุม

วงเงินเครดิตที่ให้แก่ตัวแทน และพิจารณาหาแนวทางที่เหมาะสมและปลอดภัยที่สุดในการดำเนินงานและบริหารจัดการเงินรายได้ของบริษัทในประเทศที่มีความเสี่ยงทางการเมืองและข้อจำกัดทางการเงินสูง เพื่อลดผลกระทบต่อการกระแสเงินสดของบริษัท

ขณะเดียวกัน บริษัทมุ่งเน้นการสร้างความตระหนักรู้แก่บุคลากรภายในเพื่อให้สามารถตอบสนองต่อวิกฤตได้อย่างทันท่วงที นอกจากนี้ ยังมีการประสานความร่วมมือกับภาครัฐ เพื่อเข้าถึงมาตรการเยียวยาทางภาษีและแหล่งเงินทุนดอกเบี้ยต่ำ รวมถึงการสนับสนุนแนวทางการเจรจาทางการค้าระหว่างประเทศเพื่อลดความตึงเครียดและหาข้อตกลงที่เอื้อประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมการบินในระยะยาว



ความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบ

ในปี 2025 อุตสาหกรรมการบินต้องเผชิญกับความผันผวนจากกฎระเบียบใหม่ๆ ที่มีความซับซ้อนและแตกต่างกันในแต่ละภูมิภาค เช่น การปรับปรุงข้อกำหนด TCAR ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) เกี่ยวกับการตรวจเช็คเครื่องบินและการฝึกอบรมบุคลากร ซึ่งความเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ก่อให้เกิดความเสี่ยงสำคัญ 3 ด้าน คือ (1) ด้านการปฏิบัติงาน อาจเกิดการหยุดชะงักจากการขาดแคลนทักษะชั่วคราวเนื่องจากพนักงานต้องใช้เวลาในการฝึกอบรมระเบียบใหม่ (2) ด้านต้นทุน อาจทำให้ค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่สูงขึ้น และ (3) ด้านกฎหมาย เสี่ยงต่อการถูกปรับหรือดำเนินคดีหากไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรฐานใหม่ได้ทันท่วงทีซึ่งอาจส่งผลกระทบรุนแรงถึงขั้นทำให้ธุรกิจหยุดชะงัก

แนวทางในการจัดการความเสี่ยง (Mitigation Plan):

ธุรกิจจำเป็นต้องมีมาตรการเชิงรุก เริ่มจากการสร้างระบบ ติดตามนโยบายการบิน ทั้งในและต่างประเทศอย่างใกล้ชิดเพื่อประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการวางแผนล่วงหน้า ควบคู่ไปกับการพัฒนาองค์ความรู้โดยกำหนดให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องต้องทำความเข้าใจข้อกำหนดที่เปลี่ยนแปลงไป และการจัดอบรมทักษะให้แก่แผนกต่างๆ ที่ได้รับผลกระทบ เพื่อปิดช่องว่างทางทักษะและสร้างความมั่นใจว่าการดำเนินงานจะเป็นไปตามมาตรฐานสากลและมีความปลอดภัยสูงสุด

การขับเคลื่อนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน

บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มุ่งมั่นขับเคลื่อนธุรกิจให้เติบโตอย่างมีความรับผิดชอบต่อ คอบคู้กับการสร้างคุณค่าให้กับสังคมและสิ่งแวดล้อม ภายใต้ความเชื่อมั่นในศักยภาพของบุคลากรและความร่วมมือจากผู้มีส่วนได้เสีย โดยบริษัทฯ ตระหนักว่า การพัฒนาที่ยั่งยืนไม่เพียงเป็นการสร้างสมดุลระหว่างมิติสิ่งแวดล้อม สังคม และบรรษัทภิบาลเท่านั้น หากแต่เป็นกลไกสำคัญที่จะเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขัน และการเติบโตอย่างมั่นคงในระยะยาว

รายงานการขับเคลื่อนธุรกิจเพื่อความยั่งยืนนี้ สะท้อนถึงแนวทางการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ที่บูรณาการหลักความยั่งยืนเข้ากับกลยุทธ์องค์กร โดยนำเสนอผลการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และบรรษัทภิบาล (ESG) ที่รองรับการเปลี่ยนแปลงและความท้าทายซึ่งเกิดขึ้น

ในอุตสาหกรรมการบินและบริบททางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน ทั้งนี้ บริษัทฯ มุ่งลดผลกระทบเชิงลบจากการดำเนินงาน พร้อมทั้งสร้างผลลัพธ์เชิงบวกอย่างเป็นรูปธรรม

การเดินทางของบางกอกแอร์เวย์สในปี 2568 ยังคงขับเคลื่อนภายใต้พันธสัญญา “Connect Your Happiness” หรือ “การส่งมอบความสุขผ่านประสบการณ์การเดินทางที่ประทับใจ” โดยบริษัทฯ มุ่งเชื่อมโยงความสุขดังกล่าวไปสู่การสร้างคุณค่าในทุกมิติ สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ขององค์กรในการ “มุ่งมั่นสร้างสรรค์ความเป็นเลิศ เพื่อเป็นสายการบินที่ดีที่สุดในเอเชีย” และความตั้งใจที่จะมีบทบาทขับเคลื่อนการเปลี่ยนแปลงเชิงบวก เพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืนและอนาคตที่ดีขึ้นสำหรับทุกคน

นโยบายความยั่งยืนองค์กร

ในปี 2568 บริษัทฯ ยึดถือนโยบายความยั่งยืนองค์กร (ฉบับปรับปรุงประเด็นความยั่งยืนที่สำคัญ) ซึ่งได้รับการอนุมัติจากมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ และมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 9 เมษายน 2567 เป็นต้นมา เป็นกรอบในการกำหนดทิศทางและขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านความยั่งยืน

ตลอดปี 2568 บริษัทฯ มุ่งการถ่ายทอดนโยบายไปสู่การปฏิบัติในระดับหน่วยงาน การกำหนดแผนงานและมาตรการที่สอดคล้องกับประเด็นความยั่งยืนที่สำคัญ ตลอดจนการติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน เพื่อให้การขับเคลื่อนธุรกิจเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

Planet



ความมุ่งมั่น

เป็นองค์กรที่รักษาสิ่งแวดล้อม
ด้วยการลดผลกระทบ
ด้านสิ่งแวดล้อม
จากการดำเนินธุรกิจ

กลยุทธ์

สร้างการมีส่วนร่วมในการปรับตัว
และดำเนินงานต่าง ๆ ซึ่งลด
ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

People



ความมุ่งมั่น

เป็นองค์กรที่ให้ความสำคัญ
ในการดูแลผู้มีส่วนได้เสีย
การพัฒนาทุนมนุษย์
และการส่งเสริมโอกาสต่าง ๆ

กลยุทธ์

สร้างวัฒนธรรมการทำงาน
ที่มีความปลอดภัยทั้งองค์กร
และส่งเสริมโอกาสให้กับ
ผู้มีส่วนได้เสีย

Performance



ความมุ่งมั่น

เป็นองค์กรที่เติบโตอย่างมั่นคง
ด้วยความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้เสีย
ตลอดห่วงโซ่อุปทาน






กลยุทธ์

สร้างการเติบโตทางเศรษฐกิจ
อย่างยั่งยืน ร่วมกับผู้มีส่วนได้เสีย
บนพื้นฐานการปฏิบัติงาน
ที่มีประสิทธิภาพ






นโยบายความยั่งยืนองค์กร

บริษัทฯ อ้างอิงเป้าหมายการจัดการด้านความยั่งยืนระดับองค์กร ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว ตามประเด็นความยั่งยืนที่สำคัญซึ่งได้รับการทบทวนไว้ก่อนหน้านี้ ทั้งนี้ บริษัทฯ บูรณาการเป้าหมายด้านความยั่งยืนเข้ากับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของสหประชาชาติ (Sustainable Development Goals: SDGs) เพื่อเป็นกรอบในการขับเคลื่อนการดำเนินงาน การติดตามความก้าวหน้า และการสร้างคุณค่าในระยะยาวให้แก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มอย่างต่อเนื่อง

มิติสิ่งแวดล้อม

การจัดการด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate Crisis Management)	เป้าหมายระยะยาว ปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็น ศูนย์ (Net Zero Carbon Emissions) ภายในปี 2593 เป้าหมายระยะสั้น-กลาง รักษาระดับปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สุทธิของภาคการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (โครงการ Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation - CORSIA)	 
การจัดการของเสีย (Waste Management)	เป้าหมายระยะยาว ลดปริมาณขยะสู่บ่อฝังกลบเป็น ศูนย์ (Zero Waste to Landfill) ภายในปี 2593	
การใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและพลังงานทางเลือก (Efficient Use of Resources and Alternative Energy Sources)	เป้าหมายระยะสั้น การใช้เชื้อเพลิงทางเลือก (Sustainable Aviation Fuel-SAF) เพื่อการบินที่ยั่งยืน	 

มิติสังคม

สุขภาพและความปลอดภัย (Health and Safety)	เป้าหมายระยะยาว <ul style="list-style-type: none"> อุบัติเหตุในการทำงานถึงขั้นหยุดงานเป็น ศูนย์ อัตราการบาดเจ็บถึงขั้นหยุดงาน (LTIFR) และอัตราความรุนแรงของการบาดเจ็บ (LTISR) ของพนักงาน และผู้รับเหมา/ คู่ค้า ที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ของบริษัทฯ เป็น ศูนย์ 	
การพัฒนาและรักษานักงาน (Employee Development and Retention)	เป้าหมายปี 2568 <ul style="list-style-type: none"> คะแนนความสุขและระดับความผูกพันต่อองค์กรของพนักงาน ≥ ร้อยละ 62 	
การมีส่วนร่วมกับชุมชน (Community Engagement)	เป้าหมายระยะยาว สร้างการมีส่วนร่วมกับชุมชนในพื้นที่ดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ผ่านความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้เสีย เพื่อสนับสนุนการพัฒนาชุมชนอย่างยั่งยืน เป้าหมายปี 2568 <ul style="list-style-type: none"> มีส่วนร่วมกับชุมชนในพื้นที่เป้าหมายหลัก คือ ชุมชนรอบ 3 สนามบิน (สมุย สุโขทัย และตราด) ในระยะ 20 กิโลเมตร จากสนามบิน โดยใช้แนวทางการพัฒนาชุมชนแบบองค์รวม (Holistic Area-Based) ตามความเหมาะสมของบริบทพื้นที่ 	  

	<ul style="list-style-type: none"> สนับสนุนการจ้างงานคนพิการในชุมชนตามมาตรา 35 แห่ง พรบ. ส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ = 100% ไม่พบข้อร้องเรียนจากชุมชน อันเนื่องมาจากเหตุการณ์ละเมิดกฎหมายด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจ 	
สิทธิมนุษยชน (Human Rights)	เป้าหมายระยะสั้น-ยาว <ul style="list-style-type: none"> ไม่มีการละเมิดด้านสิทธิมนุษยชนที่มีนัยสำคัญในทุกกิจกรรมการดำเนินงานตลอดห่วงโซ่อุปทาน 	  
มิติบรรษัทภิบาลและเศรษฐกิจ		
บรรษัทภิบาลและจรรยาบรรณธุรกิจ (Corporate Governance and Code of Conduct)	เป้าหมายระยะสั้น-ยาว <ul style="list-style-type: none"> รักษาระดับ CG Score โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย อย่างน้อยในระดับ “ดีมาก” 80% ของจำนวนพนักงานผ่านการทดสอบเรื่องการต่อต้านทุจริตและจรรยาบรรณองค์กร (รายปี) ไม่มีการฝ่าฝืนจรรยาบรรณธุรกิจ 	 
คุณภาพผลิตภัณฑ์และบริการ (Quality Products and Services)	เป้าหมายระยะสั้น-ยาว <ul style="list-style-type: none"> ประสิทธิภาพการตรงต่อเวลาของเที่ยวบิน ≥ ร้อยละ 90 ภายใต้สภาวะที่ควบคุมได้ การได้รับรองมาตรฐานต่าง ๆ เช่น มาตรฐานความปลอดภัยจาก IATA Operational Safety Audit (IOSA) มาตรฐานด้านการจัดการระบบคุณภาพ ISO9001: 2015 อย่างต่อเนื่อง มีผลิตภัณฑ์และบริการที่สร้างผลลัพธ์เชิงบวกให้กับสังคมและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมถึงส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจของบริษัทฯ ในระยะยาว พนักงานส่งมอบผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพ นำเชื่อถือปลอดภัย และส่งมอบบริการด้วยใจ มีความเป็นมืออาชีพ 	 
การจัดการห่วงโซ่อุปทานอย่างยั่งยืน (Sustainable Supply Chain Management)	เป้าหมายปี 2568 <ul style="list-style-type: none"> คู่ค้าสำคัญของบริษัทฯ ได้รับการประเมินความเสี่ยงด้านความยั่งยืน พัฒนาแผนดำเนินงานเกี่ยวกับคู่ค้า เพื่อส่งเสริมการปฏิบัติตามนโยบายการจัดซื้อจัดจ้างอย่างยั่งยืน และจรรยาบรรณการดำเนินธุรกิจของคู่ค้า 	 
การบริหารประสบการณ์ลูกค้า (Customers Experience Management)	เป้าหมายปี 2568 <p>ความพึงพอใจของลูกค้า ≥ ร้อยละ 90 จากจำนวนผู้ตอบแบบสำรวจทั้งหมด</p>	
นวัตกรรมทางธุรกิจ และการสร้างคุณค่า (Business Innovation and Value Creation)	เป้าหมายปี 2568 <p>จัดหาองค์ความรู้ หรือช่องทางส่งเสริมให้พนักงานมีแนวคิดเชิงนวัตกรรม</p>	

การดำเนินงานที่สำคัญ ปี 2568

มิติสิ่งแวดล้อม



โครงการประสิทธิภาพ
การใช้เชื้อเพลิงอากาศยาน
(Fuel Efficiency)
จากเทคนิคการบิน
ช่วยลดการปล่อยก๊าซ
คาร์บอนไดออกไซด์ **3,666.18**
ตันคาร์บอนไดออกไซด์



การปล่อยก๊าซเรือนกระจก
ขององค์กร
(ขอบเขตที่ 1, 2 และ 3)
368,764
ตันคาร์บอนไดออกไซด์
เทียบเท่า



การรีไซเคิล/ อพไซคลิ่งของเสีย
จากการดำเนินธุรกิจ
(ชุดยูนิฟอร์มที่ไม่ใช้แล้วและ
ขวดน้ำดื่มไร้ฉลาก)
ช่วยลดการปล่อยก๊าซ
คาร์บอนไดออกไซด์
358 กิโลกรัม ลดการใช้น้ำ
9,193 ลิตร และ
ประหยัดพลังงาน **2,230**
กิโลวัตต์ต่อชั่วโมง



ใช้เชื้อเพลิงอากาศยาน
แบบยั่งยืนในเที่ยวบินเชิงพาณิชย์
อย่างเป็นทางการ จากกรุงเทพฯ
(สุวรรณภูมิ) สู่พนมเปญ
เสียมราฐ หลวงพระบาง และ
มัลดีฟส์ เริ่ม **1 กรกฎาคม 2568**



รางวัล
“Climate Action Leader”
บนเวที UN ประเทศไทย ในงาน
Climate Action Forum
จัดโดย AFMA ร่วมกับ
Sustainism



มิติสังคม



- อัตราผู้เสียชีวิตอันเนื่องมาจากการทำงาน (Fatality Rate) ของพนักงานและผู้รับเหมาเป็น **ศูนย์**
- สถานประกอบการที่มีความมุ่งมั่นในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน
 - สำนักงานใหญ่ได้รับประกาศเกียรติคุณ “ทองแดง” ปีที่ 1 (1,780,113 ชั่วโมง)
 - สนามบินภูเก็ตได้รับประกาศเกียรติคุณ “ทองแดง” ปีที่ 3 (644,720 ชั่วโมง)
 - สนามบินสุโขทัยได้รับประกาศเกียรติคุณ “ระดับต้น” ปีที่ 3 (269,757 ชั่วโมง)
 - สนามบินตราดได้รับประกาศเกียรติคุณ “ระดับต้น” ปีที่ 1 (145,596 ชั่วโมง)



ชั่วโมงการฝึกอบรม
ต่อคนต่อปีของผู้บริหาร
และพนักงาน
70.76 ชั่วโมง



คะแนนความผูกพัน
ต่อองค์กรของพนักงาน
= ร้อยละ **60.7**



สนับสนุนการจ้างงานคนพิการ
ในชุมชนตามมาตรฐาน 35
แห่งพรบ. ส่งเสริมและพัฒนา
คุณภาพชีวิตคนพิการ = **100%**



ไม่มี การละเมิด
ด้านสิทธิมนุษยชน
ที่มีนัยสำคัญ

มีติดบรรษัทภิบาลและเศรษฐกิจ



คะแนนการกำกับดูแลกิจการ
ระดับ 4 ดาว **“ดีมาก”**
จากสมาคมส่งเสริม
สถาบันกรรมการบริษัทไทย



88.88% (89.71%) การตรงต่อเวลาของเที่ยวบินขาออก (ขาเข้า)
จากจำนวนเที่ยวบินทั้งหมด ภายใต้สภาวะที่บริษัทฯ สามารถควบคุมได้



XX.XX% สัดส่วนความพึง
พอใจของลูกค้า (C/O CRM
& CEM Division)



หนึ่งในรายชื่อหุ้นยั่งยืน ประจำปี 2568
“SET ESG Ratings 2024” ระดับ A
ในกลุ่มธุรกิจบริการ (Services)
จากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

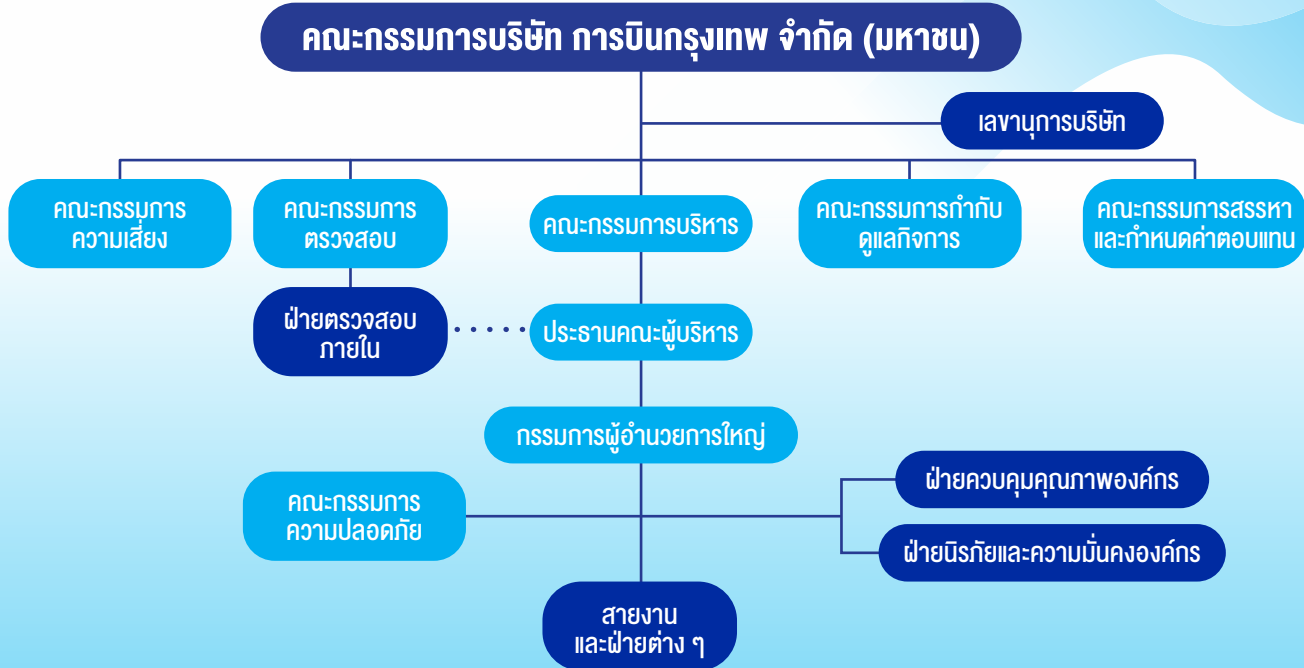


รางวัลพระราชทานอุตสาหกรรมท่องเที่ยวไทย ครั้งที่ 15 ประเภท
องค์กรสนับสนุนและส่งเสริมการท่องเที่ยวยั่งยืน สาขาองค์กร
ภาคเอกชน (Thailand Tourism Outstanding Awards) และ
รางวัลแห่งความยั่งยืน (Thailand Tourism Sustainability
Awards) ประเภทองค์กรสนับสนุนและส่งเสริมการท่องเที่ยวยั่งยืน
จากโครงการ“บางกอกแอร์เวย์ส บูติกซีรีส์”
(Bangkok Airways Boutique Series)



ประกาศนียบัตร **“ดาวแห่งความยั่งยืน”** ระดับ 5 ดาว จากการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.)
ภายใต้โครงการ Sustainable Tourism Acceleration Rating (STAR) ซึ่งจัดทำขึ้น
เพื่อเป็นกลไกสำคัญในการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงคุณภาพ ภายใต้ยุทธศาสตร์ของ ททท.
อันจะนำไปสู่บริการและมาตรฐานที่มีคุณค่าสูง (High Value Services & Standards)





การจัดการผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสียในห่วงโซ่คุณค่าของธุรกิจ

ห่วงโซ่คุณค่าของธุรกิจ

บริษัทฯ ยังคงกำหนดกรอบการดำเนินงานในห่วงโซ่คุณค่าออกเป็น 5 กิจกรรมหลัก ที่เชื่อมโยงและต่อเนื่องตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ รวมถึงได้ทบทวนกิจกรรมย่อย เพื่อเสริมสร้างความสามารถในการตอบสนองต่อความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสียอย่างเหมาะสม สรุปดังนี้



1. Eco-Business Intelligence

การกำหนดนโยบายและวางแผนผลิตภัณฑ์ (สินค้าและบริการ) โดยใช้ข้อมูลภาพรวมของธุรกิจ เพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน และส่งมอบคุณค่าให้กับผู้มีส่วนได้เสีย เช่น การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทาน การวางแผนเส้นทางบิน การวางแผนการใช้น้ำมัน การพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการ การบริหารรายได้และกำหนดราคา



2. Marketing & Sales

การทำการตลาดและการขายอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียเข้าถึงผลิตภัณฑ์และคุณค่าที่องค์กรส่งมอบ เช่น การส่งเสริมการตลาด การบริหารจัดการช่องทางการขาย



3. Operational Efficiency

การปฏิบัติการของทุกหน่วยธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการลูกค้าอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด เช่น การสำรองที่นั่งและออกบัตรโดยสาร การตรวจรับบัตรโดยสาร การให้บริการในห้องรับรองของสายการบิน การนำผู้โดยสารขึ้นและลงจากเครื่องบิน การขนส่งสินค้าและพัสดุ การจัดการความปลอดภัยของอากาศยานและผู้โดยสาร การปฏิบัติการบิน การบริการของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน การขนส่งสัมภาระ



4. Smart Collaboration

การสร้างเครือข่ายและแสวงหาความร่วมมือ เพื่อส่งมอบผลิตภัณฑ์และคุณค่าให้กับผู้มีส่วนได้เสีย เช่น การเชื่อมต่อเที่ยวบินกับสายการบินพันธมิตร การเชื่อมต่อบริการกับพันธมิตรต่าง ๆ อาทิ โรงแรม รถเช่า ร้านค้า



5. Engaged Excellence

การสร้างความผูกพันกับผู้มีส่วนได้เสียเพื่อยกระดับคุณภาพผลิตภัณฑ์ เช่น การจัดการสัมภาระกรณีเสียหายหรือสูญหาย การบริหารช่องทางติดต่อหลังการขาย การบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้า การบริหารจัดการระบบสมาชิก

กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย

บริษัทฯ กำหนดกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียที่สำคัญทั้งภายในและภายนอกองค์กรจำนวน 6 กลุ่ม โดยอ้างอิงจากความสัมพันธ์กับห่วงโซ่คุณค่าของธุรกิจ และใช้ผลการตอบสนองของบริษัทฯ ในปี 2567 เป็นข้อมูลประกอบการพัฒนาการดำเนินงานในปี 2568

กลุ่มผู้มีส่วนได้เสียสำคัญ	ความต้องการ/ ความคาดหวัง (Needs/ Expectations)	การตอบสนองของบริษัทฯ (The Company's Response)
พนักงาน	<ul style="list-style-type: none"> ความมั่นคงในหน้าที่การงาน การพัฒนาความสามารถในการทำงานอย่างต่อเนื่อง แผนการรักษาบุคลากรที่ดี ผลตอบแทนและสวัสดิการที่เหมาะสม การสรรหาบุคลากรที่มีคุณสมบัติเหมาะสมกับงานที่ได้รับ ด้วยมาตรฐานความชัดเจน และความโปร่งใส การปฏิบัติอย่างเท่าเทียมตามหลักสิทธิมนุษยชน อาชีพอนามัยและความปลอดภัยในสถานที่ปฏิบัติงาน การได้รับข้อมูลต่าง ๆ ของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง บรรยากาศที่ส่งเสริมให้พนักงานปฏิบัติงานมีความสุข การให้โอกาสพนักงานเสนอความคิดเห็นภายในองค์กร 	<ol style="list-style-type: none"> การจัดทำเส้นทางความก้าวหน้าในสายอาชีพสำหรับพนักงาน (ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง) กิจกรรมอบรม บรรยาย และส่งเสริมการเรียนรู้ในหัวข้อต่าง ๆ เช่น <ul style="list-style-type: none"> > หลักสูตร CANVA Powerful Presentation > หลักสูตร AI for Work สำหรับผู้บริหารและพนักงาน > หลักสูตร Airline Business Management > PG Talks “มารู้จักกฎหมายการบินใหม่ TCAR” > Physical 101 “Health Me” ให้ความรู้เกี่ยวกับโรค Office Syndrome > กิจกรรมส่งเสริมการเรียนรู้ English Learning Activity “Grammar Challenge” และ “English Listening and Speaking Booster” การตรวจสุขภาพประจำปี ประกันสุขภาพสำหรับพนักงานและครอบครัว บริการห้องพยาบาลและพิตเนสประจำสำนักงาน ทุนสวัสดิการสหกรณ์ประจำปี เงินกู้สามัญเพื่อผู้ประสบภัยพิบัติ และการเพิ่มนโยบายการลงทุนสำหรับสมาชิกกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ กิจกรรมเพื่อสร้างบรรยากาศในการทำงาน และส่งเสริมความผูกพันระหว่างพนักงาน เช่น

กลุ่มผู้มีส่วนได้เสียสำคัญ	ความต้องการ/ ความคาดหวัง (Needs/ Expectations)	การตอบสนองของบริษัทฯ (The Company's Response)
		<ul style="list-style-type: none"> พิธีรณรงค์ผู้บริหารเนื่องในวันสงกรานต์ กิจกรรมรับประทานอาหารกับ CEO ESG Day 2025 7. ส่วนลดพิเศษสำหรับพนักงาน ในการเข้าใช้บริการกับบริษัทในกลุ่มพันธมิตร 8. การพิจารณาจ่ายเงินโบนัสและปรับเงินเดือน เพื่อเป็นขวัญกำลังใจในการทำงานของพนักงาน 9. การประชาสัมพันธ์ข้อมูลต่าง ๆ ให้พนักงานทราบผ่านระบบสื่อสารภายในองค์กร 10. การดูแลองค์กรให้มีความปลอดภัยกับพนักงานและผู้ใช้บริการในอาคาร 11. การจัดทำแบบสำรวจคุณภาพชีวิต ความสุข และความผูกพันในองค์กรของพนักงาน (HAPPINOMETER) 12. เปิดช่องทางรับฟังความคิดเห็น และ/หรือสำรวจการรับทราบความรู้ของพนักงานในองค์กร ทั้งจากการประชุม ช่องทางออนไลน์ (Tell Me More) แบบสำรวจออนไลน์ 13. การรับสมัคร Blue Volunteers เพื่อเข้าร่วมกิจกรรมกับชุมชน/ สังคม 15. การจัดกิจกรรม President Talk 2 ครั้ง/ ปี
ลูกค้า	<ul style="list-style-type: none"> บริการที่มีคุณภาพ รวดเร็ว และสะดวกสบาย ความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินตามมาตรฐานสากล เที่ยวบินที่ตรงเวลา ความช่วยเหลือ เพื่อรักษาสีทธิประโยชน์ในการเดินทางที่เหมาะสมกับสถานการณ์ การได้รับการปฏิบัติด้วยความเคารพในสิทธิมนุษยชน การดำเนินธุรกิจที่ใส่ใจสังคมและสิ่งแวดล้อม 	1. การฝึกอบรมพนักงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อพัฒนาความรู้ทักษะ ความสามารถ และความชำนาญในการให้บริการลูกค้า 2. การติดตามข้อกำหนดในการกำกับดูแลของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่องมาตรฐานการปฏิบัติการบินของผู้ดำเนินการเดินอากาศที่อาจมีการเปลี่ยนแปลง และเตรียมความพร้อม เพื่อการปฏิบัติการบินที่ปลอดภัยและสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ 3. การสื่อสารข้อมูลด้านความปลอดภัยให้ลูกค้าทราบ 4. การสำรวจความพึงพอใจของลูกค้าประจำปี และนำข้อมูลมาปรับปรุง และ/ หรือพัฒนากระบวนการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง 5. การสื่อสารกับลูกค้าทางตรงโดยแผนกบริการลูกค้าสัมพันธ์ แผนกบริหารประสบการณ์ลูกค้า ส่วนรายการสะสมคะแนนฟลายเออร์โบนัส 6. การสื่อสารข้อมูลที่เป็นประโยชน์กับลูกค้าผ่านช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ของบริษัทฯ เช่น เว็บไซต์ เฟซบุ๊ก อีเมล คอลเซ็นเตอร์

กลุ่มผู้มีส่วนได้เสียสำคัญ	ความต้องการ/ ความคาดหวัง (Needs/ Expectations)	การตอบสนองของบริษัทฯ (The Company's Response)
		7. การเข้าพบลูกค้า 8. การสื่อสารข้อมูลการดำเนินงานความยั่งยืนขององค์กรผ่านสื่อต่าง ๆ
ชุมชนและสังคม	<ul style="list-style-type: none"> • การบริหารจัดการผลกระทบที่อาจมีต่อชุมชนและสังคมจากการดำเนินงานของบริษัทฯ • การได้รับการพัฒนา และ/หรือมีส่วนร่วมในโครงการ/กิจกรรม ที่เป็นประโยชน์กับชุมชนอย่างยั่งยืน • โอกาสในการแสดงความคิดเห็นเรื่องต่าง ๆ กับบริษัทฯ 	1. การดำเนินธุรกิจโดยใช้หลักการพัฒนาที่ยั่งยืน ซึ่งคำนึงถึงผลกระทบจากการดำเนินงานของธุรกิจที่มีต่อผู้มีส่วนได้เสีย 2. การจัดให้มีเจ้าหน้าที่ชุมชนสัมพันธ์ ประจำสนามบินสมุย สุโขทัย และตราด เพื่อดูแลงานชุมชนสัมพันธ์ได้อย่างต่อเนื่องในพื้นที่ 3. การพัฒนาชุมชน โดยใช้หลักการพัฒนาแบบองค์รวม (Holistic Area-Based Community Development) รวม 5 มิติ แบ่งเป็น โครงการสานพลังรัก สู่ชุมชนที่ยั่งยืน (Community of Love) ได้แก่ มิติเศรษฐกิจ สังคม การศึกษา และสุขภาพ และโครงการรักษ์โลก ดูแลโลก (Love Earth Save Earth) ได้แก่ มิติสิ่งแวดล้อม 4. การประชาสัมพันธ์ข้อมูลให้ชุมชนและสังคมทราบผ่านช่องทางต่าง ๆ ของบริษัทฯ เช่น เว็บไซต์ เฟซบุ๊ก อีเมล บอร์ดประชาสัมพันธ์ 5. การทบทวนช่องทางร้องเรียน และขั้นตอนดำเนินการกรณีมีคำร้องเรียน สำหรับชุมชนรอบ 3 สนามบิน (สมุย สุโขทัย และตราด)
พันธมิตรทางธุรกิจ	<ul style="list-style-type: none"> • ผลประโยชน์ตอบแทนทางธุรกิจร่วมกันอย่างโปร่งใส • การปฏิบัติตามเงื่อนไขและข้อตกลงอย่างเป็นธรรมเพื่อความสัมพันธ์ทางธุรกิจที่ยั่งยืน • ความช่วยเหลือแก้ไขปัญหากรณีเกิดเหตุการณ์ไม่ปกติ 	1. การดำเนินธุรกิจที่สอดคล้องกับนโยบายการแข่งขันทางการค้า โดยคำนึงถึงหลักจริยธรรมทางธุรกิจ ประโยชน์ของคู่ค้า และความเป็นธรรมในการแข่งขันกับผู้ประกอบธุรกิจรายอื่น 2. พัฒนาแผนดำเนินงานเกี่ยวกับคู่ค้า เพื่อส่งเสริมการปฏิบัติตามนโยบายการจัดซื้อจัดจ้างอย่างยั่งยืน และจรรยาบรรณการดำเนินธุรกิจของคู่ค้า
นักลงทุนและผู้ถือหุ้น	<ul style="list-style-type: none"> • มูลค่าหุ้นที่สูงขึ้น • ผลประกอบการที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง • การจ่ายเงินปันผลในระดับที่น่าพึงพอใจ และจ่ายสม่ำเสมอ • ความสามารถในการดำเนินธุรกิจได้อย่างยั่งยืน รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลที่ครบถ้วนเพียงพอ สม่ำเสมอ และทันเวลา • ได้รับการปฏิบัติด้วยความเสมอภาค 	1. การแถลงผลดำเนินงานรายไตรมาส 2. การประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 3. Opportunity Day บริษัทจดทะเบียน พบผู้ลงทุน 4. การสื่อสารผ่านแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (56-1) รายงานประจำปี 5. การสื่อสารผ่านช่องทางอื่น ๆ เช่น เว็บไซต์ของบริษัทฯ https://ba-th.listedcompany.com/ 6. การดำเนินงานภายใต้กรอบ ESG และการบริหารความเสี่ยง เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนของบริษัทฯ

กลุ่มผู้มีส่วนได้เสียสำคัญ	ความต้องการ/ ความคาดหวัง (Needs/ Expectations)	การตอบสนองของบริษัทฯ (The Company's Response)
องค์กรกำกับดูแล	<ul style="list-style-type: none"> บริษัทฯ ปฏิบัติตามข้อกำหนด/ กฎระเบียบ/ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง การรักษาคุณภาพการให้บริการ การบินที่ได้มาตรฐานระดับสากล 	การเข้ารับการตรวจสอบ ตรวจสอบ โดยองค์กรที่กำกับดูแล และติดตามแก้ไขประเด็นที่ไม่สมบูรณ์ซึ่งตรวจพบ (ถ้ามี) อย่างครบถ้วน และนำเสนอผลภายในเวลาที่องค์กรกำกับดูแลกำหนด

กระบวนการระบุประเด็นความยั่งยืนที่สำคัญขององค์กร

ในปี 2568 บริษัทฯ ยังคงใช้ประเด็นความยั่งยืนที่สำคัญขององค์กรซึ่งได้ผ่านการทบทวนและจัดทำขึ้นในปี 2567 เป็นกรอบในการขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านความยั่งยืน โดยบริษัทฯ ได้พิจารณาความเหมาะสมของประเด็นดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สอดคล้องกับบริบทการดำเนินธุรกิจ วัตถุประสงค์ขององค์กร และความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย กระบวนการระบุประเด็นความยั่งยืนที่สำคัญยังคงยึดตามแนวทางเดิม ซึ่งประกอบด้วย 4 ขั้นตอนหลัก ได้แก่

- 1 พิจารณาริบทขององค์กร การดำเนินกิจกรรม กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย และผลกระทบที่เกิดขึ้นในห่วงโซ่มูลค่า
- 2 พิจารณาข้อมูลเพิ่มเติมอื่น ๆ จากแหล่งภายนอก เช่น แนวโน้มของโลก การเทียบเคียงภายในอุตสาหกรรม และมาตรฐานด้านความยั่งยืนทั้งในประเทศและสากล
- 3 ประเมินระดับความสำคัญของผลกระทบ (พิจารณาจากขนาด ขอบเขต และความน่าจะเป็นของผลกระทบ) และจัดลำดับผลกระทบที่มีความสำคัญ
- 4 สรุปประเด็นความยั่งยืนที่สำคัญขององค์กรและนำเสนอต่อประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการ และความยั่งยืนขององค์กรเพื่อพิจารณาอนุมัติ

จากกระบวนการดังกล่าว บริษัทฯ ได้ระบุประเด็นความยั่งยืนที่สำคัญขององค์กรจำนวนทั้งสิ้น 12 ประเด็น ครอบคลุมมิติด้านสิ่งแวดล้อม สังคม บรรษัทภิบาลและเศรษฐกิจ ภายใต้การบริหารความเสี่ยงอย่างมีประสิทธิภาพ และการคำนึงถึง ความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์



มิติสิ่งแวดล้อม

ความมุ่งมั่น/ แนวทางบริหารจัดการ

ในปี 2568 บริษัทฯ เดินหน้าขับเคลื่อนกลยุทธ์ด้านการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง ภายใต้แคมเปญ “Low Carbon Skies by Bangkok Airways” โดยเน้นบูรณาการแนวทางการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเข้ากับกระบวนการดำเนินงานหลักขององค์กร โดยเฉพาะในส่วนปฏิบัติการด้านการบิน ซึ่งเป็นแหล่งการปล่อยก๊าซเรือนกระจกหลักของธุรกิจ อาทิ ยกระดับมาตรการด้านประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิง การบริหารจัดการการบิน และการสร้างการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสีย ทั้งนี้ การดำเนินงานดังกล่าวสอดคล้องกับพันธกิจขององค์กร และเป้าหมายของภาคการบินในระดับสากล ในการมุ่งสู่การปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ภายในปี 2050 (Net Zero Carbon Emissions 2050)

บทบาทของกรรมการบริษัท และผู้บริหารระดับสูงในการควบคุมดูแลการบริหารความเสี่ยงด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการกำกับดูแลและบริหารความเสี่ยงด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศในระดับองค์กร โดยคณะกรรมการบริษัทมีบทบาทในการกำกับดูแลการดำเนินงานด้านสภาพภูมิอากาศ ให้มีความสอดคล้องกับกลยุทธ์องค์กร เป้าหมายด้านความยั่งยืน และบริหารความเสี่ยงที่อาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจทั้งในระยะสั้นและระยะยาว

ขณะเดียวกัน ผู้บริหารระดับสูงมีหน้าที่รับผิดชอบนโยบายด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศไปสู่การปฏิบัติ ผ่านการบูรณาการประเด็นดังกล่าวเข้ากับแผนธุรกิจ การบริหารจัดการการดำเนินงาน และการบริหารความเสี่ยงขององค์กร รวมถึงการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อติดตาม ประเมินผล และรายงานความก้าวหน้าให้คณะกรรมการบริษัทรับทราบ

ความเสี่ยงและโอกาสด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

บริษัทฯ ได้พิจารณาความเสี่ยงและโอกาสด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจ และความสามารถในการแข่งขันขององค์กรในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว ดังนี้

ระยะสั้น	ความเสี่ยง <ul style="list-style-type: none">• ความผันผวนของราคาเชื้อเพลิงอากาศยาน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อต้นทุนการดำเนินธุรกิจ• การเปลี่ยนแปลงของกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการบินและสิ่งแวดล้อม• เหตุการณ์สภาพอากาศที่รุนแรง ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการปฏิบัติการบิน โอกาส <ul style="list-style-type: none">• การเพิ่มประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิงอากาศยานเพื่อลดต้นทุนการดำเนินงาน แต่ยังคงความปลอดภัยสูงสุดในการปฏิบัติการบิน• การยกระดับการบริหารจัดการการบินและการวางแผนปฏิบัติการ• การปรับปรุงกระบวนการทำงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
ระยะกลาง	ความเสี่ยง <ul style="list-style-type: none">• การปรับตัวของอุตสาหกรรมการบินต่อมาตรการด้านสภาพภูมิอากาศที่เข้มงวดมากขึ้น• ความจำเป็นในการลงทุนด้านเทคโนโลยีและโครงสร้างพื้นฐานเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อต้นทุนการดำเนินธุรกิจ โอกาส <ul style="list-style-type: none">• การเสริมสร้างความร่วมมือกับพันธมิตร เพื่อสนับสนุนการเปลี่ยนผ่านไปสู่ธุรกิจคาร์บอนต่ำ

ระยะยาว	<p>ความเสี่ยง</p> <ul style="list-style-type: none"> ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศต่อรูปแบบธุรกิจและความต้องการของลูกค้า ความสามารถในการดำเนินงาน ณ พื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากสภาพภูมิอากาศที่เปลี่ยนแปลง <p>โอกาส</p> <ul style="list-style-type: none"> การปรับกลยุทธ์องค์กรให้สอดคล้องกับเป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ การพัฒนารูปแบบธุรกิจที่คำนึงถึงการสร้างคุณค่าระยะยาวให้แก่ผู้มีส่วนได้เสีย
---------	---

การนำประเด็นความเสี่ยงและโอกาสด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศมาประยุกต์ใช้

บริษัทฯ ได้นำประเด็นความเสี่ยงและโอกาสที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศมาพิจารณาและบูรณาการเข้ากับกระบวนการกำหนดกลยุทธ์และการตัดสินใจทางธุรกิจในระดับองค์กร เพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการความเสี่ยงและการสร้างโอกาสในการดำเนินธุรกิจ โดยให้ความสำคัญกับการบรรเทาผลกระทบจากความเสี่ยงด้านสภาพภูมิอากาศที่อาจส่งผลกระทบต่อการทำงาน ต้นทุนและความต่อเนื่องของธุรกิจ ผ่านการยกระดับประสิทธิภาพการทำงาน การปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติการบิน และการบริหารจัดการทรัพยากรอย่างเหมาะสม

ขณะเดียวกัน บริษัทฯ ได้พิจารณาโอกาสจากการเปลี่ยนผ่านสู่เศรษฐกิจคาร์บอนต่ำ ซึ่งนำไปสู่การพัฒนาและปรับปรุงผลิตภัณฑ์และบริการที่ช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างเหมาะสม นอกจากนี้ ประเด็นด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศยังถูกนำมาประกอบการวางแผนด้านการเงินและการลงทุนของบริษัทฯ โดยคำนึงถึงต้นทุน โอกาส และความเสี่ยงในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว เพื่อสนับสนุนการจัดสรรทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ และเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันขององค์กรภายใต้บริบทการเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมการบินและสภาพแวดล้อมทางธุรกิจ

การจัดการผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสียในห่วงโซ่คุณค่าของธุรกิจ

1. โครงการเตรียมความพร้อมเพื่อขับเคลื่อนร่างพระราชบัญญัติการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ของประเทศไทย โดยกรมการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ ได้มีบทบาทในโครงการเตรียมความพร้อมเพื่อขับเคลื่อนร่างพระราชบัญญัติการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ โดยเข้าร่วมประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อแนวทางการรายงานการปล่อยก๊าซเรือนกระจกภาคบังคับตามร่างพระราชบัญญัติการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ เพื่อให้ข้อเสนอทางเทคนิคสำหรับการกำหนดกรอบการรายงานข้อมูลก๊าซเรือนกระจก และประเภทข้อมูลที่ต้องรายงาน

2. คณะกรรมการด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศภาคการบิน และคณะอนุกรรมการพิจารณาแนวทางการกำหนดมาตรการและการสนับสนุนการใช้เชื้อเพลิงการบินที่ยั่งยืน

บริษัทฯ แต่งตั้งตัวแทน เข้าร่วมเป็นคณะกรรมการด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศภาคการบิน และคณะอนุกรรมการพิจารณาแนวทางการกำหนดมาตรการและการสนับสนุนการใช้เชื้อเพลิงการบินที่ยั่งยืน (Sustainable Aviation Fuel - SAF) เพื่อศึกษา รวบรวม และจัดทำฐานข้อมูลก๊าซเรือนกระจกภาคการบิน รวมถึงผลักดันนโยบาย มาตรการ และ/หรือแนวทางในการดำเนินการด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศภาคการบินที่เหมาะสม อีกทั้งศึกษา รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อพิจารณาทำทียของประเทศไทย ต่อการกำหนดมาตรการ และ/หรือแนวทางสนับสนุนการใช้เชื้อเพลิงการบินที่ยั่งยืน ของหน่วยงานหรือองค์กรระหว่างประเทศ

3. การสนับสนุนมูลนิธิอนุรักษ์แนวปะการังและสิ่งมีชีวิตใต้ทะเลไทย ในสมเด็จพระเจ้าลูกเธอ เจ้าฟ้าสิริวัณณวรี นารีรัตนราชกัญญา

บริษัทฯ มอบเงินสนับสนุนรวม 1,040,000 บาท ให้กับมูลนิธิอนุรักษ์แนวปะการังและสิ่งมีชีวิตใต้ทะเลในสมเด็จพระเจ้าลูกเธอ เจ้าฟ้าสิริวัณณวรี นารีรัตนราชกัญญา ในการส่งเสริมการอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรทางทะเลของไทยอย่างเป็นรูปธรรม



ความเสี่ยงและโอกาสด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

<p>ระยะสั้น (2567-2569) มุ่งเน้นดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ และปล่อยคาร์บอนต่ำ (Efficient Low Carbon operations)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • การใช้เชื้อเพลิงอากาศยานที่ยั่งยืน • การติดตั้งสถานีชาร์จรถยนต์ไฟฟ้า • การใช้อุปกรณ์ไฟฟ้าที่ประหยัดไฟ • การอัพไซคลิ่งชุดยูนิฟอร์มที่ไม่ใช้แล้ว • การลดการใช้พลาสติกแบบใช้ครั้งเดียว • การส่งเสริมการเชื่อมต่อด้วยระบบออนไลน์ • การใช้เชื้อเพลิงอากาศยานอย่างมีประสิทธิภาพ • การบริหารจัดการขยะ (โครงการแยกขยะได้ประโยชน์) • การประเมินคาร์บอนฟุตพริ้นท์ขององค์กร (ขอบเขตที่ 1-3)
<p>ระยะกลาง (2570-2573) มุ่งเน้นลดการปล่อย CO₂ จาก กระบวนการดำเนินงานของธุรกิจ (CO₂ Reduction)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • บริการการเดินทางผ่านระบบดิจิทัล • การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการขยะ • การส่งเสริมการลดคาร์บอนในสถานที่ทำงาน • การเพิ่มอัตราการใช้เชื้อเพลิงอากาศยานที่ยั่งยืน • การจัดการพลังงานไฟฟ้าเพื่อใช้ภายในองค์กร • โครงการทดลองติดตั้งโซลาร์เซลล์ ณ พื้นที่ที่มีศักยภาพ • [ต่อเนื่อง] การใช้เชื้อเพลิงอากาศยานอย่างมีประสิทธิภาพ • การใช้พลังงานไฟฟ้าภายในสนามบิน อย่างน้อย 2 สนามบิน • การปลูกต้นไม้ประเภทที่สามารถดูดซับ CO₂ และได้รับการรับรอง
<p>ระยะยาว (2574-2593) เส้นทางสู่ Net Zero (Pathway to Net Zero)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • ปริมาณขยะสู่บ่อฝังกลบเป็นศูนย์ • เครื่องยนต์รุ่นใหม่สำหรับอากาศยาน • ได้รับการรับรองโครงการลดก๊าซเรือนกระจกภาคสมัครใจ • โครงการติดตั้งโซลาร์เซลล์ครบทุกสนามบินและสำนักงาน • โครงการปรับปรุงและทดแทนฝูงบินด้วยอากาศยานที่ทันสมัย • การใช้เชื้อเพลิงอากาศยานที่ยั่งยืน และ/ หรือเชื้อเพลิงทางเลือกอื่น ๆ • สถานีชาร์จรถยนต์ไฟฟ้า (สำนักงาน สนามบินสมุย สุโขทัย ตราด) • การใช้พลังงานไฟฟ้าภายในทุกสนามบิน สำนักงาน และรถรับส่งพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน



การดำเนินงานในปี 2568

1. การจัดการด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

1.1 โครงการ Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation

บริษัทฯ รายงานข้อมูลปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ให้กับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ซึ่งเป็นข้อมูลที่ได้รับ การทวนสอบจากผู้รับรองที่ได้รับใบอนุญาตจาก กพท. อย่างต่อเนื่องทุกปี ภายใต้โครงการ CORSIA ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หรือ International Civil Aviation Organization: ICAO ทั้งนี้ เพื่อสนับสนุนให้บรรลุเป้าหมายการรักษา ระดับปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สุทธิของภาคการบินพลเรือนระหว่างประเทศ โดยใช้กลไกการชดเชย และการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์

1.2 การใช้เชื้อเพลิงอากาศยานอย่างมีประสิทธิภาพ (Fuel Efficiency Project)

ฝ่ายปฏิบัติการบิน (Flight Operations) ได้ให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการการใช้เชื้อเพลิงอากาศยานอย่างมีประสิทธิภาพตามนโยบายการใช้เชื้อเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพและลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการปฏิบัติการบิน เนื่องจากเชื้อเพลิงเป็นต้นทุนหลักของการดำเนินงาน และเป็นปัจจัยสำคัญต่อการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากภาคการบิน จึงได้ดำเนินมาตรการเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินการ (Operational Improvements) ภายใต้โครงการประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิงอากาศยาน (Fuel Efficiency) อย่างต่อเนื่อง ครอบคลุมทุกขั้นตอนของการปฏิบัติการบิน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดการใช้เชื้อเพลิงต่อหน่วยการบิน ควบคู่กับการรักษา ระดับความปลอดภัยตามมาตรฐานสากลในระดับสูงสุด โดยมีแนวทางดำเนินการ ดังนี้

1. การเคลื่อนตัวบนทางขับด้วยเครื่องยนต์เดียวในช่วงขาออกจากสนามบิน (Single Engine Taxi Out)
2. การเคลื่อนตัวบนทางขับด้วยเครื่องยนต์เดียวในช่วงขาเข้าสนามบิน (Single Engine Taxi In)
3. การชะลอความเร็วขณะลงจอดด้วยระบบกลับทิศทางไอพ่นรอบเดินเบา (Idle Thrust Reverser)
4. การใช้อุปกรณ์เพิ่มแรงยกที่เหมาะสมขณะลงจอด (Optimum Flap)
5. การทำให้อากาศยานมีน้ำหนักน้อยที่สุดในการปฏิบัติการบิน (Aircraft Weight Minimization)

โดยในปี พ.ศ. 2568 มีผลการดำเนินงาน ดังแสดงในตาราง

Operation Improvements	Jan-25	Feb-25	Mar-25	Apr-25	May-25	Jun-25	Jul-25	Aug-25	Sep-25	Oct-25	Nov-25	Dec-25	Total
Single Engine Taxi Out	183.28	125.45	71.42	103.02	71.42	84.37	92.27	71.42	87.22	92.27	103.02	183.28	1,268.42
Single Engine Taxi In	111.55	92.59	78.68	62.25	147.26	58.78	60.67	60.67	98.28	49.30	92.59	60.67	973.28
Idle Thrust Reverser	48.66	79.32	85.32	48.66	110.28	78.68	54.35	60.04	48.66	60.04	48.66	60.04	782.73
Optimum Flap	27.49	50.24	49.61	28.76	30.65	30.65	31.60	33.18	27.49	33.18	27.49	33.18	403.53
Weight Minimization	24.18	22.34	22.89	20.57	18.58	17.62	20.18	21.32	16.88	17.01	16.74	19.90	238.21
TOTAL	395.16	369.94	307.92	263.26	378.19	270.10	259.08	246.63	278.53	251.80	288.50	357.07	3,666.18

หน่วย: ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า

Operation Improvements	Jan-25	Feb-25	Mar-25	Apr-25	May-25	Jun-25	Jul-25	Aug-25	Sep-25	Oct-25	Nov-25	Dec-25	Total
Single Engine Taxi Out	99.40%	90.60%	98.20%	95.00%	98.20%	94.50%	99.50%	98.20%	99.40%	99.50%	95.00%	99.40%	97.24%
Single Engine Taxi In	98.40%	99.60%	96.10%	91.30%	96.10%	96.70%	98.60%	98.60%	99.30%	98.40%	99.60%	98.60%	97.61%
Idle Thrust Reverser	91.50%	90.80%	91.60%	92.90%	91.90%	91.90%	87.30%	94.30%	91.50%	94.30%	91.50%	94.30%	91.98%
Optimum Flap	96.60%	97.10%	97.00%	97.30%	96.40%	96.40%	95.30%	98.20%	96.60%	98.20%	96.60%	98.20%	96.99%
Average	96.48%	94.53%	95.73%	94.13%	95.65%	94.88	95.18%	97.33%	96.70%	97.60%	95.68%	97.63%	95.96%

จากตารางสรุปผลการดำเนินงานปี 2568 มาตรการการเคลื่อนตัวบนทางขับด้วยเครื่องยนต์เดียวในช่วงขาออกจากสนามบิน (Single Engine Taxi Out) เป็นมาตรการที่โดดเด่นที่สุด โดยสามารถลดการใช้เชื้อเพลิงได้เฉลี่ย 100 ตันต่อเดือน สะท้อนถึงความร่วมมือร่วมใจของนักบิน และการสนับสนุนจากหน่วยปฏิบัติการภาคพื้น ส่งผลให้ภาพรวมของประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิงของบริษัทฯ เป็นไปตามเป้าหมายที่วางไว้

นอกจากมาตรการเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินการ (Operational Improvements) แล้ว บริษัทฯ ยังได้ดำเนินการในส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องภายใต้โครงการประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิงอากาศยาน (Fuel Efficiency) ได้แก่

- การวิเคราะห์ข้อมูลประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิงอากาศยาน (Fuel Efficiency Data Analytics) โดยการนำข้อมูลที่ได้หลังจากการปฏิบัติการบินมาเปรียบเทียบกับข้อมูลที่ได้จากการวางแผนการบิน เพื่อวิเคราะห์ประสิทธิภาพของการวางแผนการบิน และการปฏิบัติการบินในทุก ๆ เที่ยวบิน
- การลดน้ำหนักส่วนเกินบนอากาศยาน (Weight Minimization) ได้แก่ การเปลี่ยนมาใช้เอกสารการบินรูปแบบดิจิทัล (Electronic Flight Bag - EFB) แทนการใช้กระดาษ และการปรับปริมาณน้ำสะอาด (Potable Water Uplift) ที่มีความจำเป็นต้องใช้ในระหว่างปฏิบัติการบินให้สอดคล้องกับระยะทาง และจำนวนผู้โดยสารจริงในแต่ละเส้นทางบิน

- การประสานงานด้านเชื้อเพลิงอากาศยานในขั้นตอนการวางแผนการบิน (Fuel Efficiency Flight Planning) โดยการศึกษาและวิเคราะห์ปริมาณเชื้อเพลิงที่มีความเหมาะสมกับการปฏิบัติการบิน ตั้งแต่ช่วงของการวางแผนการบิน ให้มีความเหมาะสม และสอดคล้องกับลักษณะเส้นทางบิน สมรรถนะของอากาศยาน สภาพอากาศ และปัจจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อลดการบรรทุกเชื้อเพลิงส่วนเกินโดยไม่จำเป็น ภายใต้มาตรฐานความปลอดภัยสูงสุดในการปฏิบัติการบินทุก ๆ เที่ยวบิน

นอกเหนือจากการปฏิบัติการบินตามมาตรฐานฝ่ายปฏิบัติการบินได้นำระบบวิเคราะห์ข้อมูลการบิน (Post Flight Data Business Intelligence) มาใช้เพื่อติดตามผลการปฏิบัติตามมาตรการ (Compliance Rate) ของการปฏิบัติการบินในแต่ละเที่ยวบิน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิงอากาศยานให้สูงขึ้น

- การเสริมสร้างวัฒนธรรมด้านประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิงอากาศยาน (Fuel Efficiency Culture) ร่วมกับนักบินและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องผ่านการรายงานและเวทีแลกเปลี่ยนความรู้ทั้งภายในและภายนอกของบริษัทฯ เพื่อส่งเสริมการมีส่วนร่วมของพนักงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการบิน

1.3 การประเมินคาร์บอนฟุตพริ้นท์ขององค์กรขอบเขตที่ 1-3

ในปี 2568 บริษัทฯ ประเมินคาร์บอนฟุตพริ้นท์ขององค์กร ครอบคลุมขอบเขตที่ 1-3 รวม 14 พื้นที่ ได้แก่

1. ส่วนกลาง ประกอบด้วย สำนักงานใหญ่ อาคาร ศูนย์ปฏิบัติการ (BAOC) และพื้นที่ปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	2. สนามบินสมุย	3. สนามบินสุโขทัย	4. สนามบินตราด
5. โรงซ่อมอากาศยาน (ดอนเมือง)	6. สถานีดอนเมือง	7. สถานีสมุย (สำนักงานเฉวง)	8. สถานีเชียงใหม่
9. สถานีลำปาง	10. สถานีแม่ฮ่องสอน	11. สถานีกระบี่	12. สถานีภูเก็ต
13. สถานีหาดใหญ่	14. สถานีอุตะเถา		

โดยได้รับการทวนสอบข้อมูลจากหน่วยงานภายนอก (บริษัท อีซีอีอี จำกัด) ซึ่งมีปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกขององค์กร รวมทั้งสิ้น 368,764 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า โดยแยกตามขอบเขต ดังนี้

ขอบเขตที่ 1 (รวมปริมาณการใช้เชื้อเพลิงอากาศยาน)	ขอบเขตที่ 2	ขอบเขตที่ 3	
323,011 ตันคาร์บอนไดออกไซด์ เทียบเท่า	4,643 ตันคาร์บอนได ออกไซด์เทียบเท่า	ประเภทที่ 1 การซื้อวัตถุดิบและบริการ	4,711 ตันคาร์บอนได ออกไซด์เทียบเท่า
		ประเภทที่ 2 สินค้าประเภททุน	ไม่มีการขอรับรอง
		ประเภทที่ 3 กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับเชื้อเพลิงและพลังงาน	36,399 ตันคาร์บอนได ออกไซด์เทียบเท่า
		ประเภทที่ 4 การขนส่งและการกระจายสินค้าต้นน้ำ	ไม่มีการขอรับรอง
		ประเภทที่ 5 การจัดการของเสีย	ไม่มีการขอรับรอง
		ประเภทที่ 6 การเดินทางเพื่อธุรกิจ	ไม่มีการขอรับรอง
		ประเภทที่ 7 การเดินทางของพนักงาน	ไม่มีการขอรับรอง
		ประเภทที่ 8 การใช้สินทรัพย์ที่เช่า	ไม่มีการขอรับรอง
		ประเภทที่ 9 การขนส่งปลายน้ำและการกระจายสินค้า	ไม่มีการขอรับรอง
		ประเภทที่ 10 การแปรรูปสินค้าที่องค์กรจำหน่าย	ไม่มีการขอรับรอง
		ประเภทที่ 11 การใช้งานของผลิตภัณฑ์ที่องค์กรจำหน่าย	ไม่มีการขอรับรอง
		ประเภทที่ 12 การกำจัดซากผลิตภัณฑ์	ไม่มีการขอรับรอง
		ประเภทที่ 13 การปล่อยสินทรัพย์ขององค์กร	ไม่มีการขอรับรอง
		ประเภทที่ 14 แฟรนไชส์	ไม่มีการขอรับรอง
		ประเภทที่ 15 การลงทุน	ไม่มีการขอรับรอง

1.4 กิจกรรม/ การดำเนินงานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

บางกอกแอร์เวย์สพร้อมจิตอาสา Blue Volunteers เดินหน้าขับเคลื่อนเป้าหมายท้องฟ้าโลว์คาร์บอน
สานต่อแคมเปญ “Love Earth, Save Earth” ปลูग्มะพร้าวเพื่อเกาะสมุย ปีที่ 8 (2568)



กิจกรรม “รักชีโลก ดูแลโลก ปลูग्มะพร้าวเพื่อเกาะสมุย ปีที่ 8” หรือ “Love Earth, Save Earth: Love Samui, Save the Coconut Tree” มีวัตถุประสงค์ในการสานต่อนโยบายการมีส่วนร่วมอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ภายใต้โครงการท้องฟ้าโลว์คาร์บอน: Low Carbon Skies by Bangkok Airways โดยในปี 2568 บริษัทฯ ได้ปลูกลม้ามะพร้าว ณ บริเวณพื้นที่ฝั่งรันเวย์ของสนามบินสมุย ซึ่งต้นมะพร้าวพันธุ์ที่สามารถช่วยกักเก็บคาร์บอนไดออกไซด์

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการติดตามและประเมินการเจริญเติบโตของแปลงมะพร้าวที่เริ่มปลูกลงตั้งแต่ปี 2558 อย่างต่อเนื่องจนถึงปัจจุบัน

บางกอกแอร์เวย์ส เปิดตัว Amenity Kit ใหม่ มอบประสบการณ์การเดินทางอย่างใส่ใจ ภายใต้คอนเซ็ปต์รักษ์โลก



บริษัทฯ ได้พัฒนาชุดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารชั้นธุรกิจ (Blue Ribbon Class) โฉมใหม่ โดยให้ความสำคัญกับการออกแบบและการคัดสรรผลิตภัณฑ์ที่คำนึงถึงสิ่งแวดล้อม เพื่อมอบความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสาร พร้อมส่งเสริมการนำกลับมาใช้ซ้ำในชีวิตประจำวัน ซึ่งสะท้อนแนวความคิดการท่องเที่ยวอย่างรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ ชุด Amenity Kit ดังกล่าวเริ่มให้บริการบนเที่ยวบินระหว่างประเทศในเส้นทางกรุงเทพฯ - มัลดีฟส์ และ เส้นทาง สมุย - ฮองกง

2. การจัดการของเสีย

บริษัทฯ เข้าร่วมโครงการแยกขยะ “ทิ้ง ทุ แทรช (Ting To Trash)” ซึ่งเป็นโครงการส่งเสริมการคัดแยกขยะ และการจัดการของเสียอย่างยั่งยืน โดยมีเป้าหมายในการลดปริมาณขยะฝังกลบ เพิ่มอัตราการนำกลับมาใช้ใหม่ และลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากกระบวนการจัดการขยะ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้รับรางวัลในฐานะผู้มีส่วนร่วมในโครงการดังกล่าว จากสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย ร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ สะท้อนถึงความมุ่งมั่นในการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมอย่างเป็นรูปธรรม



2.1 โครงการแยกขยะได้ประโยชน์

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นลดปริมาณขยะทั่วไปสู่บ่อฝังกลบ ด้วยการพัฒนากระบวนการบริหารจัดการขยะภายในองค์กร เช่น เพิ่มประสิทธิภาพการคัดแยกขยะ เพิ่มอัตราการรีไซเคิล/ อัปไซเคิล

ในปี 2568 ได้พัฒนากระบวนการบริหารจัดการขยะตั้งแต่ต้นทาง-ปลายทาง โดยเริ่มดำเนินการในอาคารสำนักงานใหญ่ และสำนักงานสาขาของบริษัทฯ ดังนี้

การคัดแยกขยะที่ต้นทาง

บริษัทฯ ได้พัฒนาถังคัดแยกขยะภายในองค์กร โดยแบ่งประเภทขยะออกเป็น 7 ประเภท เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการคัดแยกขยะรีไซเคิลและการจัดการของเสียอย่างเหมาะสม ได้แก่ 1. ขยะทั่วไป 2. อะลูมิเนียม และโลหะ 3. ขวดพลาสติก 4. พลาสติกแข็ง 5. พลาสติกยืด 6. ขวดแก้ว และ 7. กระดาษ

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จัดให้มีถังสำหรับทิ้งขยะเฉพาะบางประเภทเพิ่มเติมในพื้นที่ที่เหมาะสม เพื่อรองรับการจัดการของเสียอย่างถูกต้องและปลอดภัย ประกอบด้วย

- บริเวณพื้นที่ส่วนกลาง: ถังขยะอันตราย ถังขยะติดเชื้อ ถังขยะอิเล็กทรอนิกส์ ถังสำหรับทิ้งของยาพลาสติกและแผงยาพอยล์อะลูมิเนียม
- ห้องครัวของทุกชั้นภายในอาคารสำนักงาน: ถังสำหรับเศษอาหาร



การคัดแยกขยะที่กลางทาง

- กำหนด วัน และเวลา ที่ชัดเจนในการเรียกรถมารับขยะ ซึ่งปัจจุบันใช้บริการเรียกรถรับซื้อผ่านแอปพลิเคชัน “Waste Buy Delivery”
- สำรวจและจัดบันทึกปริมาณขยะภายในอาคารสำนักงาน เพื่อการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ

การคัดแยกขยะที่ปลายทาง

กำจัดขยะที่ปลายทางอย่างถูกวิธี และเกิดประสิทธิภาพสูงสุด

โดยในปี 2568 บริษัทฯ มีปริมาณขยะจากอาคารสำนักงานที่ได้รับการจัดการอย่างถูกต้องและเหมาะสมตามแนวทางการบริหารจัดการของเสีย ดังนี้

ประเภทขยะ	วิธีการกำจัด
พลาสติก	รีไซเคิล
กระดาษ	รีไซเคิล
อะลูมิเนียม	รีไซเคิล
เศษอาหาร	กำจัดโดยเครื่องย่อยเศษอาหาร ซึ่งติดตั้งไว้ที่อาคารสำนักงานใหญ่
ขยะอิเล็กทรอนิกส์	ส่งต่อให้กับ AIS

ทั้งนี้ ขยะที่สามารถจำหน่ายเพื่อนำไปรีไซเคิลได้นั้น บริษัทฯ ได้นำรายได้จากการจำหน่ายดังกล่าวเข้าร่วมโครงการ “แยกขยะได้ประโยชน์” เพื่อสนับสนุนกิจกรรมด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม อันเป็นการต่อยอดการบริหารจัดการของเสียให้เกิดคุณค่าแก่สังคม ซึ่งในปี 2568 บริษัทฯ สามารถนำรายได้ดังกล่าวไปใช้ในการดูแลและสนับสนุนสังคมและสิ่งแวดล้อม ดังนี้

กิจกรรม	จำนวน (บาท)
วันเด็กแห่งชาติ ประจำปี 2568	8,921
สนับสนุนอาหารกลางวันให้กับมูลนิธิเด็กอ่อนในสลัม (กรุงเทพฯ)	8,000
ซ่อมแซมหลังคาห้องเรียน โรงเรียนศรีนครินทร์ อ.เมือง จ.เชียงใหม่	12,000
จัดหาสิ่งของอุปโภคบริโภคเพื่อสนับสนุนศูนย์อพยพ จังหวัดตราด	29,972
รวมเป็นเงินทั้งสิ้น	58,893

การส่งเสริมความตระหนักเรื่องการคัดแยกขยะ

บริษัทฯ รมรณรงค์เรื่องการคัดแยกขยะภายในองค์กรอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างความตระหนักรู้ และการมีส่วนร่วมของพนักงานในการคัดแยกขยะอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีการสื่อสารและประชาสัมพันธ์ภายในองค์กรในรูปแบบต่าง ๆ อาทิ ผ่านสื่อภาพ วิดีโอ แจนบูยออร์แกนิกที่ผลิตจากเศษอาหาร เป็นต้น



นอกจากการติดตั้งเครื่องย่อยเศษอาหารที่อาคารสำนักงานแล้ว บริษัทฯ ยังได้ติดตั้งเครื่องดังกล่าว ที่ห้องรับรองผู้โดยสารภายในประเทศ สนามบินสุวรรณภูมิ เพื่อกำจัดขยะเศษอาหารจากการให้บริการผู้โดยสาร โดยในปี 2568 มีปริมาณขยะเศษอาหารที่ถูกกำจัด 1,067.15 กิโลกรัม

ทั้งนี้ เพื่อรณรงค์และสร้างความตระหนักรู้เกี่ยวกับการจัดการขยะอย่างยั่งยืน บริษัทฯ ได้นำปุ๋ยออร์แกนิกจากเศษอาหาร มามอบให้กับผู้โดยสารและประชาชนทั่วไป บริเวณเคาน์เตอร์เช็คอิน ห้องรับรองผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมถึงบริเวณพื้นที่ใกล้สำนักงานใหญ่ ถนนวิภาวดีรังสิต ในโอกาสวันสิ่งแวดล้อมโลก





Inflight Waste Journey

บริษัทฯ ทำงานร่วมกับบริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด เพื่อจัดบันทึกปริมาณขยะจากสัดส่วนของการผลิตอาหารเพื่อให้บริการผู้โดยสาร และขยะที่เกิดจากการให้บริการอาหารบนเที่ยวบิน โดยได้รวบรวมขยะไปจัดเก็บไว้ที่จุดรวบรวม และคัดแยกประเภท เพื่อนำส่งไปกำจัด โดยสรุปปริมาณขยะที่คัดแยกและนำส่งไปรีไซเคิลในปี 2568 ดังนี้

1. กระดาษ จำนวน 51,113.90 กิโลกรัม
2. อลูมิเนียม จำนวน 8,409.05 กิโลกรัม
3. พลาสติกรวม จำนวน 25,430.20 กิโลกรัม

ทั้งนี้ ขวดน้ำดื่มไร้ฉลาก จำนวน 6,729.43 กิโลกรัม หรือกว่า 448,629 ขวด ถูกจัดส่งให้กับบริษัท เซอร์คูลาร์เวิร์ลด์ จำกัด เพื่อเปลี่ยนเป็นเส้นใยรีไซเคิลจากขวดพลาสติก และส่วนหนึ่งนำมาผลิตเป็นเสื้อโพลี สายคล้องบัตรสำหรับพนักงาน และผ้าห่มสำหรับแจกจ่ายให้กับนักเรียน และชุมชน





2.2 การรีไซเคิล/ อัพไซคลิ่งของเสียจากการดำเนินงานธุรกิจ

บริษัทฯ นำชุดยูนิฟอร์มที่มีตราสัญลักษณ์ของบริษัทฯ ที่ไม่ได้ใช้แล้ว โดยรวบรวมจากพนักงาน มาเข้าสู่กระบวนการอัพไซคลิ่ง (Upcycling) พัฒนาเป็นผลิตภัณฑ์ใหม่ ที่ไม่ก่อให้เกิดของเสียตามแนวคิดเศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular Economy) และสามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ในกระบวนการธุรกิจ ซึ่งดำเนินการอย่างต่อเนื่องจากปี 2567 สำหรับในปี 2568 ได้นำชุดยูนิฟอร์มที่ไม่ใช้แล้วรวมกับขวดน้ำดื่มไร้ฉลาก มาผลิตเป็นผ้าห่มรีไซเคิล เพื่อแจกให้กับนักเรียนและชุมชน จำนวนรวม 500 ผืน โดยสามารถลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้ 358 กิโลกรัม ลดการใช้น้ำ 9,193 ลิตร และช่วยประหยัดพลังงาน 2,230 กิโลวัตต์ต่อชั่วโมง



2.3 แนวทางลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในงานบางกอกแอร์เวย์ส บูติก ซีรีส์ 2025

บริษัทฯ ส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาในรายการแข่งขันวิ่ง “บางกอกแอร์เวย์ส บูติก ซีรีส์ 2025 (Bangkok Airways Boutique Series 2025)” ซึ่งในปีนี้จัดที่สมุย ตราด และสุโขทัย โดยยังคงแนวทางลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการจัดงานจากปี 2567 เช่น การลดและคัดแยกขยะในพื้นที่จัดงาน การใช้วัสดุซ้ำ/ รีไซเคิล การลดพลาสติกใช้ครั้งเดียว การบริหารจัดการพื้นที่ให้สอดคล้องกับบริบทสิ่งแวดล้อมของชุมชน

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ออกแบบเสื้อวิ่งโดยถ่ายทอดอัตลักษณ์ของ 3 เส้นทางการแข่งขัน ผ่านลวดลายที่สะท้อนเอกลักษณ์ทางธรรมชาติ วัฒนธรรม และวิถีชีวิตของแต่ละพื้นที่ การออกแบบดังกล่าวสร้างสรรค์โดยศิลปินอิสระ เพื่อสื่อสารเรื่องราวของแหล่งท่องเที่ยวปลายทางและส่งเสริมการรับรู้ถึงคุณค่าของชุมชนและมรดกทางวัฒนธรรมในพื้นที่จัดกิจกรรม อันเป็นส่วนหนึ่งของการสนับสนุนการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนและการสร้างคุณค่าให้แก่ชุมชนท้องถิ่น



3. การใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและพลังงานทางเลือก

3.1 เชื้อเพลิงทางเลือกเพื่อการบินที่ยั่งยืน (Sustainable Aviation Fuel – SAF)

การใช้เชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืนสำหรับปฏิบัติการบิน (Sustainable Aviation Fuel: SAF) โดยความร่วมมือกับผู้ให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยาน ซึ่งบริษัทฯ ตระหนักว่ามาตรการเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินการ (Operational Improvements) อาจไม่เพียงพอในการบรรลุเป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในระยะยาว ดังนั้น จึงให้ความสำคัญกับการศึกษาและเตรียมความพร้อมด้าน เชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืน (Sustainable Aviation Fuel: SAF) ซึ่งถือเป็นกลไกสำคัญ

ของอุตสาหกรรมการบินในการสนับสนุนเป้าหมาย Net Zero 2050 และโครงการ CORSIA ของ ICAO โดยในปี 2568 บริษัทฯ ได้เริ่มใช้เชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืนในสัดส่วนการผสมร้อยละ 1 สำหรับปฏิบัติการบินในเที่ยวบินระหว่างประเทศที่ออกเดินทางจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2568 เป็นต้นมา ซึ่งมีผลลัพธ์ในการลด CO₂ จากการปฏิบัติการบินด้วยเชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืนได้ทั้งสิ้น 35.35 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า ดังตารางด้านล่าง

Alternative Fuel Sources	Jan-25	Feb-25	Mar-25	Apr-25	May-25	Jun-25	Jul-25	Aug-25	Sep-25	Oct-25	Nov-25	Dec-25	Total
1% Blended SAF	-	-	-	-	-	-	5.57	4.02	4.70	6.59	8.31	6.16	35.35
TOTAL	-	-	-	-	-	-	5.57	4.02	4.70	6.59	8.31	6.16	35.35

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้ลงนามบันทึกข้อตกลง (MOU) ร่วมกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) ในการนำเชื้อเพลิง SAF มาใช้ในภาคการบินระหว่างประเทศตามเส้นทางบิน CORSIA ในสัดส่วนร้อยละ 0.5 ถึง 1 ในปี 2569 และร้อยละ 1 ในปี 2570 เป็นต้นไป โดยมีการจัดเก็บข้อมูลการลดคาร์บอนอย่างเป็นระบบ ซึ่งแสดงถึงความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ในการลงทุนเพื่อความยั่งยืนในระยะยาว แม่ว่ายังอยู่ในช่วงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและความพร้อมของตลาด โดยแนวทางดังกล่าวไม่เพียงสนับสนุนการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม แต่เสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันและคุณค่าทางธุรกิจอย่างยั่งยืนให้กับบริษัทฯ ในระยะยาว

บางกอกแอร์เวย์ส ผนึกความยั่งยืน ร่วม OR สายการบินแรก ใช้เชื้อเพลิงอากาศยานแบบยั่งยืน (SAF) ผลิตในประเทศไทย



บริษัทฯ ลงนามหนังสือแสดงเจตจำนง (Letter of Intent: LOI) ร่วมกับ บริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน) (OR) เพื่อความร่วมมือในการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานแบบยั่งยืน (Sustainable Aviation Fuel: SAF) ที่ผลิตโดยผู้ผลิตภายในประเทศเป็นครั้งแรกของประเทศไทย สำหรับใช้ในการปฏิบัติการบินของบริษัทฯ ความร่วมมือดังกล่าวสะท้อนบทบาทของบริษัทฯ ในการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยสู่การดำเนินธุรกิจที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ผ่านการสร้างร่วมมือกับพันธมิตรในห่วงโซ่คุณค่า และการสนับสนุนการพัฒนาพลังงานสะอาด

บางกอกแอร์เวย์สประกาศใช้เชื้อเพลิงอากาศยานแบบยั่งยืน (SAF) ในเที่ยวบินเชิงพาณิชย์อย่างเป็นทางการ



บริษัทฯ ประกาศนำเชื้อเพลิงอากาศยานแบบยั่งยืน (Sustainable Aviation Fuel: SAF) มาใช้ในเที่ยวบินเชิงพาณิชย์อย่างเป็นทางการจากกรุงเทพ (สุวรรณภูมิ) สู่จุดหมายปลายทางระหว่างประเทศ ได้แก่ พนมเปญ เสียมราฐ หลวงพระบาง และมัลดีฟส์ ตั้งแต่ 1 กรกฎาคม 2568 เป็นต้นไป ภายใต้แคมเปญ “Low Carbon Skies by Bangkok Airways” เพื่อมุ่งลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการดำเนินธุรกิจ และผลักดันอุตสาหกรรมการบินสีเขียวของไทย



บริษัทฯ เข้าร่วมลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) ว่าด้วยการส่งเสริมการใช้เชื้อเพลิงอากาศยานแบบยั่งยืน (Sustainable Aviation Fuel: SAF) ร่วมกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) และสายการบินของประเทศไทยรวมทั้งสิ้น 8 สายการบิน เพื่อสนับสนุนการเปลี่ยนผ่านของอุตสาหกรรมการบินไทยสู่ “การบินยั่งยืน”

3.2 การส่งเสริมความตระหนักในการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ

บริษัทฯ รมรณรงค์ให้ผู้โดยสารใช้ Digital Boarding Pass เพื่อทดแทนการใช้บัตรผ่านขึ้นเครื่องในรูปแบบกระดาษ ซึ่งเป็นหนึ่งในแนวทางลดการใช้ทรัพยากรและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินงานด้านการบริการผู้โดยสาร

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้สื่อสารและรณรงค์ด้านสิ่งแวดล้อมภายในองค์กรอย่างต่อเนื่อง เช่น การสื่อสารวันสำคัญด้านสิ่งแวดล้อมรวม โดยสอดแทรกเนื้อหาเกี่ยวกับการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม การใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า การประหยัดพลังงาน เพื่อเสริมสร้างความเข้าใจและการมีส่วนร่วมของพนักงานในการขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมอย่างเป็นรูปธรรม



การจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบิน

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบิน ภายใต้กรอบความปลอดภัยทางการบินและการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยกำหนดแนวทางปฏิบัติสำหรับสนามบินสมัย สุโขทัย และตราด ดังนี้

- ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด รวมถึงการคุ้มครองความหลากหลายทางชีวภาพ และการควบคุม ติดตาม และประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างเหมาะสมและลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น
- จัดสรรและบริหารทรัพยากรอย่างเหมาะสม เพื่อป้องกันและลดผลกระทบจากการดำเนินงานของสนามบิน พร้อมส่งเสริมการสร้างความรู้ และการมีส่วนร่วมด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมแก่พนักงานและผู้มีส่วนได้เสีย อาทิ การใช้ทรัพยากรที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การคัดแยกขยะตั้งแต่ต้นทาง และการลดการใช้พลังงานเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก
- กำหนดแผนงานด้านสิ่งแวดล้อมของสนามบินอย่างชัดเจน พร้อมติดตามและประเมินผลการดำเนินงานอย่างสม่ำเสมอ เพื่อการปรับปรุงและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งสนับสนุนและส่งเสริมคู่ค้าและผู้มีส่วนได้เสียให้มีส่วนร่วมในการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพตลอดห่วงโซ่อุปทาน

สนามบินสุโขทัยคว้ารางวัลยอดเยี่ยม “EIA Monitoring Awards 2025”
ตอกย้ำความมุ่งมั่นด้านการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อม



บริษัทฯ ในฐานะผู้บริหารจัดการ สนามบินสุโขทัย ได้รับรางวัล **EIA Monitoring Awards 2025** ระดับ “ยอดเยี่ยม” จากการทำงานด้านการติดตามและควบคุมผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพ โดยสนามบินสุโขทัยได้รับรางวัล EIA Monitoring Awards อย่างต่อเนื่องในหลายปีที่ผ่านมา ทั้งในระดับดีเด่นและระดับยอดเยี่ยม ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความสม่ำเสมอในการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด การได้รับรางวัลในปี 2568 นี้ ตอกย้ำบทบาทของบริษัทฯ ในการเป็นต้นแบบด้านการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบิน และสนับสนุนพันธกิจด้านความยั่งยืนขององค์กร



มลพิษและทรัพยากร

ความมุ่งมั่นในการจัดการ “มลพิษ” และ “ของเสีย”

บริษัทฯ กำหนดนโยบายสิ่งแวดล้อมให้ทั้ง 3 สหกรณ์ (สมุย สุโขทัย และตราด) ดำเนินการตามกฎหมาย ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจการสหกรณ์อย่างเคร่งครัด พร้อมทั้งมุ่งเน้นการป้องกันมลพิษและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้น รวมถึงการจัดการของเสียอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้เกิดการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าและยั่งยืน สอดคล้องกับหลักการพัฒนาที่ยั่งยืน



การลดหรือหลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดผลกระทบ หรือปรับปรุงประสิทธิภาพ

บริษัทฯ กำหนดนโยบายสิ่งแวดล้อมให้ทั้ง 3 สหกรณ์ (สมุย สุโขทัย และตราด) ดำเนินการกำกับดูแล ควบคุม และปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวมถึงมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด โดยมุ่งเน้นการลดหรือหลีกเลี่ยงการเกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในทุกขั้นตอนของการดำเนินงาน

นอกจากนี้ บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการปรับปรุงและยกระดับประสิทธิภาพในการป้องกันมลพิษและการจัดการของเสียอย่างต่อเนื่อง เพื่อส่งเสริมการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า ลดการปล่อยสารมลพิษ และสนับสนุนการนำนวัตกรรมหรือเทคโนโลยีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมาประยุกต์ใช้ในกระบวนการดำเนินงาน ทั้งนี้ เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของสหกรณ์ให้สอดคล้องกับหลักการพัฒนาที่ยั่งยืนและสร้างคุณค่าในระยะยาว



ความมุ่งมั่นในการจัดการ “ทรัพยากร”

บริษัทฯ มุ่งมั่นบริหารจัดการการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน โดยให้ความสำคัญกับการอนุรักษ์ การส่งเสริม และการสร้างความตระหนักรู้ ตลอดจนการปลูกฝังทัศนคติและการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วนในการกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม เพื่อสนับสนุนการบรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายในการลดผลกระทบต่องานด้านสิ่งแวดล้อมอย่างเป็นรูปธรรม

บริษัทฯ ส่งเสริมการใช้ทรัพยากรที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ลดการสูญเสียและเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ทรัพยากรในทุกกระบวนการ พร้อมทั้งสนับสนุนการนำเทคโนโลยีที่ช่วยลดการใช้ทรัพยากรและลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก เพื่อสร้างความสมดุลระหว่างการดำเนินธุรกิจและการรักษาสิ่งแวดล้อม โดยได้กำหนดเป้าหมายด้านกระบวนการ คือการให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการพลังงานไฟฟ้าและทรัพยากรน้ำอย่างเป็นระบบและยั่งยืน มีการลดการใช้พลังงานไฟฟ้าในพื้นที่และช่วงเวลาที่ไม่มีจำเป็น พร้อมทั้งบำรุงรักษาระบบไฟฟ้าอย่างสม่ำเสมอเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัย

ในส่วนของการใช้น้ำได้ดำเนินการบริหารจัดการตามหลัก 3Rs ได้แก่ ลดการใช้น้ำ (Reduce) การนำน้ำกลับมาใช้ซ้ำ (Reuse) และการหมุนเวียนน้ำนำกลับมาใช้ใหม่ (Recycle) เพื่อส่งเสริมการใช้น้ำอย่างคุ้มค่าและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในระยะยาว

ทั้งนี้ บริษัทฯ มีความคืบหน้าในการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องเกี่ยวกับการลดหรือหลีกเลี่ยงการใช้ทรัพยากรในด้านการใช้พลังงานไฟฟ้า บริษัทฯ จัดทำโครงการ “ปิดไฟให้โลก” โดยเน้นการเปิดใช้งานไฟฟ้าเฉพาะในพื้นที่และช่วงเวลาการปฏิบัติงาน และปิดระบบไฟฟ้าเมื่อไม่มีการใช้งานเพื่อช่วยลดการใช้พลังงานโดยไม่จำเป็นและส่งเสริมการใช้ทรัพยากรอย่างรู้คุณค่า สำหรับการบริหารจัดการน้ำได้ดำเนินการตามแนวทางการนำน้ำกลับมาใช้ใหม่ (Recycle) มีระบบบำบัดน้ำเสียที่สามารถปรับปรุงคุณภาพน้ำหลังจากผ่านกระบวนการบำบัดแล้ว ให้อยู่ในสภาพที่เหมาะสมเพื่อการนำกลับมาใช้ประโยชน์ ทั้งนี้ น้ำที่ผ่านการบำบัดจะถูกนำมาใช้รดน้ำต้นไม้ภายในพื้นที่สนามบิน เพื่อลดการใช้น้ำและป้องกันการปล่อยน้ำเสียออกสู่สิ่งแวดล้อมภายนอก โดยน้ำเสียที่เกิดจากกิจกรรมต่าง ๆ ภายในสนามบินจะถูกส่งเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียอย่างเป็นระบบ ก่อนนำกลับมาใช้ประโยชน์ภายในพื้นที่ต่อไป

ต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับผลกระทบจากมลพิษ ของเสีย หรือการใช้ทรัพยากร

ตารางแสดงค่าใช้จ่ายการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ปี \ สนามบิน	สนามบินสมุย (ล้านบาท)	สนามบินสุโขทัย (ล้านบาท)	สนามบินตราด (ล้านบาท)
2566	1.363	0.455	0.946
2567	1.027	1.049	0.952
2568	1.498	0.742	0.857

ข้อมูล NO₂ emissions

ปี \ สนามบิน	สนามบินสมุย (หน่วย ppm)	สนามบินสุโขทัย (หน่วย ppm)	สนามบินตราด (หน่วย ppm)
2566	0.001 - 0.010	-	0.003 - 0.013
2567	0.003 - 0.018	0.001 - 0.021	0.001 - 0.035
2568	0.002 - 0.018	0.0029 - 0.0107	0.0034 - 0.0092

หมายเหตุ: ข้อมูลที่นำเสนอเป็นผลจากการตรวจวัดค่าไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ภายในพื้นที่สนามบิน ทั้งนี้ ข้อมูลของสนามบินสุโขทัยในปี 2566 ไม่ปรากฏ เนื่องจากในปีดังกล่าวยังอยู่ภายใต้มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ฉบับเดิม ซึ่งยังไม่มีข้อกำหนดให้ตรวจวัดค่า NO₂ ภายในพื้นที่สนามบิน โดยสนามบินสุโขทัยเริ่มดำเนินการตรวจวัดภายในพื้นที่ตามรายงาน EIA ฉบับปรับปรุง ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2567 เป็นต้นมา

ข้อมูล SO₂ emissions

ปี \ สนามบิน	สนามบินสมุย	สนามบินสุโขทัย	สนามบินตราด (หน่วย ppm)
2566	-	-	0.002 - 0.003
2567	-	-	0.002 - 0.003
2568	-	-	0.0014 - 0.0021

หมายเหตุ: ข้อมูลที่นำเสนอเป็นผลจากการตรวจวัดค่าซัลเฟอร์ไดออกไซด์ (SO₂) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ภายในพื้นที่สนามบิน ทั้งนี้ สนามบินสมุยและสนามบินสุโขทัยไม่มีข้อกำหนดให้ตรวจวัดค่า SO₂ ตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) จึงไม่มีข้อมูลปรากฏ

ข้อมูล VOC emissions: Benzene

ปี \ สนามบิน	สนามบินสมุย	สนามบินสุโขทัย	สนามบินตราด (หน่วย ppm)
2566	-	-	0.002 - 0.003
2567	-	-	0.002 - 0.003
2568	-	-	0.0014 - 0.0021

หมายเหตุ: ข้อมูลที่นำเสนอเป็นผลจากการตรวจวัดค่าเบนซีน (Benzene) ซึ่งเป็นหนึ่งในสารประกอบอินทรีย์ระเหยง่าย (Volatile Organic Compounds: VOCs) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ภายในพื้นที่สนามบินสมุย ทั้งนี้ ตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) กำหนดให้มีการตรวจวัดสาร VOCs เฉพาะในพื้นที่สนามบินสมุยเท่านั้น ขณะที่สนามบินสุโขทัยและสนามบินตราดไม่มีข้อกำหนดให้ตรวจวัดสารดังกล่าว จึงไม่มีข้อมูลปรากฏ โดยในการรายงานครั้งนี้ บริษัทฯ เลือกนำเสนอผลการตรวจวัดเฉพาะสารเบนซีน ซึ่งเป็นสาร VOCs ที่มีความสำคัญและใช้เป็นตัวแทนในการประเมินคุณภาพอากาศ เพื่อให้ข้อมูลมีความกระชับและเหมาะสมกับการนำเสนอ

ข้อมูล PM10

ปี \ สนามบิน	สนามบินสมุย (หน่วย mg/m ³)	สนามบินสุโขทัย (หน่วย mg/m ³)	สนามบินตราด (หน่วย mg/m ³)
2566	0.013 - 0.034	-	0.014 - 0.063
2567	0.018 - 0.027	0.014 - 0.036	0.007 - 0.032
2568	0.014 - 0.022	0.020 - 0.036	0.017 - 0.019

หมายเหตุ: ข้อมูลที่นำเสนอเป็นผลจากการตรวจวัดค่าเบนซีน (Benzene) ซึ่งเป็นหนึ่งในสารประกอบอินทรีย์ระเหยง่าย (Volatile Organic Compounds: VOCs) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ภายในพื้นที่สนามบินสมุย ทั้งนี้ ตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) กำหนดให้มีการตรวจวัดสาร VOCs เฉพาะในพื้นที่สนามบินสมุยเท่านั้น ขณะที่สนามบินสุโขทัยและสนามบินตราดไม่มีข้อกำหนดให้ตรวจวัดสารดังกล่าว จึงไม่มีข้อมูลปรากฏ โดยในการรายงานครั้งนี้ บริษัทฯ เลื่อนนำเสนอผลการตรวจวัดเฉพาะสารเบนซีน ซึ่งเป็นสาร VOCs ที่มีความสำคัญและใช้เป็นตัวแทนในการประเมินคุณภาพอากาศ เพื่อให้ข้อมูลมีความกระชับและเหมาะสมกับการนำเสนอ





มติสังคม

1. สุขภาพและความปลอดภัย

ความมุ่งมั่น/ แนวทางบริหารจัดการ

บริษัทฯ มุ่งมั่นในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน เพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของพนักงาน ผู้รับเหมา และผู้มีส่วนได้เสีย โดยดำเนินการบริหารจัดการอย่างเป็นระบบ และต่อเนื่อง พร้อมทั้งปรับปรุงและพัฒนาให้มีประสิทธิภาพอย่างสม่ำเสมอ นอกจากนี้ มีการทบทวน ติดตาม และประเมินผลการดำเนินงานให้เป็นไปตามนโยบายด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน รวมถึงปฏิบัติตามพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554 และกฎหมาย ข้อกำหนดของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนมาตรฐานสากล เพื่อสร้างสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ปลอดภัยและเอื้อต่อการทำงานอย่างยั่งยืน

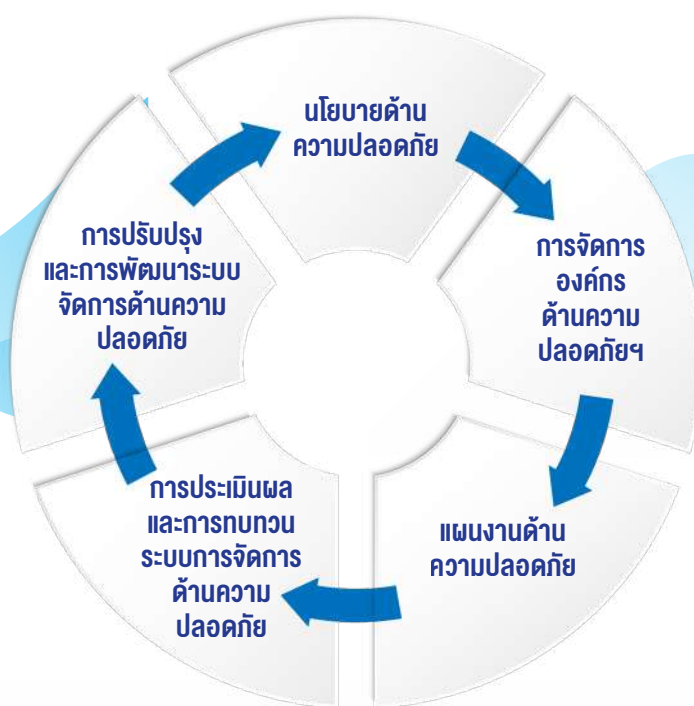
วัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย

- ◆ เพื่อปฏิบัติตามกฎหมายด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานรวมถึงมาตรฐานสากล และข้อกำหนดขององค์กรที่เกี่ยวข้อง
- ◆ เพื่อให้พนักงานทุกระดับมีความรู้และมีส่วนร่วมในกิจกรรมต่าง ๆ ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน
- ◆ เพื่อป้องกันความสูญเสียที่อาจเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และการเจ็บป่วยจากการทำงาน
- ◆ เพื่อปรับปรุงสภาพแวดล้อมในการทำงาน และกระบวนการทำงานให้มีประสิทธิภาพต่อพนักงาน ผู้รับเหมา และผู้มีส่วนได้เสีย

ระบบบริหารจัดการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการปฏิบัติตามระบบการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานให้สอดคล้องกับกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยจัดทำนโยบายด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน และนำไปปฏิบัติ แต่งตั้งผู้มีหน้าที่และผู้เกี่ยวข้องในการดำเนินการด้านความปลอดภัย เช่น เจ้าหน้าที่ความ

ปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างาน เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับบริหาร คณะกรรมการความปลอดภัยและผู้บริหารหน่วยงานความปลอดภัย เพื่อให้การดำเนินการมีประสิทธิภาพ มีการจัดทำแผนงานซึ่งครอบคลุมการจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัยฯ ประเมินผล ทบทวนและติดตามผลการดำเนินงานและปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง



ผู้มีหน้าที่และผู้เกี่ยวข้องในการดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน

พื้นที่	คปอ. (คน)	จป.บริหาร (คน)	จป.หัวหน้างาน (คน)
สำนักงานใหญ่	17	109	87
อาคาร BAOC	13	43	39
สถานีกรุงเทพ	9	22	54
สถานีดอนเมือง	9	17	20
สถานีสมุย	19	9	27
สถานสุโขทัย	7	2	8
สถานีตราด	7	2	10
สถานีภูเก็ต	5	1	10
สถานีอื่น ๆ	-	5	16



การดำเนินงานในปี 2568

การปฏิบัติตามกฎหมายด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน

บริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องและข้อบังคับด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน โดยแบ่งกิจกรรมเป็นการพัฒนาระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย พัฒนางค์ความรู้และศักยภาพบุคลากรด้านความปลอดภัย ดำเนินการตามมาตรฐานด้านความปลอดภัยกำหนด ตรวจสอบติดตามและการประเมินผล พร้อมทั้งมีการทบทวนการบริหารจัดการเพื่อปรับปรุงการทำงานอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2568 ดำเนินการครบถ้วนคิดเป็น 100%



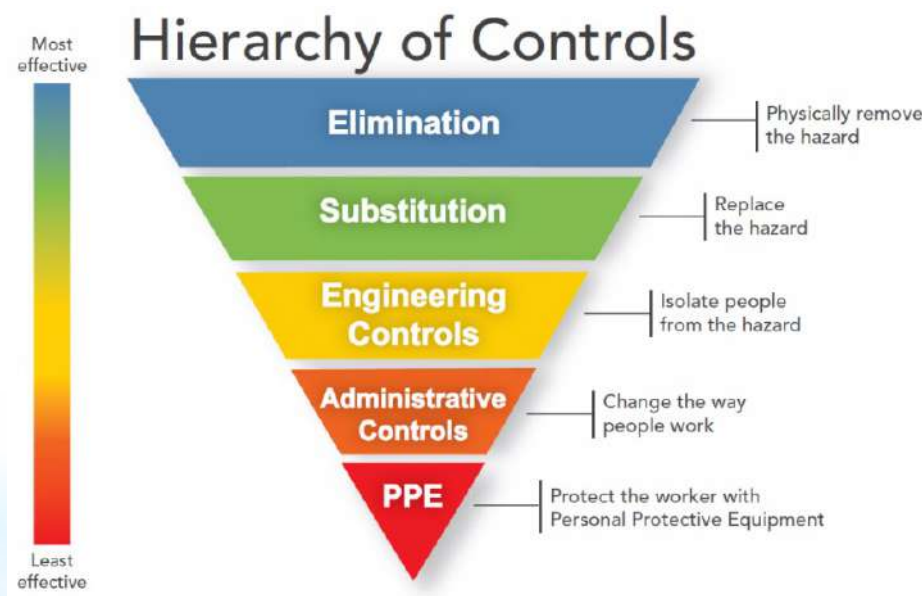
การฝึกอบรมด้านความปลอดภัย

จัดให้มีบุคลากรซึ่งมีหน้าที่และความรับผิดชอบเกี่ยวกับการดำเนินการตามระบบการจัดการด้านความปลอดภัยที่เหมาะสมกับบุคลากรแต่ละตำแหน่ง เช่น ฝึกอบรมหลักสูตรเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับต่าง ๆ หลักสูตรคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน หลักสูตรดับเพลิงขั้นต้นหลักสูตรปฐมพยาบาลเบื้องต้นและการช่วยชีวิตขั้นพื้นฐาน หลักสูตรการทำงานบนที่สูง การทำงานในที่อับอากาศ การขับรถยนต์ รถกระบะเข้าเป็นต้น เพื่อให้พนักงานมีความรู้และทักษะเพียงพอ สามารถปฏิบัติงานที่รับผิดชอบได้อย่างปลอดภัย

การชี้บ่งอันตราย ประเมินความเสี่ยง และการสอบสวนอุบัติเหตุ

บริษัทฯ ค้นหาการกระทำหรือสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ไม่ปลอดภัย ที่อาจเป็นความเสี่ยงอันตราย หรือทำให้เกิดอุบัติเหตุในการดำเนินงานทั้งหมด เพื่อนำเสนอแนวทางและมาตรการป้องกันแก้ไขให้ปลอดภัย

- **ชี้บ่งอันตราย (Hazard Identification)** โดยการสำรวจ/ ตรวจสอบความปลอดภัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน เพื่อค้นหา จำแนก และวิเคราะห์สาเหตุและปัจจัยที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุอย่างเป็นระบบ รวมถึงเก็บข้อมูล และเผยแพร่ผลการวิเคราะห์ให้รับทราบ เพื่อลดความเสี่ยงในการทำงานของพนักงาน
- **ประเมินและลดความเสี่ยง (Safety Risk Assessment and Mitigation)** ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน โดยนำข้อมูลมาวิเคราะห์ว่าอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้หรือไม่ หากเกินเกณฑ์จะกำหนด มาตรการลดความเสี่ยงต่อไป ซึ่งเป็นการทำงานเชิงรุก เพื่อลดความสูญเสียและผลกระทบต่อสุขภาพและการทำงานของพนักงาน นอกจากนี้ บริษัทมีระบบรายงานความปลอดภัย (IQSMS-OSH) เพื่อให้พนักงานสามารถรายงาน เหตุการณ์ไม่ปลอดภัยได้สะดวกผ่านช่องทางออนไลน์ ซึ่งผลการรายงานจะอยู่ภายใต้นโยบายความลับของบริษัท
- **ลำดับขั้นของการควบคุมอันตราย Hierarchy of control**



ขั้นตอนการสอบสวนอุบัติเหตุ



การตรวจวัดและวิเคราะห์สภาพแวดล้อมในการทำงาน

เช่น การตรวจวัดระดับความร้อน แสงสว่างและเสียงในพื้นที่ปฏิบัติงาน รวมถึงสารเคมีอันตราย เพื่อเฝ้าระวังสภาพแวดล้อมในการทำงานที่อาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพของพนักงาน และสอดคล้องตามกฎหมายกำหนด



การบริหารจัดการภาวะฉุกเฉิน

โดยจัดทำและทบทวนแผนการฝึกซ้อมดับเพลิงและฝึกซ้อมอพยพหนีไฟประจำปี รวมถึงฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินสารเคมีหกรั่วไหล เพื่อเป็นแนวทางในการรับมือสถานการณ์ฉุกเฉินให้เกิดความเหมาะสมกับแต่ละพื้นที่ปฏิบัติงาน



การดูแลสุขภาพ

จัดให้มีการคัดกรองและตรวจสุขภาพพนักงานตามปัจจัยเสี่ยง และนำผลการตรวจสุขภาพของพนักงาน มาวิเคราะห์และประเมินความเสี่ยงด้านสุขภาพ (Health Risk Assessment: HRA) นำไปสู่การเฝ้าระวังและ จัดทำโครงการหรือมาตรการในการป้องกันและส่งเสริมสุขภาพของพนักงานให้ดีขึ้นอย่างถูกต้องเหมาะสม

กิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัย

บริษัทฯ ส่งเสริมความปลอดภัย ผ่านกิจกรรมต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในองค์กร และกระตุ้นให้เกิดการสื่อสารด้านความปลอดภัยที่มี ประสิทธิภาพกับพนักงาน เช่น

- **กิจกรรม OSH NEWS** เป็นการสื่อสารความรู้ ด้านความปลอดภัยที่เป็นปัจจุบันตามสถานการณ์ ให้กับพนักงานของบริษัทฯ และผู้รับเหมา เพื่อเสริมสร้าง ความรู้ความเข้าใจด้านความปลอดภัยในการทำงาน
- **กิจกรรม OSH Alert** เป็นการสื่อสาร เพื่อให้พนักงาน ตื่นตัวเมื่อเกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติเหตุนั้นในบริษัท หรือ มีความเสี่ยงต่อสุขภาพและความปลอดภัย พนักงาน จะได้รับทราบแนวทางการป้องกันและ/ หรือแก้ไข ตลอดจนเกิดความตระหนักรู้ในขั้นตอนการทำงาน อย่างปลอดภัย
- **กิจกรรม Zero Accident Campaign** เป็นกิจกรรม ให้สถานประกอบกิจการมีความมุ่งมั่นในการป้องกันการ เกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน ด้วยแนวคิดที่ว่า “อุบัติเหตุที่มีสาเหตุเกี่ยวข้องกับการทำงานสามารถ ป้องกันได้” โดยนับจำนวนชั่วโมงการทำงานสะสม ของลูกจ้าง จากสถิติที่ไม่มีอุบัติเหตุจากการทำงาน ถึงขั้นสูญเสียวันทำงานของบริษัท ซึ่งจัดโดยสถาบัน ส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อม ในการทำงาน (องค์การมหาชน) หรือ สสปท. กระทรวง แรงงาน ทั้งนี้ ในปี 2568
 - ◆ สนามบินภูเก็ตสมัครเข้าร่วมและได้รับประกาศ เกียรติคุณ “ระดับทองแดง” ปีที่ 3 (644,720 ชั่วโมง)
 - ◆ สนามบินสุโขทัยสมัครเข้าร่วมและได้รับประกาศ เกียรติคุณ “ระดับต้น” ปีที่ 3 (269,757 ชั่วโมง)
 - ◆ สนามบินตราดเข้าร่วมและได้รับประกาศเกียรติคุณ “ระดับต้น” ปีที่ 1 (145,596 ชั่วโมง)
 - ◆ สำนักงานใหญ่สมัครเข้าร่วมและได้รับประกาศ เกียรติคุณ “ระดับทองแดง” ปีที่ 1 (1,780,113 ชั่วโมง)

- **กิจกรรมวันความปลอดภัย Safety Day** เพื่อปลูกฝัง ให้พนักงานทุกคนตระหนัก มีความรู้ และความเข้าใจ ในเรื่องของอาชีวอนามัยและความปลอดภัย ในการทำงาน ให้พนักงานทุกคนเห็นความสำคัญ ในการลดการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน



- **จัดทำโครงการปลูกฝังพฤติกรรมความปลอดภัย Behavior-based safety (BBS)** ให้พนักงานเข้าใจ หลักการและนำไปปฏิบัติ ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยง ให้เป็นพฤติกรรมความปลอดภัย จนเกิดเป็นวัฒนธรรม ความปลอดภัยในองค์กร ลดความเสี่ยง และการเกิด อุบัติเหตุจากการทำงาน และสร้างสภาพแวดล้อม ความปลอดภัยในการทำงานแบบยั่งยืน

การควบคุมและกำกับดูแลผู้รับเหมา

บริษัทฯ ควบคุมและกำกับดูแลผู้รับเหมาด้านความปลอดภัย (Contractor Safety Management) ให้ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับด้านความปลอดภัยฯ ประกอบด้วยขั้นตอนที่สำคัญ ได้แก่ การคัดเลือกผู้รับเหมา การควบคุมผู้รับเหมาตั้งแต่กระบวนการก่อนเริ่มโครงการ การออกใบอนุญาตเข้าทำงานเสี่ยง การตรวจสอบผู้รับเหมา ระหว่างการปฏิบัติงาน และการประเมินผู้รับเหมาหลังเสร็จสิ้นการปฏิบัติงาน



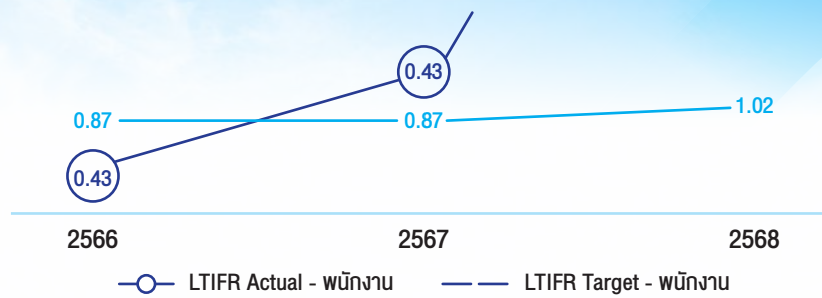
สถิติด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน

บริษัทฯ เก็บสถิติด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน และกำหนดเป้าหมายอัตรา การเกิดอุบัติเหตุ เพื่อนำข้อมูลมาวางแผนป้องกันและลดความรุนแรงของอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น

ดัชนีชี้วัดด้านความปลอดภัยของพนักงาน	ปี 2566		ปี 2567		ปี 2568	
	เป้าหมาย	ผลลัพธ์	เป้าหมาย	ผลลัพธ์	เป้าหมาย	ผลลัพธ์
จำนวนชั่วโมงการทำงานของพนักงาน (ชั่วโมง)	4,654,923		4,891,852		2,043,574	
อัตราการเสียชีวิตอันเนื่องมาจากการทำงาน (รายต่อ 1 ล้านชั่วโมงการทำงาน)	0	0	0	0	0	0
อัตราการเกิดโรคอันเนื่องมาจากการทำงาน (รายต่อ 1 ล้านชั่วโมงการทำงาน)	0	0	0	0	0	0
อัตราความถี่ของการบาดเจ็บ จากการทำงานถึงขั้นหยุดงาน (รายต่อ 1 ล้านชั่วโมงการทำงาน: LTIFR)	0.87	0.43	0.87	1.43	1.02	5.38

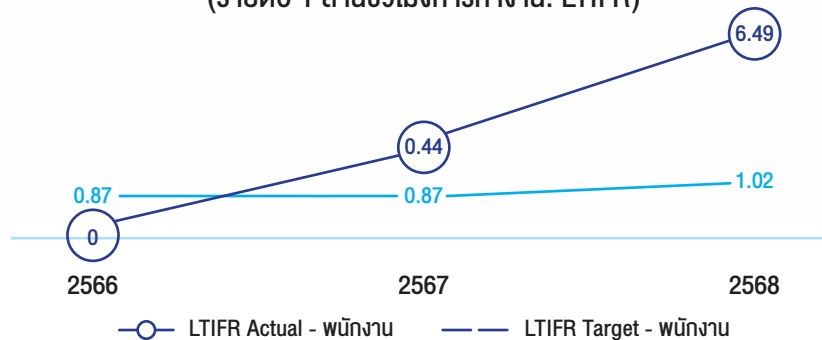
ดัชนีชี้วัดด้านความปลอดภัยของผู้รับเหมา (Service Provider)	ปี 2566		ปี 2567		ปี 2568	
	เป้าหมาย	ผลลัพธ์	เป้าหมาย	ผลลัพธ์	เป้าหมาย	ผลลัพธ์
ชั่วโมงการทำงานของผู้รับเหมา (ชั่วโมง)	-		7,658,134		2,002,493	
อัตราการเสียชีวิตอันเนื่องมาจากการทำงาน (รายต่อ 1 ล้านชั่วโมงการทำงาน)	0	0	0	0	0	0
อัตราการเกิดโรคอันเนื่องมาจากการทำงาน (รายต่อ 1 ล้านชั่วโมงการทำงาน)	0	0	0	0	0	0
อัตราความถี่ของการบาดเจ็บ จากการทำงานถึงขั้นหยุดงาน (รายต่อ 1 ล้านชั่วโมงการทำงาน : LTIFR)	-	-	0.87	1.44	1.02	6.49

อัตราความถี่ของการบาดเจ็บจากการทำงานถึงขั้นหยุดงานของพนักงาน
(รายต่อ 1 ล้านชั่วโมงการทำงาน: LTIFR)

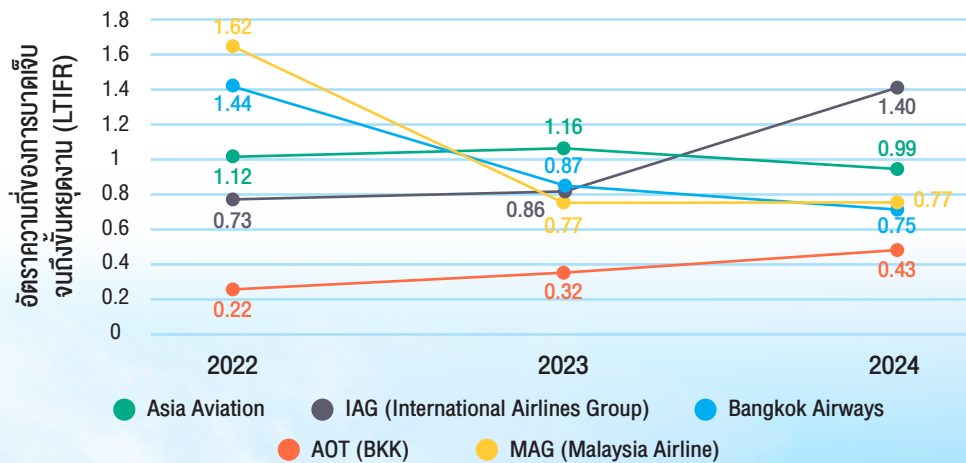


- ข้อมูลสถิติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของผู้รับเหมา (Service Providers)

อัตราความถี่ของการบาดเจ็บจากการทำงานถึงขั้นหยุดงานของผู้รับเหมา
(รายต่อ 1 ล้านชั่วโมงการทำงาน: LTIFR)

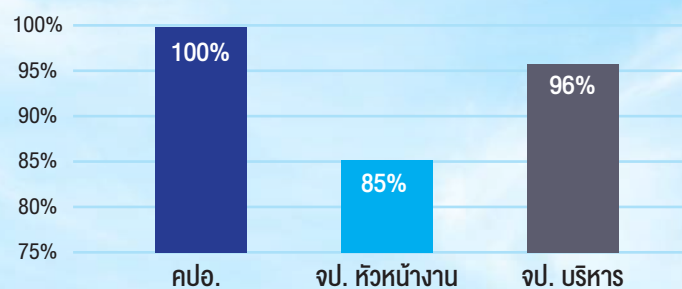


- สถิติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเทียบกับมาตรฐานของอุตสาหกรรมการบิน



LTIFR อัตราการเสียชีวิตอันเนื่องมาจากการทำงาน (รายต่อ 1,000,000 ชั่วโมงการทำงาน)

- สถิติการอบรมด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน





2. การพัฒนาและรักษานักงาน

2.1 การพัฒนาพนักงาน

ความมุ่งมั่น/ แนวทางบริหารจัดการ และการดำเนินงานในปี 2568

นโยบายการพัฒนาบุคลากร

บริษัทฯ ดำเนินการพัฒนาบุคลากรภายใต้นโยบายการสร้างรากฐานความยั่งยืน (Sustainability) ผ่านการส่งเสริมศักยภาพของพนักงานอย่างต่อเนื่องตามแนวคิด “Connect Your Happiness” เพราะบริษัทฯ เชื่อมั่นว่าความสุข และคุณภาพชีวิตที่ดีของพนักงาน คือจุดเริ่มต้นสำคัญในการส่งมอบคุณค่าที่ยั่งยืนสู่ผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน บริษัทฯ จึงจัดให้มีการฝึกอบรมและพัฒนาการเรียนรู้ทั้งภายในและภายนอกองค์กร สำหรับผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับครอบคลุมทั้งพนักงานใหม่ และพนักงานปัจจุบัน เพื่อให้การดำเนินการพัฒนาเป็นไปอย่างเป็นระบบ และสอดคล้องกับทิศทางขององค์กร บริษัทฯ ได้มีการจัดทำ กรอบพัฒนาบุคลากร (Bangkok Airways’ Training Development Framework) ขึ้น เพื่อใช้เป็นแนวทางหลักในการออกแบบหลักสูตรและกิจกรรมการเรียนรู้ โดยมีองค์ประกอบสำคัญ 4 ประการ ได้แก่



**สมรรถนะหลัก
(Core Competencies)**



**ค่านิยมหลักขององค์กร
(Core Values)**



**สมรรถนะด้านผู้นำ
(Leadership Competencies)**



**สมรรถนะตามสายอาชีพ
(Functional/ Specific Competencies)**

บริษัทฯ มุ่งมั่นส่งเสริมการเรียนรู้อย่างต่อเนื่อง เพื่อสนับสนุนเป้าหมายการเติบโตอย่างยั่งยืน โดยจัดให้มีการอบรมเพื่อพัฒนาทักษะ ความรู้ความสามารถทั่วไป (General Training) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานหรือวิชาอื่น ๆ เพิ่มเติม ตามแผนฝึกอบรมประจำปีของบริษัทฯ อย่างเหมาะสม สอดคล้องกับบริบทโลกที่เปลี่ยนแปลงไป ทั้งในปัจจุบันและอนาคต โดยมีรูปแบบการฝึกอบรมที่หลากหลาย (Hybrid Training) การจัดการเรียนรู้ออนไลน์ (Online Training) ผ่านแพลตฟอร์มต่าง ๆ เพื่อให้ผู้บริหารและพนักงาน มีความพร้อมที่จะรับมือกับสถานการณ์ต่าง ๆ ได้อย่างเท่าทันทั้งทางด้านร่างกายและจิตใจ รวมไปถึงสามารถนำองค์ความรู้ไปปฏิบัติได้จริงทั้งในการทำงาน และการดำเนินชีวิตประจำวัน เพื่อขับเคลื่อนองค์กรให้ก้าวไปข้างหน้าอย่างมั่นคง ซึ่งบริษัทฯ จัดให้มีรูปแบบการเรียนรู้ ดังนี้

• การจัดฝึกอบรมในหลากหลายรูปแบบตามความเหมาะสมกับเนื้อหาวิชา (Hybrid Training)



01

ดำเนินการอบรมในหลากหลายรูปแบบ ทั้งในห้องเรียน (Onsite Training) และห้องเรียนออนไลน์ (Online Training) ผ่านโปรแกรม Microsoft Teams โดยผู้สอนและผู้เรียนสามารถมีปฏิสัมพันธ์กันระหว่างการเรียนการสอนได้ซึ่งผู้เรียนสามารถสื่อสาร ชักถาม ผู้สอนได้โดยตรง ระหว่างอบรม

• การเรียนรู้ด้วยตัวเอง (Online Self-Learning) ผ่านระบบ Learning Management System (LMS) ของบริษัทฯ



02

ผู้บริหารและพนักงานสามารถค้นหา และเข้าถึงเนื้อหาออนไลน์ (Online Self-Learning Content) ที่พัฒนาโดยบริษัทฯ ได้ทุกที่ ทุกเวลา ผ่านทางอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ต่าง ๆ และมีการวัดผลการเรียนรู้ผ่านการทำแบบทดสอบออนไลน์ (Online Quiz)

03

การเข้าร่วมการฝึกอบรมกับสถาบันภายนอกองค์กร และการเรียนรู้ด้วยตนเอง (Online Self-Learning) ผ่าน Learning Platform ของสถาบัน Skillsoft บริษัทชั้นนำระดับโลก ด้าน Online Learning โดยเมื่อบุคลากรของบริษัทฯ ผ่านการอบรมฯ แล้ว จะได้รับการบันทึกประวัติฝึกอบรมในระบบฝึกอบรมของบริษัทฯ โดยอัตโนมัติ รวมไปถึงการส่งเสริมและสนับสนุนให้บุคลากรเข้าอบรมออนไลน์กับมหาวิทยาลัย สถาบันอบรมชั้นนำภายในประเทศ และองค์กรการบินระหว่างประเทศ



การพัฒนาศักยภาพพนักงาน ส่งเสริมวัฒนธรรมแห่งการเรียนรู้

บริษัทฯ มุ่งมั่นพัฒนาทรัพยากรบุคคลอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืน (Sustainability) และยกระดับมาตรฐานการมอบความประทับใจในบริการทุกการเดินทาง ผ่านการส่งมอบความสุข Connect Your Happiness ให้กับผู้โดยสารและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน ภายใต้กรอบนโยบายการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคล ที่เน้นการส่งเสริมความรู้ทักษะให้กับพนักงานมีความพร้อมในการปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้พนักงานทุกคนที่เปรียบเหมือนฟันเฟืองสำคัญร่วมกันขับเคลื่อนองค์กรสู่เป้าหมายระยะยาวอย่างยั่งยืนและมั่นคง

เพื่อให้การพัฒนาคอบคลุมทุกมิติของการปฏิบัติงาน บริษัทฯ ได้จัดการเรียนรู้หลากหลายรูปแบบ อาทิ การอบรมในห้องเรียน (Classroom) การฝึกภาคอากาศ ทั้งแบบไม่มีผู้โดยสาร (Flight Training) และแบบมีผู้โดยสาร (Route Training) การฝึกภาคพื้นดิน (Ground Training) และการฝึกในเครื่องฝึกบินจำลอง (Simulator) นอกจากนี้ยังส่งเสริมการเรียนรู้หน้างาน (On the Job Training)

การหมุนเวียนงาน (Rotation) และการจัดการความรู้ (Knowledge Management) รวมถึงการเรียนออนไลน์ ทั้งแบบมีผู้สอน (Online Course) และการเรียนรู้ด้วยตนเอง (Online Self-Learning) เพื่อสร้างวัฒนธรรมการเรียนรู้อย่างต่อเนื่องอันเป็นรากฐานของความยั่งยืน

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จัดกิจกรรมเสริมทักษะภาษาอังกฤษการบิน (Aviation English) และภาษาอังกฤษทั่วไป (General English) เพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปตามมาตรฐานข้อกำหนดสากล ยกระดับด้านภาษาอังกฤษการบินให้กับพนักงาน ได้แก่ นักบิน พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน พนักงานบริการภาคพื้น และ ทีมซ่อมบำรุง เพื่อให้ทุกฝ่ายปฏิบัติงานได้อย่างถูกต้อง ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพสูงสุด โดยในปี 2568 มีการพัฒนาทักษะภาษาอังกฤษรวมกว่า 2,516 ชั่วโมง หรือคิดเป็น 1.54% ของชั่วโมงการพัฒนาทั้งหมด ซึ่งเป็นการเตรียมความพร้อมในการเชื่อมต่อความสุข Connect Your Happiness ส่งมอบประสบการณ์การเดินทางที่ยอดเยี่ยมให้กับผู้โดยสารจากทั่วโลก

“Driving Growth Through Human Potential”

บริษัทฯ ให้ความสำคัญสูงสุดกับการพัฒนาศักยภาพบุคลากรอย่างเท่าเทียม ปราศจากอคติทางเพศ และอายุ โดยมุ่งยกระดับสมรรถนะให้พนักงานสามารถตอบสนองต่อกลยุทธ์องค์กร พร้อมมีส่วนร่วมในการสร้างความสำเร็จและมอบประสบการณ์การเดินทางที่ยอดเยี่ยมแก่ผู้โดยสาร การพัฒนาที่ยั่งยืนนี้ไม่เพียงแต่ช่วยเสริมมาตรฐานด้านความปลอดภัยและการบริการในระดับสากล ทั้งยังเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้บริษัทฯ ได้รับรางวัลอันทรงเกียรติทั้งในระดับประเทศ ภูมิภาค และระดับโลก มาอย่างต่อเนื่อง ตอกย้ำความสำเร็จในการ Connect Your Happiness อย่างจริงจัง

“มุ่งเน้นการพัฒนาทักษะความรู้ เพื่อความยั่งยืนขององค์กร”

สร้างบรรยากาศการเรียนรู้เชิงบวก ส่งเสริมวัฒนธรรมแห่งการเรียนรู้ ตัวอย่างกลุ่มหลักสูตรส่งเสริมทักษะทั่วไป (Genegal Training) ในปี 2568

“Psychological Safety: Resilience & Adaptability”

หลักสูตรเพื่อสร้างความเข้าใจและทักษะพื้นฐานด้านจิตวิทยา (Psychological Flexibility) ให้บุคลากรนำไปใช้ในชีวิตประจำวันและการทำงาน สามารถปรับตัวได้อย่างทันการณ์ มีความยืดหยุ่น ส่งเสริมสุขภาวะทางใจที่ดี พร้อมในการปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

“Communication Intelligence”

หลักสูตรออกแบบสำหรับพัฒนาทักษะการสื่อสารของบุคลากรผู้ให้บริการภาคพื้น และส่วนงาน Customer Care เพื่อส่งมอบบริการที่ยอดเยี่ยมให้กับผู้โดยสาร สร้างความประทับใจแรกพบอันเป็นสิ่งสำคัญในการสร้างความพึงพอใจ ส่งมอบประสบการณ์ที่ดีในการเดินทางให้กับผู้โดยสารของเรา

“AI for Work”

เพื่อเสริมทักษะของบุคลากรในการใช้ AI สรุป และวิเคราะห์ข้อมูล สร้าง Prompt อัตโนมัติที่มีคุณภาพ และช่วยให้การทำงานรวดเร็วยิ่งขึ้น ตัวอย่าง Prompt เชิงวิเคราะห์และแก้ไขปัญหา (Analytical and Problem-Solving Prompt) รวมไปถึงพัฒนาความสามารถเชิงลึกในการทำงานกับ AI อย่างถูกต้องปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ (AI Safety) สามารถใช้ AI ได้อย่างปลอดภัย ข้อมูลไม่รั่วไหล และ ทราบถึงข้อควรระวังในการใช้งาน AI

หลักสูตรและกิจกรรมการเรียนรู้ส่งเสริมทักษะการสื่อสารภาษาอังกฤษการบิน เพื่อการบริการที่เป็นเลิศ สร้างประสบการณ์เชิงบวกให้กับลูกค้า Connect your Happiness โดยรังสรรค์กิจกรรมพัฒนาทักษะทางภาษาอังกฤษ ตลอดจนได้สร้างความกระตือรือร้นในการเรียนรู้

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญกับแนวคิดการพัฒนาธุรกิจอย่างยั่งยืน (ESG: Environment, Social, Governance) โดยมีบุคลากรเข้าเรียนในระบบ SET e-learning





แผนการฝึกอบรมประจำปีของบริษัทฯ เพื่อการสร้างโอกาสการเติบโตตามสายอาชีพอย่างเหมาะสม

บริษัทฯ ส่งเสริมการพัฒนาสมรรถนะพนักงาน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถให้พนักงานมีทักษะที่จำเป็นในการปฏิบัติงาน สอดคล้องกับกลยุทธ์องค์กร และมีโอกาสในการเติบโตทางอาชีพมากยิ่งขึ้น โดยส่วนพัฒนาทรัพยากรบุคคล ดำเนินการวิเคราะห์ความจำเป็นในการฝึกอบรม (Training Needs Needs Analysis) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อค้นหาช่องว่างของสมรรถนะที่พนักงานในองค์กรพึงมี (Competency Gap) และค้นหาความจำเป็นในการพัฒนาสมรรถนะของพนักงานอย่างแท้จริง

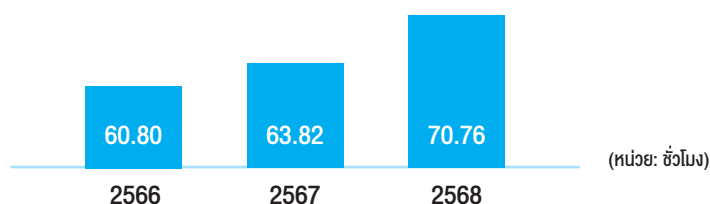
ซึ่งบริษัทฯ ได้มีการจัดทำแผนพัฒนารายบุคคลของพนักงาน (Individual Development Plan: IDP) ปรากฏในระบบบริหารทรัพยากรบุคคลของบริษัทฯ เพื่อนำมาใช้เป็นแนวทางการวางแผนพัฒนาบุคลากรในองค์กรประจำปี (Human Resources Development Plan) สำหรับการพัฒนาความรู้ความสามารถให้กับผู้บริหารและพนักงานแต่ละระดับตามค่านิยมหลักขององค์กร (Core Values) สมรรถนะหลัก (Core Competencies) และ สมรรถนะด้านภาวะผู้นำ (Leadership Competencies)

บริษัทฯ สนับสนุนให้บุคลากรในองค์กรมีความรู้และทักษะที่เหมาะสม สามารถปฏิบัติงานตามตำแหน่งงานได้อย่างถูกต้องตามกฎหมาย ระเบียบและข้อกำหนดมาตรฐานของอุตสาหกรรมการบิน ตลอดจนให้พนักงานมีความรู้ และทักษะด้านความยั่งยืนขององค์กร เพื่อสนับสนุนให้บริษัทฯ สามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างต่อเนื่อง และส่งมอบความสุขผ่านประสบการณ์การเดินทางที่ประทับใจ (Connect Your Happiness) ให้กับผู้โดยสาร และสามารถเติมเต็มความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholder) ได้อย่างยั่งยืน

บริษัทฯ ให้การสนับสนุนผู้บริหารและพนักงานให้ได้รับโอกาสและเตรียมความพร้อมสำหรับการเติบโตในสายอาชีพ (Career Development) ผ่านการจัดทำแผนการพัฒนาพนักงานรายบุคคล (Individual Development Plan: IDP) ร่วมกันระหว่างผู้บังคับบัญชาและพนักงาน โดยสามารถจัดทำแผนพัฒนาพนักงานรายบุคคลในระบบการประเมินผลการปฏิบัติงานประจำปีของบริษัทฯ เพื่อนำมาวางแผนการพัฒนาในแต่ละปี

สรุปข้อมูลการพัฒนาบุคลากร (ในภาพรวม)

จำนวนชั่วโมงอบรมเฉลี่ยต่อคนต่อปี ของผู้บริหารและพนักงาน



หมายเหตุ: อ้างอิงข้อมูลประวัติฝึกอบรมในรูปแบบต่าง ๆ ของพนักงานในระบบฝึกอบรมของบริษัทฯ (PG-HRC) ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2568

สรุปข้อมูลการพัฒนาบุคลากร ปี 2568

จำนวนชั่วโมงอบรมเฉลี่ย ต่อคนต่อปี

แบ่งตามระดับพนักงาน

ชั่วโมงอบรมเฉลี่ย
51.44
จำนวนชั่วโมงฝึกอบรมรวม: 3,601 ชั่วโมง
จำนวนพนักงานรวม: 70 คน

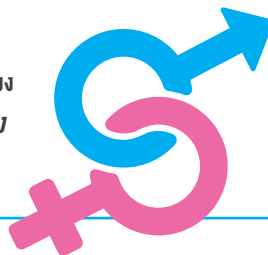
ชั่วโมงอบรมเฉลี่ย
66.27
จำนวนชั่วโมงฝึกอบรมรวม: 60,771 ชั่วโมง
จำนวนพนักงานรวม: 917 คน

ชั่วโมงอบรมเฉลี่ย
74.92
จำนวนชั่วโมงฝึกอบรมรวม: 98,524 ชั่วโมง
จำนวนพนักงานรวม: 1,315 คน

จำนวนชั่วโมงอบรมเฉลี่ย ต่อคนต่อปี

แบ่งตามเพศ

เพศชาย ชั่วโมงอบรมเฉลี่ย
79.04
จำนวนชั่วโมงฝึกอบรมรวม: 85,043 ชั่วโมง
จำนวนพนักงานรวม: 1,076 คน



เพศหญิง ชั่วโมงอบรมเฉลี่ย
63.05
จำนวนชั่วโมงฝึกอบรมรวม: 77,825 ชั่วโมง
จำนวนพนักงานรวม: 1,226 คน

จำนวนชั่วโมงอบรมเฉลี่ย ต่อคนต่อปี

แบ่งตามช่วงอายุ

(อายุ > 45 ปี+)

GEN X

ชั่วโมงอบรมเฉลี่ย
53.51
ชั่วโมง

จำนวนชั่วโมงฝึกอบรมรวม: 32,269 ชั่วโมง
จำนวนพนักงานรวม: 603 คน

(อายุ > 45 ปี+)

GEN Y

ชั่วโมงอบรมเฉลี่ย
65.75
ชั่วโมง

จำนวนชั่วโมงฝึกอบรมรวม: 77,716 ชั่วโมง
จำนวนพนักงานรวม: 1,182 คน

(อายุ > 45 ปี+)

GEN Z

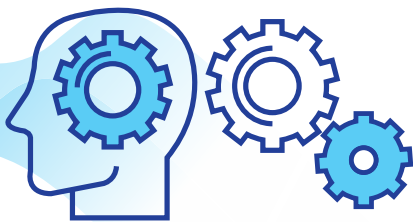
ชั่วโมงอบรมเฉลี่ย
102.34
ชั่วโมง

จำนวนชั่วโมงฝึกอบรมรวม: 52,910 ชั่วโมง
จำนวนพนักงานรวม: 517 คน

การจัดการความรู้ในองค์กร (Knowledge Management: KM)

การพัฒนาศักยภาพพนักงาน ส่งเสริมวัฒนธรรมแห่งการเรียนรู้

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการจัดการความรู้ในองค์กร ซึ่งเป็นกลไกสำคัญของการส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพบุคลากร และเป็นส่วนหนึ่งของการขับเคลื่อนองค์กร ให้สอดคล้องกับทิศทางกลยุทธ์ และการเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมการบินอย่างต่อเนื่อง โดยมุ่งเน้นการบริหารจัดการองค์ความรู้ที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงานอย่างเป็นระบบ เพื่อสนับสนุนการเรียนรู้ การนำไปใช้ และการต่อยอดองค์ความรู้ของบุคลากรในทุกระดับ บริษัทฯ ดำเนินการส่งเสริมและยกระดับกระบวนการถ่ายทอด แลกเปลี่ยน และเผยแพร่องค์ความรู้ (Knowledge Sharing) ผ่านรูปแบบที่หลากหลาย ครอบคลุมทั้งการแบ่งปันความรู้ผ่านระบบออนไลน์ ออนไซต์ และแบบผสมผสาน เพื่อให้บุคลากรสามารถเข้าถึงองค์ความรู้ได้อย่างสะดวก ยืดหยุ่น และเหมาะสมกับบริบทการทำงานในยุคปัจจุบัน



ควบคู่กันนี้ บริษัทฯ ได้นำหลักการทางจิตวิทยาการเรียนรู้มาประยุกต์ใช้อย่างต่อเนื่อง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและประสบการณ์การเรียนรู้ให้แก่บุคลากร อาทิ การออกแบบกิจกรรมการเรียนรู้ที่เน้นการมีส่วนร่วม การแลกเปลี่ยนประสบการณ์ และใช้กิจกรรมเป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการจัดการความรู้ (Knowledge Management) ซึ่งช่วยกระตุ้นความสนใจ เสริมสร้างแรงจูงใจ และส่งเสริมบรรยากาศการเรียนรู้ที่สนุกสนานเป็นกันเอง เอื้อต่อการจดจำองค์ความรู้ที่สำคัญได้อย่างยั่งยืน

การดำเนินงานด้านการจัดการความรู้ดังกล่าวช่วยให้บุคลากรสามารถนำความรู้และประสบการณ์ที่ได้รับไปประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงานจริงได้อย่างมีประสิทธิภาพ ก่อให้เกิดคุณค่าเพิ่มต่อผู้รับบริการ ยกย่องคุณภาพการให้บริการขององค์กร และสนับสนุนการบรรลุวิสัยทัศน์ พันธกิจ และเป้าหมายเชิงกลยุทธ์ขององค์กร พร้อมทั้งเสริมสร้างความเข้มแข็งในการพัฒนาองค์กรสู่การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ (Learning Organization) ที่เติบโตอย่างมั่นคงและยั่งยืน (Sustainability Organization)

การพัฒนาศักยภาพพนักงาน ส่งเสริมวัฒนธรรมแห่งการเรียนรู้

ในปี 2568 บริษัทฯ ได้ดำเนินการด้านการจัดการความรู้อย่างต่อเนื่องและเป็นรูปธรรม โดยเปิดโอกาสให้บุคลากรทุกระดับได้มีส่วนร่วมในการแลกเปลี่ยนและแบ่งปันความรู้ ผ่านช่องทางและกิจกรรมที่หลากหลาย ควบคู่ไปกับการส่งเสริมให้เกิดวัฒนธรรมแห่งการแบ่งปันความรู้ และการเรียนรู้ร่วมกันภายในองค์กร เพื่อให้สามารถถ่ายทอดองค์ความรู้ที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงานอย่างทั่วถึงและมีประสิทธิภาพ

บริษัทฯ ได้จัดให้มีรูปแบบการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ที่เหมาะสมและสอดคล้องกับลักษณะขององค์ความรู้และกลุ่มเป้าหมาย โดยแบ่งออกเป็นการแลกเปลี่ยนเรียนรู้แบบทางเดียว (One-way) สำหรับการถ่ายทอดองค์ความรู้

มาตรฐาน กระบวนการทำงาน และแนวปฏิบัติที่จำเป็น และการแลกเปลี่ยนเรียนรู้แบบสองทาง (Two-way) ที่ช่วยเปิดโอกาสให้บุคลากรได้เข้ามามีส่วนร่วมในการแลกเปลี่ยนประสบการณ์ แสดงข้อคิดเห็นและร่วมกันต่อยอดองค์ความรู้จากการปฏิบัติงานจริง

ซึ่งในปี 2568 บริษัทฯ ได้มีการแบ่งปันความรู้ผ่านระบบสารสนเทศ และฐานข้อมูลความรู้ของบริษัทฯ (Knowledge Blog) รวมจำนวน 87 เรื่อง (ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธ.ค. 256) และมีหน่วยงาน/ฝ่ายต่าง ๆ ในองค์กรที่ได้ดำเนินการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ (Knowledge Sharing) ในหลากหลายรูปแบบ รวมจำนวนทั้งสิ้น 12 ฝ่าย

ตัวอย่างการจัดการความรู้ในองค์กร (Knowledge Sharing) ปี 2568

PG Talks

- มารู้จักกฎหมายการบินใหม่ “TCAR”
- The Challenge of the Future Sky

KM Blog/ Site: PG Online

- Quotien - 7 ขุมทรัพย์ความฉลาด...พิชิตความสำเร็จ
- Design Thinking - การคิดเชิงออกแบบ
- 10 วิธีคิดการจัดการปัญหาแบบคนที่ประสบความสำเร็จ
- Who are you in DISC
- รู้ทัน Scammer เราจะสังเกตโกงหลากรูปแบบเพื่อป้องกันตัวเอง
- ข้อมูลลับ ที่ต้องปกปิดก่อนให้ใครเข้าถึงคอมพิวเตอร์อุปกรณ์ไอที
- ความเสี่ยงจากการใช้ Gemini สรุปลีมา





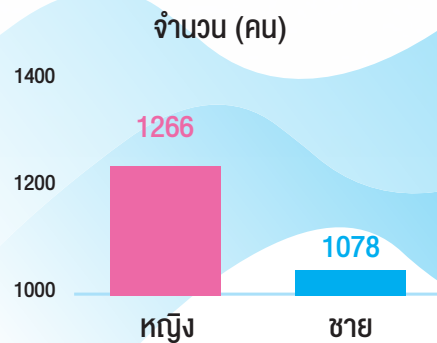
2.2 การรักษานักงาน

บริษัทฯ ตระหนักดีว่า พนักงานคือทรัพยากรที่มีคุณค่าและเป็นปัจจัยสำคัญในการขับเคลื่อนองค์กรสู่ความสำเร็จอย่างยั่งยืน การรักษานักงานที่มีความรู้ ความสามารถ และมีความผูกพันต่อองค์กร จึงเป็นหนึ่งในกลยุทธ์สำคัญด้านการบริหารทรัพยากรมนุษย์ของบริษัทฯ เพื่อสร้างความต่อเนื่องในการดำเนินธุรกิจ เสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน และรองรับการเปลี่ยนแปลงในระยะยาว

การดำเนินงานในปี 2568

การจ้างงานและการปฏิบัติต่อแรงงานอย่างเป็นธรรม

บริษัทฯ ให้ความสำคัญเท่าเทียมในการจ้างงานพนักงานทุกตำแหน่ง โดยไม่กำหนดเงื่อนไขเรื่องเพศ เชื้อชาติ ศาสนาใด ๆ ทั้งสิ้น (อ้างอิงตามระเบียบข้อบังคับการทำงานของบริษัทฯ พ.ศ. 2568) โดยบริษัทฯ มีจำนวนพนักงานทั้งสิ้น **2,304** คน (ข้อมูล ณ 31 ธันวาคม 2568) โดยพนักงานมีอายุ เพศ เชื้อชาติ และศาสนาที่หลากหลายทั้งหมด (อ้างอิงข้อมูลของพนักงานในระบบอินทราเน็ตของบริษัทฯ)



มาตรฐานแรงงาน

บริษัทฯ มีระเบียบ ข้อบังคับการทำงานของบริษัทฯ ที่ยึดแนวปฏิบัติต่อพนักงานอย่างถูกต้องตามกฎหมายแรงงาน และปฏิบัติตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน ไม่มีข้อยกเว้นใด ๆ และบริษัทฯ ให้ความสำคัญเท่าเทียมแก่พนักงานทุกระดับ ทั้งเรื่องการสรรหาว่าจ้าง การกำหนดค่าตอบแทน การฝึกอบรม การพัฒนาพนักงาน รวมถึงการคุ้มครองแรงงาน อีกทั้งมีช่องทางให้พนักงานร้องเรียน การจัดการที่เป็นธรรมแก่ทุกฝ่ายทั้งผู้ร้องเรียน ผู้ถูกร้องเรียน นอกจากนี้ มีการจัดกิจกรรมเพื่อให้พนักงานทุกระดับมีความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างกัน

การส่งเสริมการออมและหลักประกันทางการเงิน

บริษัทฯ มีนโยบายการจ่ายค่าตอบแทนที่เป็นธรรมและสามารถแข่งขันได้ในตลาด สร้างความมั่นคงในสายอาชีพ และส่งเสริมโอกาสก้าวหน้าในอาชีพให้กับพนักงาน

นอกจากนี้ บริษัทฯ จัดให้มีสวัสดิการด้านต่าง ๆ สำหรับพนักงานของบริษัทฯ ตามที่กฎหมายกำหนด ได้แก่ ประกันสังคม และนอกเหนือจากที่กฎหมายกำหนด ได้แก่ ประกันชีวิต ประกันสุขภาพ ค่ารักษาพยาบาล บัตรโดยสารสวัสดิการ ตรวจสอบสุขภาพประจำปี ฉีดวัคซีนโรคระบาด เงินช่วยเหลือกรณีเสียชีวิตของพนักงาน และครอบครัวพนักงาน (บิดา และ/ หรือมารดา) และส่วนลดค่ารักษา

พนักงาน ในกรณีเข้าใช้บริการโรงพยาบาลในเครือข่ายกลุ่มบริษัทฯ อีกทั้งมีสวัสดิการภาคสมัครใจให้กับพนักงานที่ประสงค์เข้าร่วม ได้แก่ สหกรณ์ออมทรัพย์ กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ สินเชื่อสวัสดิการอเนกประสงค์ และสินเชื่อเพื่อที่อยู่อาศัยร่วมกับธนาคารต่าง ๆ

ในปี 2568 บริษัทฯ จ่ายค่าตอบแทนสำหรับบุคลากรซึ่งประกอบด้วย เงินเดือน ค่าจ้าง ค่าล่วงเวลา เงินสมทบ กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ รวมทั้งค่าใช้จ่ายพนักงานด้านสวัสดิการอื่น ๆ รวมเป็นเงิน **3,016 ล้านบาท** (ข้อมูล ณ 31 ธันวาคม 2568)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 มีสัดส่วนพนักงานเข้าร่วมกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ เปรียบเทียบกับจำนวนพนักงานทั้งหมด ดังนี้

จำนวนพนักงานทั้งหมด (คน)	จำนวนพนักงานที่เป็นสมาชิกกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ (คน)	สัดส่วนพนักงานที่เข้าร่วมกองทุนสำรองเลี้ยงชีพต่อจำนวนพนักงานทั้งหมด (%)
2,304	1,679	72.87

การส่งเสริมการออมและหลักประกันทางการเงิน

บริษัทฯ ดำเนินการตามนโยบายการส่งเสริมช่วยเหลือคนพิการตามมาตรา 35 เป็นประจำทุกปี โดยในปี 2568 บริษัทฯ ได้รับอนุมัติจากสำนักจัดหางานกรุงเทพมหานครพื้นที่ 9 ให้ดำเนินการตามแนวนโยบายการส่งเสริมคนพิการโดยมอบเงินช่วยเหลือให้คนพิการในพื้นที่ชุมชน จังหวัดสุราษฎร์ธานี (เกาะสมุย) จังหวัดตราด และจังหวัดสุโขทัย เพื่อนำไปประกอบอาชีพและจ้างเหมาบริการ แทนการนำส่งเงินเข้ากองทุนส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการแห่งชาติ ซึ่งบริษัทฯ ได้ช่วยเหลือคนพิการตามกฎหมายกำหนด จำนวน 23 คน ค่ารวมจากจำนวนพนักงานที่นำส่งเงินสมทบกองทุนประกันสังคม ณ เดือนตุลาคม 2567 ทั้งหมด 2,322 คน (สัดส่วนคนพิการต่อพนักงาน 1:100)

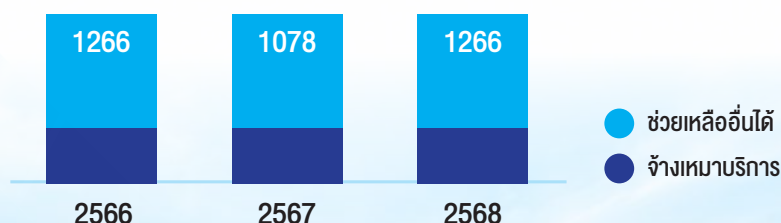
ทั้งนี้ บริษัทฯ มอบเงินช่วยเหลือคนพิการ หรือผู้ดูแลคนพิการ รวม 23 คน เป็นเงินทั้งสิ้น 2,770,446 บาท โดยแบ่งเป็นการช่วยเหลือดังนี้

1. จ้างเหมาบริการคนพิการ/ ผู้ดูแลคนพิการทำงาน จำนวน 16 ราย โดยจ่ายค่าจ้างเป็นเงิน 120,456 บาท/คน/ปี รวมเป็นเงิน 1,927,296 บาท/ปี
2. ให้ความช่วยเหลืออื่นใด โดยสนับสนุนเงินทุนประกอบอาชีพแก่คนพิการ/ ผู้ดูแลคนพิการ จำนวน 7 คน โดยจ่ายค่าจ้างเป็นเงิน 120,450 บาท/คน/ปี รวมเป็นเงิน 843,150 บาท/ปี

นโยบายการส่งเสริมผู้พิการ

รายการ	2566	2567	2568
ช่วยเหลืออื่นได้ ตามมาตรา 35	7	7	7
จ้างเหมาบริการ ตามมาตรา 35	14	16	16
รวมจำนวนคนพิการ (คน)	21	23	23





การส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการตามมาตรา 35



การวัดระดับความผูกพันต่อองค์กรของพนักงาน

จากผลประเมินในปี 2568 พบว่า พนักงานบริษัทฯ มีค่าคะแนนเฉลี่ยสุขภาพและความอยู่ดีมีสุขภาพรวม (Health & Well-Being) อยู่ที่ 60.0 คะแนน โดยมีมิติที่มีค่าคะแนนเฉลี่ยสูงที่สุดคือ มิติสุขภาพกาย เท่ากับ 65.1 ส่วนมิติที่มีคะแนนเฉลี่ยน้อยกว่ามิติอื่น ๆ คือ มิติสุขภาพจิต เท่ากับ 52.6 ซึ่งคะแนนดังกล่าวจัดอยู่ในระดับ **“มีสุขภาพและความอยู่ดีมีสุขระดับมาก”** (คะแนนระหว่าง 50.00 - 74.99 ตามเกณฑ์)

ทั้งนี้ ค่าคะแนนเฉลี่ยความผูกพันองค์กร (Engagement) ภาพรวมเท่ากับ 60.7 ซึ่งเป็นคะแนนเฉลี่ยระหว่าง 50.00-74.99 คะแนน สะท้อนให้เห็นว่าพนักงาน **“มีความผูกพันองค์กรในระดับมาก”** โดยมีมิติที่มีค่าคะแนนเฉลี่ยสูงที่สุดคือ การพูดถึงองค์กรในทางที่ดี (Say) เท่ากับ 66.5 ส่วนมิติที่มีค่าคะแนนเฉลี่ยน้อยกว่ามิติอื่น ๆ คือ การรักดีต่อองค์กร (Stay) เท่ากับ 51.6

มิติ	การพูดถึงองค์กร (say)	การรักดีต่อองค์กร (Stay)	การทุ่มเทเพื่อองค์กร (Strive)	ความผูกพันองค์กร (Engagement)
จำนวนผู้ตอบแบบสำรวจ (1,872 คน)	66.5 	51.6 	63.9 	60.7 

การประเมินผลการปฏิบัติงาน

การประเมินผลการปฏิบัติงานประจำปี เป็นการวัดผลงานของพนักงานในรอบ 1 ปี เพื่อให้พนักงานรับทราบประสิทธิภาพการทำงานของตนเองในปีที่ผ่านมา รวมถึงข้อคิดเห็นจากผู้บังคับบัญชา ทั้งจุดเด่น สิ่งปรับปรุง/พัฒนาได้ และความคิดเห็นที่เป็นประโยชน์อื่น ๆ โดยในปี 2568 มีพนักงานได้รับการประเมินผลการปฏิบัติงานทั้งสิ้น 2,220 คน ซึ่งครบถ้วนตามจำนวนพนักงานที่เข้าเกณฑ์ได้รับการประเมินผลการปฏิบัติงานประจำปี 2568

ผลประเมินการปฏิบัติงานประจำปี 2568 เป็นไปตามนโยบายสัดส่วนของบริษัทฯ โดยนำมาใช้เพื่อการพิจารณาค่าตอบแทนแก่พนักงานอย่างเหมาะสม ตามผลงานและคุณสมบัติของพนักงาน นอกจากนี้ยังสามารถนำผลประเมินมาใช้วางแผนอบรมพัฒนาความรู้ และความสามารถของพนักงานให้มีประสิทธิภาพยิ่ง ๆ ขึ้นไป

ปัจจัยการประเมินผลประจำปีแบ่งเป็น 2 ส่วนคือ 1. การประเมินด้านผลงาน และ 2. การประเมินพฤติกรรมพึงประสงค์ (Competency) ตามรายละเอียดดังนี้

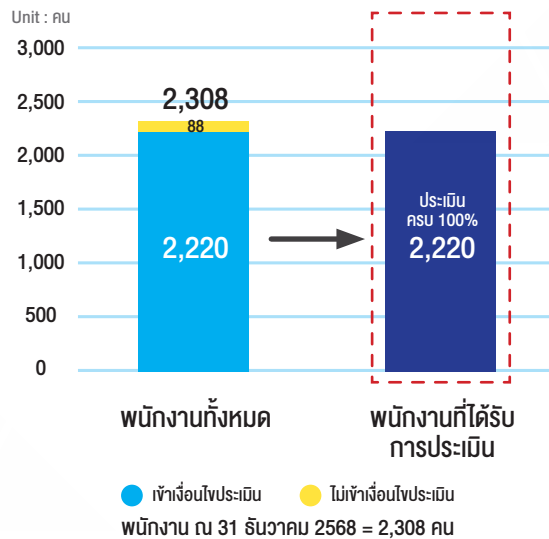
1. การประเมินด้านผลงาน ประกอบด้วย การประเมินผลด้านปริมาณงาน (Quantity) และคุณภาพงาน (Quality)
2. การประเมินด้านพฤติกรรมพึงประสงค์ (Competency) แบ่งเป็น 3 ประเภท คือ

2.1 คุณค่าหลัก (Core Value) มี 4 ข้อ ได้แก่ การสื่อสาร (Communication) การประสานงาน (Coordination) ความร่วมมือ (Cooperation) และความทุ่มเท (Contribution) โดยพนักงานทุกคนจะได้รับการประเมิน Core Value

2.2 สมรรถนะด้านภาวะผู้นำ (Leadership Competency) มี 5 ข้อ ได้แก่ ภาวะการเป็นผู้นำ (Leadership) ความคิดริเริ่ม (Initiative) เพิ่มศักยภาพของผลการปฏิบัติงาน (Enhancing Performance Effectiveness) ความคิดเชิงกลยุทธ์ (Strategic Thinking) และการบริหารการเปลี่ยนแปลง (Managing Change) โดยพนักงานที่ได้รับการประเมินจะเป็นพนักงานในระดับหัวหน้างานขึ้นไป และมีจำนวนข้อรวมถึงน้ำหนักคะแนนแตกต่างกันตามระดับงาน

2.3 สมรรถนะด้านหน้าที่งาน (Functional Competency) มี 5 ข้อ และแบ่งเป็น Specific Competency 2 ข้อ และ Common Competency 3 ข้อ โดยประเมินตั้งแต่ระดับพนักงาน ระดับหัวหน้างาน และระดับจัดการ ซึ่งน้ำหนักคะแนนแตกต่างกันตามระดับงาน

จำนวนพนักงานที่ได้รับประเมินผลงานประจำปี 2568



บางกอกแอร์เวย์สเปิดตัวรองเท้าผ้าใบคอลเลกชันพิเศษ “Bangkok Airways X PUMA” พลิกโฉมยูนิฟอร์มพนักงานบริการส่วนหน้า



บริษัทฯ ได้เปิดตัวรองเท้าผ้าใบคอลเลกชันพิเศษ “Bangkok Airways x PUMA” สำหรับพนักงานบริการส่วนหน้า ภายใต้แนวคิด “BE THE FIRST MOVE FOR BETTER TOGETHER” เพื่อยกระดับภาพลักษณ์ยูนิฟอร์มและสนับสนุนการปฏิบัติงานของพนักงานให้มีความคล่องตัวและสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น โดยรองเท้าดังกล่าวออกแบบจากรองเท้ารุ่น ROMA ของ PUMA และใช้วัสดุรีไซเคิลประมาณร้อยละ 30 สะท้อนการคำนึงถึงสิ่งแวดล้อมควบคู่กับการใช้งานจริง

การดำเนินการดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาคุณภาพชีวิตและสวัสดิภาพของพนักงานบริการส่วนหน้า ทั้งนักบิน พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน และพนักงานภาคพื้นดิน ซึ่งมีบทบาทสำคัญในการส่งมอบประสบการณ์การบริการแก่ผู้โดยสาร อีกทั้งยังสะท้อนวัฒนธรรมองค์กรที่ให้ความสำคัญกับบุคลากร และการสร้างสภาพแวดล้อมการทำงานที่เหมาะสม อันนำไปสู่การยกระดับคุณภาพการบริการและการเติบโตขององค์กรอย่างยั่งยืน

3. การมีส่วนร่วมกับชุมชน

บริษัทฯ ดำเนินการมีส่วนร่วมกับชุมชนในพื้นที่ดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง โดยกำหนดพื้นที่เป้าหมายหลักคือชุมชนรอบสนามบินภายใต้การบริหารของบริษัทฯ ได้แก่ สนามบินสมุย สนามบินสุโขทัย และสนามบินตราด ในระยะ 20 กิโลเมตรจากสนามบิน เพื่อให้การดำเนินงานสอดคล้องกับบริบทพื้นที่และสามารถสร้างผลกระทบเชิงบวกได้อย่างแท้จริง

การดำเนินงานภายใต้แนวทางการพัฒนาชุมชนแบบองค์รวม (Holistic Area-Based Development) ของบริษัทฯ คำนึงถึงมิติเศรษฐกิจ สังคม การศึกษา สิ่งแวดล้อม และสุขภาพ ตามความเหมาะสมของแต่ละพื้นที่ พร้อมทั้งมุ่งสร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชน

นอกจากนี้ บริษัทฯ ทำหน้าที่เป็นผู้อำนวยความสะดวก (Facilitator) ในการเชื่อมโยงความร่วมมือระหว่างชุมชน หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคมที่เกี่ยวข้อง เพื่อร่วมกันขับเคลื่อนประเด็นความยั่งยืนด้านสังคมที่สำคัญในพื้นที่เป้าหมาย อันนำไปสู่การสร้างคุณค่าร่วม (Shared Value) ระหว่างองค์กร ชุมชน และผู้มีส่วนได้เสีย ตลอดจนสนับสนุนการเติบโตของธุรกิจควบคู่กับการพัฒนาสังคมอย่างยั่งยืน

การประเมินผลการปฏิบัติงาน

กลยุทธ์ที่ 1	ร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนในพื้นที่
กลุ่มเป้าหมาย	หน่วยงานภาครัฐและเอกชนในพื้นที่
การดำเนินงาน	<ul style="list-style-type: none">ดำเนินโครงการที่ช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายครัวเรือนสนับสนุนการมีส่วนร่วมกับชุมชน เช่น การดูแลสิ่งแวดล้อม
กลยุทธ์ที่ 2	สนับสนุนให้เกิดการสร้างอาชีพและรายได้
กลุ่มเป้าหมาย	วิสาหกิจชุมชน และกลุ่มผู้เปราะบาง
การดำเนินงาน	<ul style="list-style-type: none">ดำเนินโครงการที่สนับสนุนวิสาหกิจชุมชนส่งเสริมอาชีพให้กับกลุ่มผู้เปราะบางสนับสนุนองค์ความรู้ด้านการประกอบอาชีพ
กลยุทธ์ที่ 3	ส่งเสริมโอกาสให้กับชุมชน
กลุ่มเป้าหมาย	โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล เยาวชน และคนในท้องถิ่น
การดำเนินงาน	<ul style="list-style-type: none">สนับสนุนการเข้าถึงบริการด้านสุขภาพการจ้างงานคนในท้องถิ่นสร้างโอกาสการเรียนรู้ให้กับเยาวชน



การประเมินผลการปฏิบัติงาน

พื้นที่	จำนวนครัวเรือน	สถานที่
สมัย	12,093	ตำบลบ่อผุด อำเภอเกาะสมุย <ul style="list-style-type: none"> บ้านบางรักษ์ 4 ชุมชน บ้านพังบัว 3 ชุมชน บ้านปลายแหลม 1 ชุมชน
สุโขทัย	6,656	อำเภอสวรรคโลก <ul style="list-style-type: none"> ตำบลคลองกระจง 9 ชุมชน ตำบลหนองกลับ 4 ชุมชน ตำบลท่าทอง 2 ชุมชน ตำบลย่านยาว 7 ชุมชน
ตราด	8,937	อำเภอเขาสมิง <ul style="list-style-type: none"> ตำบลท่าโสม 5 ชุมชน อำเภอแหลมงอบ ตำบลบางปิด 8 ชุมชน

ผลการดำเนินงานในปี 2568

- ไม่พบ ข้อร้องเรียนจากชุมชน อันเนื่องมาจากเหตุการณ์ละเมิดกฎหมายด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจ
- สนับสนุนการจ้างงานคนพิการในชุมชน ตามมาตรา 35 แห่งพรบ. ส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ = 100%
- มีส่วนร่วมกับชุมชนในด้านต่าง ๆ สรุปดังนี้

ด้านสังคมและเศรษฐกิจ	ด้านสิ่งแวดล้อม	ด้านสุขภาพ
โครงการ “ข้าวสารปันสุข”	โครงการ “แยกขยะได้ประโยชน์”	โครงการ “ตรวจสอบสุขภาพฟัน”
โครงการ “สนับสนุนอาชีพคนพิการ”	กิจกรรมเก็บขยะชายหาด	โครงการ “ออกหน่วยแพทย์เคลื่อนที่”
โครงการ “บริการทำหมันสุนัขและแมว”		
โครงการ “ลอยน้ำได้ว่ายน้ำเป็น” สร้างความปลอดภัยทางน้ำแก่นักเรียน		



ด้านสังคมและด้านเศรษฐกิจ

โครงการข้าวสารปันสุข

บริษัทฯ ดำเนิน “โครงการข้าวสารปันสุข” โดยนำข้าวหอมอินทรีจากโครงการเกษตรอินทรีย์ สนามบินสุโขทัย ที่มีการปลูกข้าวเป็นระบบออร์แกนิกตลอดทั้งกระบวนการ และมีการคัดเมล็ดข้าว เพื่อให้ได้ข้าวหอมอินทรีที่มีคุณภาพ ไปมอบให้กับชุมชน เพื่อเป็นส่วนหนึ่งในการลดค่าครองชีพให้กับชุมชน โดยเฉพาะครัวเรือนที่มีผู้ป่วยติดเตียง ผู้พิการ และผู้ยากไร้ ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีรายได้น้อย หรือไม่มีรายได้ นอกจากนี้ยังช่วยสร้างความสัมพันธ์ที่ดีและทำความรู้จักสมาชิกชุมชนผ่านการลงพื้นที่เยี่ยมเยียน โดยมีข้าวสารเป็นของเยี่ยม ซึ่งในปี 2568 บริษัทฯ สนับสนุนข้าวสารเป็นของเยี่ยมชุมชนในพื้นที่สมุย สุโขทัย และตราด **รวมทั้งสิ้น 4,800 กิโลกรัม**

สถานี	จำนวน (หมู่บ้าน)	พื้นที่	จำนวน (ถุง) ต่อเดือน
สมุย	3	ตำบลบ่อผุด	200
สุโขทัย	7	ตำบลท่าโสม	100
ตราด	5	ตำบลคลองกระจง ท่าทอง ย่านยาว และหนองกล้วย	100

โครงการข้าวสารปันสุข

บริษัทฯ ดำเนินโครงการสนับสนุนอาชีพคนพิการ มาตรา 35 ระยะเวลาตั้งแต่ ปี 2562-2568 เป็นการส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการให้โอกาสได้มีงานทำ มีรายได้ที่มั่นคง สามารถเลี้ยงดูตนเองและครอบครัวได้ และที่สำคัญ ยังเป็นการใช้งบประมาณของบริษัทฯ อย่างคุ้มค่าและเกิดประโยชน์มากที่สุด โดยในปี 2568 บริษัทฯ สนับสนุนคนพิการในพื้นที่สมุย สุโขทัย และตราด รวมทั้งสิ้น 23 รายแบ่งเป็น 2 ประเภท ดังนี้

- **ประเภทการจ้างเหมาบริการ** (การจ้างงานคนพิการเชิงสังคม) เพื่อให้ผู้พิการมีอาชีพประจำ มีเงินเดือน และเป็นการสนับสนุนหน่วยงานสาธารณะในชุมชน จำนวน 16 ราย ได้รับเงินเดือน เดือนละ 10,038 บาท จำนวน 12 เดือน
- **ประเภทช่วยเหลืออื่นใด** การช่วยเหลืออื่นใด จ่ายเงินสนับสนุนเพื่อนำไปประกอบอาชีพ จำนวน 7 ราย ได้รับเงินสำหรับลงทุนประกอบอาชีพ รายละ 120,450 บาท

โครงการข้าวสารปันสุข

บริษัทฯ ร่วมกับหน่วยงานราชการในพื้นที่ ดำเนินโครงการช่วยเหลือสัตว์ บริการทำหมันให้กับสุนัขและแมว ตั้งแต่ปี 2565 - 2567 ซึ่งได้รับการตอบรับที่ดีจากชุมชน วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้สุนัขและแมวในพื้นที่ดำเนินการ ได้รับบริการทำหมันอย่างทั่วถึง
2. เพื่อควบคุมจำนวนประชากรสุนัขและแมวในพื้นที่ดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ
3. เพื่อเป็นส่วนหนึ่งในการลดค่าใช้จ่ายในการเลี้ยงดูสุนัขและแมวในพื้นที่
4. เพื่อลดเหตุเดือนร้อนรำคาญที่เกิดจากสุนัขและแมว

สถานี	งบประมาณ (บาท)	จำนวนสัตว์ที่รับบริการ (ตัว)
สุโขทัย	50,000	48
ตราด	50,000	50

โครงการ “ลอยน้ำได้ว่ายน้ำเป็น” สร้างความปลอดภัยทางน้ำแก่นักเรียน

บริษัทฯ ร่วมกับสมาคมกีฬาทางน้ำแห่งประเทศไทย จัดกิจกรรมการสร้างความปลอดภัยทางน้ำให้แก่นักเรียน ภายใต้โครงการ “ลอยน้ำได้ ว่ายน้ำเป็น” เพื่อส่งเสริมสร้างทักษะการเอาตัวรอด การช่วยเหลือผู้อื่น การปฐมพยาบาลเบื้องต้น การช่วยฟื้นคืนชีพ (CPR) และป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางน้ำ ช่วยลดความเสี่ยงและอัตราการเสียชีวิตจากการจมน้ำในกลุ่มเด็กและเยาวชน ให้กับนักเรียนในพื้นที่โดยรอบสนามบินสุโขทัย ได้แก่ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กองค์การบริหารส่วนตำบลท่าทอง โรงเรียนบ้านหนองป่าตอ และโรงเรียนวัดไผ่ล้อม มีผู้เข้าร่วมกิจกรรมรวมจำนวน 160 คน



กิจกรรมติดปีกเติมฝัน สร้างสรรค์โอกาสการเรียนรู้

โครงการ Wings for Dreams ติดปีกเติมฝัน สร้างสรรค์โอกาสการเรียนรู้ เป็นโครงการที่เปิดโอกาสให้เยาวชนได้เรียนรู้เกี่ยวกับอาชีพนักบิน และอาชีพด้านการบิน อีกทั้งยังเป็นส่วนหนึ่งในการประชาสัมพันธ์สนามบินให้เป็นที่รู้จักเพิ่มมากขึ้น ซึ่งมีกิจกรรมภายใต้โครงการนี้ 2 กิจกรรม ได้แก่ กิจกรรมแนะแนวอาชีพสำหรับนักเรียนระดับชั้นมัธยมศึกษา และกิจกรรม Airport Tour สำหรับนักเรียนระดับชั้นประถมศึกษา



กิจกรรมที่ 1: กิจกรรมแนะแนวอาชีพดับเพลิง

- **สมุย** จัดกิจกรรมเพื่อเปิดโอกาสให้เยาวชนได้เรียนรู้เกี่ยวกับสนามบิน อาชีพด้านการดับเพลิงอากาศยาน และทักษะการเอาตัวรอดจากเหตุเพลิงไหม้เบื้องต้น ณ โรงเรียนที่ปราชญ์พิทยา
- **ตราด** จัดกิจกรรมเพื่อเปิดโอกาสให้เยาวชนได้เรียนรู้เกี่ยวกับสนามบิน อาชีพด้านการดับเพลิง อากาศยาน และทักษะการเอาตัวรอดจากเหตุเพลิงไหม้เบื้องต้น ณ โรงเรียนสตรีประเสริฐศิลป์

กิจกรรมที่ 2: กิจกรรม Airport Tour ณ สนามบินสุโขทัย

เพื่อเปิดโอกาสให้เยาวชนได้เรียนรู้เกี่ยวกับสนามบินสุโขทัย อาชีพนักบิน และอาชีพพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน ซึ่งเยาวชนผู้เข้าร่วมโครงการ ได้เรียนรู้การทำกิจกรรมจากฐานต่าง ๆ ได้แก่ ฐานที่ 1 Airport Tourเรียนรู้บริเวณ เคาน์เตอร์เช็คอิน และเรียนรู้เกี่ยวกับทางวิ่ง และดับเพลิง ฐานที่ 2 เรียนรู้การทำงานของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน และฐานที่ 3 เรียนรู้ และทดลองฝึกบิน ภายในห้องฝึกบินจำลอง โดยมีคณะครูและนักเรียนจากโรงเรียนวัดท่าช้าง จำนวน 36 คน เข้าร่วมกิจกรรม

ด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการแยกขยะได้ประโยชน์

บริษัทฯ มีส่วนร่วมในการดูแลปัญหาขยะของชุมชน ผ่านโครงการ “แยกขยะได้ประโยชน์” เพื่อส่งเสริมเรื่องการคัดแยกขยะในชุมชน ด้วยการสนับสนุนอุปกรณ์ (ตะแกรงคัดแยกขยะ) และจัดกิจกรรม “ขยะแลกไข่” ให้ชุมชนนำขยะมาแลกไข่ไก่ตามปริมาณที่กำหนด เพื่อส่งเสริมให้ชุมชนคัดแยกขยะตั้งแต่ต้นทาง และตระหนักถึงประโยชน์ของการคัดแยกขยะมากขึ้น และสนับสนุนการสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับชุมชนท้องถิ่น

- **ตราด** จัดกิจกรรมขยะแลกไข่และสนับสนุนตะแกรงคัดแยกให้ขยะ ให้กับชุมชนในพื้นที่โดยรอบสนามบินตราด จำนวน 6 แห่ง ประกอบด้วย โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านบางกระดาน โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบางปิตล่าง องค์การบริหารส่วนตำบลบางปิต โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลท่าโสม โรงเรียนบ้านบางปิตล่าง และโรงเรียนชุมชนวัดบางกระดาน
- **สุโขทัย** จัดกิจกรรมขยะแลกไข่และอาหารแห้งให้กับชุมชนในพื้นที่โดยรอบสนามบินสุโขทัย จำนวน 3 แห่ง ประกอบด้วย โรงเรียนวัดท่าช้าง โรงเรียนวัดกรทอง และโรงเรียนหนองกล้วยวิทยาคม และสนับสนุนตะแกรงคัดแยกขยะ ให้กับโรงเรียนวัดท่าช้าง โรงเรียนวัดกรทอง และโรงเรียนหนองกล้วยวิทยาคม
- **สมุย** จัดกิจกรรมขยะแลกไข่และอาหารแห้งให้กับชุมชนในพื้นที่โดยรอบสนามบินสมุย จำนวน 3 แห่ง ประกอบด้วย โรงเรียนบ้านปลายแหลม โรงเรียนบ้านบางรักษ์ และโรงเรียนบุญชริการาม



กิจกรรมเก็บขยะชายหาด

สมุย จัดกิจกรรมเก็บขยะชายหาดร่วมกับเทศบาลนครเกาะสมุยและชุมชนในพื้นที่ ณ หาดบางรักษ์ ทำเรือซีทรานหมู่ที่ 4 อำเภอกะสมุย

ด้านสุขภาพ

โครงการตรวจสุขภาพฟัน

จากการลงพื้นที่พบปะชุมชนอย่างต่อเนื่อง พบว่าประเด็นด้านสุขภาพ โดยเฉพาะสุขภาพช่องปากของเด็กและเยาวชน เป็นหนึ่งในความต้องการสำคัญ เนื่องจากยังมีข้อจำกัดด้านการเข้าถึงบริการทันตกรรม โดยเฉพาะในพื้นที่ต่างจังหวัดและชุมชนห่างไกล ส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตสุขภาพโดยรวม และพัฒนาการด้านการเรียนรู้ในระยะยาว

บริษัทฯ จึงได้ดำเนินโครงการตรวจสุขภาพฟันและให้บริการรักษาทางทันตกรรมแก่เยาวชนในพื้นที่โดยรอบสนามบินตราดและสนามบินสุโขทัย เน้นการให้บริการเชิงป้องกันและรักษาเบื้องต้น อาทิ การเคลือบฟลูออไรด์ เคลือบหลุมร่องฟัน การอุดฟัน การขูดหินปูน และการถอนฟัน เพื่อช่วยลดความเสี่ยงของปัญหาสุขภาพช่องปาก



โครงการออกหน่วยแพทย์เคลื่อนที่สำหรับเด็กเล็ก กลุ่มนักเรียน และสำหรับชุมชน

กรุงเทพฯ บริษัทฯ สนับสนุนให้พนักงานจิตอาสา (Blue Volunteers) เข้าร่วมกิจกรรมออกหน่วยแพทย์เคลื่อนที่ร่วมกับมูลนิธิเวชดุสิตฯ ให้กับมูลนิธิเด็กก่อนในสัปดาห์จำนวน 5 แห่ง รวมจำนวน 7 ครั้ง (มูลนิธิเด็กก่อนในสัปดาห์ชุมชนเสื้อใหญ่ มูลนิธิเด็กก่อนในสัปดาห์ชุมชนคลองเตย มูลนิธิเด็กก่อนในสัปดาห์ชุมชนหนองแขม มูลนิธิเด็กก่อนในสัปดาห์ชุมชนกองขยะอ่อนนุช และมูลนิธิเด็กก่อนในสัปดาห์ชุมชนกองขยะหนองแขม)

สมุทร จัดกิจกรรมออกหน่วยแพทย์เคลื่อนที่ร่วมกับโรงพยาบาลกรุงเทพสมุทร ให้กับนักเรียนโรงเรียนบ้านปลายแหลม โรงเรียนบ้านบางรักษ์ และโรงเรียนบุญศิริการาม และชุมชนโดยรอบสนามบิน

สุโขทัย จัดกิจกรรมออกหน่วยแพทย์เคลื่อนที่ร่วมกับโรงพยาบาลกรุงเทพพิษณุโลก ให้กับนักเรียนศูนย์พัฒนาเด็กเล็กองค์การบริหารส่วนตำบลท่าทอง และศูนย์พัฒนาเด็กเล็กองค์การบริหารส่วนตำบลคลองกระเจง

ตราด จัดกิจกรรมออกหน่วยแพทย์เคลื่อนที่ร่วมกับโรงพยาบาลกรุงเทพตราด ให้กับนักเรียนโรงเรียนวัดสลัก และศูนย์พัฒนาเด็กเล็กวัดท่าโสม รวมถึงออกบริการตรวจสุขภาพเบื้องต้นให้กับชุมชนโดยรอบสนามบินตราด

โครงการกิจกรรมการมีส่วนร่วมอื่น ๆ

บางกอกแอร์เวย์สสนับสนุนงบประมาณเพื่อจัดทำโครงการปรับปรุงการก่อสร้างถนนคอนกรีตเสริมเหล็กเส้น

บริษัทฯ สนับสนุนการพัฒนาสาธารณูปโภคในพื้นที่ชุมชนรอบสนามบินสมุทร ผ่านโครงการปรับปรุงการก่อสร้างถนนคอนกรีตเสริมเหล็กเส้น ถนนสาธารณะด้านทิศเหนือ ทางวิ่ง 17 และบริเวณไหล่ทางบริเวณกำแพงรั้วสนามบิน (อาคารเก่า) เพื่อยกระดับความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกในการสัญจรของประชาชนในพื้นที่ โดยบริษัทฯ สนับสนุนงบประมาณ และดำเนินการร่วมกับหน่วยงานภาครัฐและผู้นำชุมชนในพื้นที่อย่างใกล้ชิด

บางกอกแอร์เวย์สส่งมอบความช่วยเหลือแก่ผู้ประสบอุทกภัยในพื้นที่อำเภอลาดใหญ่



บริษัทฯ ส่งมอบความช่วยเหลือและบรรเทาความเดือดร้อนให้แก่ประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์อุทกภัยในพื้นที่อำเภอลาดใหญ่ จังหวัดสงขลา โดยจัดเตรียมถุงยังชีพ 682 ถุง เครื่องฉีดยาแรงดันสูง 10 เครื่อง ของอุปโภคบริโภคที่จำเป็น และเสื้อผ้า เพื่อให้ผู้ประสบภัยสามารถใช้ดำรงชีพในช่วง

บางกอกแอร์เวย์สจัดกิจกรรมบริจาคโลหิต โดยร่วมกับสภากาชาดไทย

ในปี 2568 ได้จัดกิจกรรมรวม 4 ครั้ง ณ สำนักงานใหญ่



การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสียในชุมชนและการจัดการข้อร้องเรียน

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมและการรับฟังความคิดเห็นของชุมชนในพื้นที่ดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง โดยใช้การลงพื้นที่เป็นช่องทางหลักเพื่อรับฟังความคิดเห็นจากชุมชนรอบสนามบิน ภายใต้การมีส่วนร่วมเฉลี่ย 12 ครั้งต่อปี ประเด็นที่ชุมชนสะท้อนกลับมามีส่วนเกี่ยวข้องกับผลกระทบจากการดำเนินงานต่อคุณภาพชีวิต อาทิ ความปลอดภัย ความสะอาดในการใช้พื้นที่ การดูแลสิ่งแวดล้อม เสียงและฝุ่น การสร้างงานสร้างอาชีพ ความต่อเนื่องของโครงการ รวมถึงความชัดเจนและทั่วถึงของการสื่อสารข้อมูลข่าวสาร

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้นำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากชุมชนมาปรับปรุงการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง โดยปรับมาตรการเพื่อลดผลกระทบ เพิ่มประสิทธิภาพ

ด้านความปลอดภัยและการจัดการสิ่งแวดล้อม ตลอดจนพัฒนาการสื่อสารและแผนงานการมีส่วนร่วมกับชุมชนให้เหมาะสมและสอดคล้องกับความต้องการของพื้นที่

ในด้านการจัดการข้อร้องเรียน บริษัทฯ จัดให้มีกลไกรับเรื่องร้องเรียนจากชุมชนผ่านหลายช่องทาง ได้แก่ การแจ้งผ่านผู้นำชุมชนหรือหน่วยงานท้องถิ่น การติดต่อโดยตรงกับสนามบินทางโทรศัพท์ และการยื่นหนังสือร้องเรียน ทั้งนี้ ทุกข้อร้องเรียนจะได้รับการพิจารณาตรวจสอบ และแก้ไขอย่างเป็นระบบ โดยผู้บริหารสนามบินและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง พร้อมติดตามผลและแจ้งความคืบหน้าให้ชุมชนรับทราบ รวมถึงรายงานข้อมูลให้ผู้เกี่ยวข้องทราบ เพื่อสนับสนุนการสื่อสารและสร้างความเข้าใจที่ดีระหว่างองค์กรและชุมชน

การสนับสนุนพนักงานจิตอาสา (Blue Volunteers) ร่วมกิจกรรมเพื่อสังคม

บริษัทฯ ส่งเสริมและสนับสนุนการมีส่วนร่วมของพนักงานจิตอาสา (Blue Volunteers) ในการเข้าร่วมกิจกรรมเพื่อสังคมอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2568 มีพนักงานเข้าร่วมกิจกรรมจิตอาสารวมทั้งสิ้น 221 คน สะท้อนถึงการมีส่วนร่วมของบุคลากรในการสร้างคุณค่าให้แก่สังคมและชุมชนในพื้นที่ดำเนินงาน กิจกรรมดังกล่าวช่วยเสริมสร้างจิตสำนึกด้านความรับผิดชอบต่อสังคม ส่งเสริมวัฒนธรรมองค์กรแห่งการแบ่งปัน และสนับสนุนการพัฒนาสังคมควบคู่กับการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน

การดำเนินงานที่สำคัญอื่น ๆ

บางกอกแอร์เวย์ส พนักงานภัณฑกรกระทรวงพาณิชย์ และรายการ MasterChef Thailand Season 7

รังสรรค์เมนูสุดเอ็กซ์คลูซีฟเสิร์ฟผู้โดยสาร เชื่อมโยงอุตสาหกรรมการบิน มุ่งสร้างรายได้ให้เกษตรกรไทยอย่างยั่งยืน



บริษัทฯ ร่วมกับการกรรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์ พันธมิตรภาคเอกชน และรายการ MasterChef Thailand Season 7 ดำเนินโครงการส่งเสริมและยกระดับสินค้าเกษตรไทยภายใต้แนวคิด “Local Ingredients World Class Experiences” โดยนำวัตถุดิบเกษตรพรีเมียมและสินค้า GI ของไทย อาทิ ข้าวประณีต ปลากระพงสามน้ำ จากทะเลสาบสงขลา และสับปะรดภูเก็ต จังหวัดเชียงใหม่ มาพัฒนาเป็นเมนูอาหารพิเศษ เพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารทั้งในห้องรับรองผู้โดยสารและบนเที่ยวบิน

โครงการดังกล่าวมีเป้าหมายเพื่อเพิ่มมูลค่าและขยายโอกาสทางการตลาดให้แก่สินค้าเกษตรไทย สนับสนุนการกระจายรายได้สู่เกษตรกรอย่างเป็นรูปธรรม ควบคู่กับการถ่ายทอดอัตลักษณ์อาหารไทยในฐานะ Soft Power สู่มือผู้โดยสารจากนานาชาติ อีกทั้งยังเป็นการเชื่อมโยงอุตสาหกรรมการบินเข้ากับการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจฐานรากอย่างยั่งยืน สะท้อนบทบาทของบริษัทฯ ในการสร้างคุณค่าร่วมตลอดห่วงโซ่คุณค่า และสนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจควบคู่กับการพัฒนาสังคมในระยะยาว

โครงการภาคร่วมใจ สรัก สนมจากอกแม่สู่ลูก

บริษัทฯ ดำเนินโครงการให้บริการขนส่งนมแม่สำหรับเส้นทางบินภายในประเทศที่กำหนด ภายใต้ “โครงการภาคร่วมใจสรัก สนม จากอกแม่สู่ลูก” เพื่อสนับสนุนการเลี้ยงลูกด้วยนมแม่และส่งเสริมสุขภาพของแม่และทารกแรกเกิด โดยเปิดให้บริการแบบไม่คิดค่าใช้จ่าย และไม่จำกัดจำนวนกล่อง (น้ำหนักไม่เกินกล่องละ 10 กิโลกรัม) ผู้รับบริการสามารถติดต่อรับนมแม่ได้ ณ เคาน์เตอร์เช็คอินของท่าอากาศยานปลายทาง ซึ่งเริ่มให้บริการตั้งแต่วันที่ 16 เมษายน 2568 เป็นต้นมา

การดำเนินโครงการดังกล่าวสะท้อนบทบาทของ บริษัท ในการมีส่วนร่วมกับภาคสังคมและการดูแลผู้มีส่วนได้เสีย โดยเฉพาะกลุ่มเปราะบาง ผ่านการสนับสนุนการเข้าถึงบริการที่จำเป็นด้านสุขภาพ ทั้งนี้ โครงการมีส่วนสนับสนุนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน SDG 3: Good Health and Well-being โดยช่วยส่งเสริมสุขภาพและโภชนาการที่เหมาะสมของแม่และเด็ก และ SDG 17: Partnerships for the Goals ผ่านความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐในการขับเคลื่อนประเด็นสังคมอย่างเป็นรูปธรรม



4. สิทธิมนุษยชน

บริษัทฯ เคารพและส่งเสริมการคุ้มครองสิทธิมนุษยชนในทุกกิจกรรมทางธุรกิจ โดยยึดถือสิทธิมนุษยชนเป็นหลัก การพื้นฐานของการดำเนินงาน และปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมถึงมาตรฐานสากลที่เป็นที่ยอมรับ อาทิ ปฏิญญาสากลว่าด้วยสิทธิมนุษยชน (UDHR) หลักการชี้แนะของสหประชาชาติว่าด้วยธุรกิจและสิทธิมนุษยชน (UNGP) ข้อตกลงโลกแห่งสหประชาชาติ (UN Global Compact) และหลักการด้านแรงงานขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ (ILO)

บริษัทฯ ได้จัดทำนโยบายและแนวปฏิบัติด้านสิทธิมนุษยชน ซึ่งได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 24 เมษายน 2568 เพื่อใช้เป็นกรอบในการป้องกันและลดความเสี่ยงจากการละเมิดสิทธิมนุษยชน ครอบคลุมคณะกรรมการบริษัท ผู้บริหาร พนักงาน รวมถึงคู่ค้า ผู้รับเหมา และผู้มีส่วนได้เสียตลอดห่วงโซ่อุปทาน โดยให้

ความสำคัญกับการไม่เลือกปฏิบัติ การไม่ใช้แรงงานบังคับ หรือแรงงานเด็ก การป้องกันการคุกคามและการล่วงละเมิดทุกรูปแบบ รวมถึงการคุ้มครองกลุ่มเปราะบาง

ด้านการบริหารจัดการ บริษัทฯ กำหนดบทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบอย่างชัดเจน โดยคณะกรรมการบริษัท ทำหน้าที่กำกับดูแลเชิงนโยบาย ผู้บริหารรับผิดชอบในการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ ขณะที่ฝ่ายทรัพยากรบุคคลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทำหน้าที่สื่อสาร สร้างความรู้ความเข้าใจ ติดตาม และทบทวนการดำเนินงานด้านสิทธิมนุษยชนอย่างสม่ำเสมอ นอกจากนี้ บริษัทฯ จัดให้มีกระบวนการรับแจ้งเบาะแสและข้อร้องเรียน พร้อมมาตรการคุ้มครองผู้ร้องเรียน และกระบวนการตรวจสอบและเยียวยาอย่างเป็นธรรม เพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เป็นไปอย่างมีความรับผิดชอบ โปร่งใส และเคารพสิทธิมนุษยชนอย่างแท้จริง

การดำเนินงานในปี 2568

ไม่มี การละเมิดด้านสิทธิมนุษยชนที่มีนัยสำคัญ

กระบวนการตรวจสอบสิทธิมนุษยชนอย่างรอบด้าน

ขั้นตอน	รายละเอียด
1. การกำหนดขอบเขต	ระบุกิจกรรมทางธุรกิจและผู้มีส่วนได้เสีย เพื่อวิเคราะห์และระบุประเด็นด้านสิทธิมนุษยชนที่เกี่ยวข้องอย่างครอบคลุม
2. การประเมินความเสี่ยงด้านสิทธิมนุษยชน	วิเคราะห์ระดับความรุนแรงของผลกระทบและโอกาสที่อาจเกิดขึ้น เพื่อจัดลำดับความสำคัญของความเสี่ยงแต่ละประเด็น
3. การวางกลไกควบคุม	จัดทำมาตรการควบคุมภายในและภายนอกองค์กร เพื่อป้องกันหรือบรรเทาความเสี่ยง และเพื่อรับรองว่าผลกระทบจะอยู่ในระดับต่ำหรือยอมรับได้
4. การติดตามและทบทวน	กำหนดวิธีการ ขั้นตอน และระบบการรายงานที่เหมาะสม เพื่อติดตามความเสี่ยงด้านสิทธิมนุษยชนอย่างต่อเนื่อง
5. การพิจารณากลไกการเยียวยา	เตรียมความพร้อมสำหรับกรณีที่เกิดการละเมิดสิทธิมนุษยชนขึ้น เพื่อให้สามารถแก้ไขและเยียวยาได้อย่างทันท่วงที
6. การสื่อสารและเปิดเผย	รายงานประเด็นความเสี่ยง การป้องกัน การบรรเทาผลกระทบ การแก้ไข รวมถึงผลสำเร็จของการดำเนินงานต่อผู้มีส่วนได้เสียอย่างโปร่งใส

ทั้งนี้ บริษัทฯ อยู่ระหว่างการพัฒนาและยกระดับกระบวนการตรวจสอบสิทธิมนุษยชนอย่างรอบด้าน (Human Rights Due Diligence: HRDD) เพื่อให้สอดคล้องกับหลักการชี้แนะของสหประชาชาติว่าด้วยธุรกิจและสิทธิมนุษยชน (UN Guiding Principles on Business and Human Rights: UNGP) โดยในปี 2568 บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญกับการทบทวนกิจกรรมการดำเนินงานในห่วงโซ่คุณค่าของธุรกิจ เพื่อระบุขอบเขตการดำเนินงาน กลุ่มผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้อง และประเด็นด้านสิทธิมนุษยชนที่อาจมีความเกี่ยวข้องกับบริบทการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ โดยการจัดประชุมร่วมกับฝ่ายที่เกี่ยวข้องจำนวน 2 ครั้ง

อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันยังอยู่ในระหว่างการรวบรวมข้อมูลความเสี่ยงและประเมินความเสี่ยงด้านสิทธิมนุษยชนทั้งในมิติของความรุนแรง (Severity) และโอกาสในการเกิด (Likelihood) ซึ่งจะนำไปสู่การกำหนดมาตรการป้องกัน บรรเทา และติดตามผลอย่างเหมาะสม โดยมีแผนดำเนินงานต่อเนื่องในปี 2569

มิตีบรรษัทภิบาลและเศรษฐกิจ

1. บรรษัทภิบาลและจรรยาบรรณธุรกิจ

ความมุ่งมั่น/ แนวทางการบริหารจัดการ

การดำเนินงานในปี 2568



ปี 2568 บริษัทฯ ได้รับคัดเลือกเป็นหนึ่งในบริษัทจดทะเบียน
ที่มีการบริหารจัดการด้านการกำกับดูแลกิจการในระดับ “ดีมาก” (Very Good CG Scoring)
จากผลสำรวจการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียน จัดโดยสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
โดยการสนับสนุนจากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

บริษัทฯ ดำเนินการสื่อสารเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดีและจรรยาบรรณในการปฏิบัติหน้าที่ทางธุรกิจ
แก่กรรมการครบถ้วนร้อยละ 100 รวมถึงผู้บริหารและพนักงานทุกระดับอย่างต่อเนื่อง พร้อมจัดให้มีแบบทดสอบ
วัดความเข้าใจ ในรูปแบบ E-learning ครอบคลุมประเด็นจรรยาบรรณทางธุรกิจ ความขัดแย้งทางผลประโยชน์
และการป้องกันการใช้อิทธิพลภายใน เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมองค์กรที่ยึดมั่นในความถูกต้อง โปร่งใส และสอดคล้อง
กับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ตลอดจนนโยบายความยั่งยืนของบริษัทฯ

เป้าหมายระดับความเข้าใจ
ของพนักงาน
มากกว่า
ร้อยละ 80

ผลลัพธ์ปี 2568
97

ในด้านการปฏิบัติตามจรรยาบรรณทางธุรกิจ บริษัทฯ ไม่พบกรณีฝ่าฝืนจรรยาบรรณในการปฏิบัติหน้าที่ทางธุรกิจ ในปี 2568

2. คุณภาพผลิตภัณฑ์และบริการ

QUALITY POLICY

นโยบายคุณภาพ

บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (Bangkok Airways Public Company Limited)

มุ่งมั่นปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัย การให้บริการตรงต่อเวลา และการสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้า โดยบริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญในด้านคุณภาพ ด้านความปลอดภัย ด้านความมั่นคงการบิน และการปรับปรุงพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นพื้นฐานสำคัญในการบรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายของบริษัทฯ

ทุกกิจกรรมและทรัพยากรที่จำเป็นภายใต้ระบบบริหารคุณภาพของ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จะต้องมีการบริหารจัดการ เพื่อให้มั่นใจได้ว่า บริษัทฯ สามารถสนับสนุนและผลักดัน ทำให้เกิดประสิทธิภาพ และประสิทธิผลของผลิตภัณฑ์และบริการที่สอดคล้องกับความต้องการ และความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

01

ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบข้อบังคับ ข้อกำหนด และมาตรฐานต่าง ๆ

02

ผู้บริหารเข้าใจถึงบริบทองค์กร ที่เกี่ยวข้องกับวัตถุประสงค์และทิศทางเชิงกลยุทธ์

03

จัดสรรทรัพยากร รวมถึงการจัดการ ฝึกอบรม และเครื่องมืออุปกรณ์ต่าง ๆ ที่เพียงพอ และเหมาะสม

04

ปฏิบัติตามคู่มือ และเอกสาร การปฏิบัติงานตามกระบวนการควบคุม เอกสารข้อมูลของบริษัทฯ

05

กำกับดูแล เฝ้าระวังติดตาม และประเมิน ประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน ทุกกระบวนการ รวมถึงการระบุและประเมินความเสี่ยงและ โอกาสในทุกระดับ ตั้งแต่ระดับองค์กร ไปจนถึงระดับกระบวนการ

06

ยึดมั่นการสร้างความพึงพอใจให้กับ ผู้โดยสาร และลูกค้าของบริษัทฯ

07

กำหนดกระบวนการสื่อสารที่เกี่ยวข้องกับ ระบบบริหารคุณภาพ ทั้งภายในและภายนอก บริษัทฯ อย่างมีประสิทธิภาพ

08

ให้ความสำคัญต่อความต้องการ และความคาดหวังของลูกค้า และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

09

ให้บริการที่มีประสิทธิภาพ และเป็นไปตาม นโยบายด้านความปลอดภัย ด้านความ มั่นคงทางการบิน และด้านคุณภาพ

10

มีแผนการพัฒนาที่ชัดเจน ในการสนับสนุน นโยบายการบริหารจัดการด้าน ความปลอดภัย ด้านความมั่นคงการบิน และ ด้านคุณภาพ อย่างมีประสิทธิภาพ

11

ให้ความสำคัญในการบูรณาการระบบ บริหารจัดการด้านความปลอดภัย (SMS) ระบบบริหารจัดการด้านความมั่นคง การบิน (SeMs) และระบบบริหารจัดการ ด้านคุณภาพ (QMS)

การควบคุมคุณภาพ

ส่วนระบบบริหารคุณภาพ (Quality Management Division) มีหน้าที่วางแผนกลยุทธ์ บริหารงาน กำกับดูแล ควบคุม ตรวจสอบ และพัฒนามาตรฐานระบบบริหารคุณภาพของทุกหน่วยงานภายในบริษัทฯ รวมถึงควบคุม และกำกับดูแลผู้ให้บริการภายนอก ให้ปฏิบัติตามข้อกำหนดของมาตรฐาน ISO9001 และมาตรฐานระบบบริหารคุณภาพที่บริษัทฯ กำหนด ตลอดจนให้เป็นไปตามกฎหมาย ข้อกำหนดของมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานของหน่วยงานต่าง ๆ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับลูกค้า

การดำเนินการควบคุมคุณภาพ ปี 2568

ด้านการกำหนด และควบคุมเอกสารข้อมูลในระบบบริหารคุณภาพ (QMS Document Information Control)

1

ตรวจสอบและควบคุมจัดทำแก้ไขเอกสารการปฏิบัติงานของทุกหน่วยงานภายในบริษัทฯ จำนวน 3,861 ฉบับ

ด้านการตรวจติดตามภายในระบบบริหารคุณภาพ (QMS Internal Audit)

2

ตรวจสอบภายในระบบบริหารคุณภาพครอบคลุม 56 หน่วยงาน
2 สถานีการบินตามแผนการตรวจฯ 100%

ด้านการตรวจติดตามภายในระบบบริหารคุณภาพ (QMS Internal Audit)

3

ประเมินดัชนีชี้วัดประสิทธิผลระดับกระบวนการ (KPI) และวางแผนการบรรลุประสิทธิผลในระบบบริหารคุณภาพของบริษัทฯ ทั้งหมด จำนวน 5,948 ข้อ

ด้านการประเมินความเสี่ยงและดำเนินการจัดการความเสี่ยงระดับกระบวนการ (Risk Assessment and Management in QMS)

4

ประเมินความเสี่ยงและโอกาสระดับกระบวนการ (KRI) เพื่อการจัดการและควบคุมความเสี่ยงในระบบบริหารคุณภาพของบริษัทฯ จำนวน 273 ข้อ

ด้านการประชุมทบทวนประสิทธิภาพในระบบบริหารคุณภาพ (QMS Management Review)

5

ประชุมทบทวนระบบบริหารคุณภาพ ISO 9001:2015 เพื่อการพัฒนาคุณภาพอย่างต่อเนื่องได้ตามเป้าหมายวัตถุประสงค์คุณภาพบริษัทฯ คือ ครั้งที่ 1/2568 เดือนมิถุนายน 2568 และครั้งที่ 2/2568 เดือนพฤศจิกายน 2568

ด้านการตรวจประเมินเพื่อการรับรองมาตรฐานระบบบริหารคุณภาพ ISO 9001 ของบริษัทฯ (Certification Body (CB) Audit of QMS)

6

บริษัทฯ ได้รับการตรวจประเมินเพื่อการรักษาระบบบริหารคุณภาพ ISO 9001:2015 จาก Certification Body (CB) ทั้งหมด 2 ครั้ง ซึ่งทั้ง 2 ครั้ง บริษัทฯ สามารถผ่านการตรวจประเมินฯ และคงรักษาไว้ซึ่งการรับรองระบบบริหารคุณภาพ ISO 9001:2015

การดำเนินงานในปี 2568

- บริษัทฯ ได้การรับรองมาตรฐานด้านการจัดการระบบคุณภาพ ISO9001: 2015 อย่างต่อเนื่อง

3. การจัดการห่วงโซ่อุปทานอย่างยั่งยืน

ความมุ่งมั่น/ แนวทางการบริหารจัดการ

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นในการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานอย่างยั่งยืน เพื่อยกระดับประสิทธิภาพการดำเนินงานในกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง โดยคำนึงถึงหลักความโปร่งใส ความรับผิดชอบ และการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย ทั้งนี้ บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการส่งเสริมให้คู่ค้าดำเนินธุรกิจอย่างมีบรรษัทภิบาล เคารพสิทธิมนุษยชน ดูแลแรงงานอย่างเหมาะสม รับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม และปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง โดยได้จัดทำ “จรรยาบรรณการดำเนินธุรกิจของคู่ค้า (Supplier Code of Conduct)” เพื่อใช้เป็น

กรอบแนวทางในการดำเนินธุรกิจร่วมกันอย่างโปร่งใสเป็นธรรม และสามารถตรวจสอบได้ ซึ่งถูกนำมาใช้เป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการคัดเลือก การประเมิน และการติดตามผลการดำเนินงานของคู่ค้าอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังดำเนินการประเมินและพัฒนาศักยภาพคู่ค้าให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล (ESG) ผ่านการประเมินตนเอง การตรวจติดตาม และการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เพื่อสนับสนุนการเติบโตร่วมกันอย่างมั่นคงและยั่งยืนในระยะยาว

นโยบายและแนวปฏิบัติเกี่ยวกับคู่แข่งทางการค้า

คณะกรรมการบริษัทสนับสนุนการแข่งขันทางการค้าเสรีและเป็นธรรมตามกรอบกฎหมายและกติกการแข่งขันที่ดี รวมถึงหลีกเลี่ยงวิธีการไม่สุจริตเพื่อทำลายคู่แข่ง โดยมีแนวปฏิบัติต่อคู่แข่งดังนี้

- ดำเนินธุรกิจและปฏิบัติต่อคู่แข่งทางการค้า ภายใต้กรอบกติกาของการแข่งขันอย่างเสรีและเป็นธรรม
- ไม่แสวงหาข้อมูลที่เป็นความลับของคู่แข่งทางการค้า

ด้วยวิธีการที่ไม่สุจริตหรือไม่เหมาะสม

- ไม่ทำลายชื่อเสียงของคู่แข่งทางการค้าด้วยการกล่าวหาในทางร้าย

ทั้งนี้ในรอบปีบัญชี 2568 กลุ่มบริษัทไม่มีข้อพิพาทกับคู่แข่งทางการค้า และไม่มีการทำข้อตกลงกับคู่แข่ง หรือผู้ประกอบการอื่นที่เป็นการผูกขาด หรือลดการแข่งขันในตลาด

เพื่อให้การบริหารความเสี่ยงจากคู่ค้าเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ บริษัทฯ ได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการจัดกลุ่มคู่ค้าทางตรง (Tier 1 Suppliers) ตามระดับความสำคัญและความเสี่ยง โดยพิจารณาจากมูลค่าการจัดซื้อรวมต่อปี ซึ่งแบ่งออกเป็น 4 ระดับ ได้แก่

Level 1 Critical Risk/ Critical Supplier	คู่ค้าทางตรงที่มีมูลค่าการจัดซื้อสูงกว่า 50 ล้านบาทต่อปี ซึ่งเป็นคู่ค้ารายสำคัญที่อาจส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อความต่อเนื่องในการดำเนินธุรกิจ
Level 2 High Risk/ Key Supplier	คู่ค้าทางตรงที่มีมูลค่าการจัดซื้อสูงกว่า 10 ล้านบาท แต่ไม่เกิน 50 ล้านบาทต่อปี
Level 3 Medium Risk/ Managed Supplier	คู่ค้าทางตรงที่มีมูลค่าการจัดซื้อสูงกว่า 1 ล้านบาท แต่ไม่เกิน 10 ล้านบาทต่อปี
Level 4 Low Risk / Routine Supplier	คู่ค้าที่มีมูลค่าการจัดซื้อไม่เกิน 1 ล้านบาทต่อปี

โดยการจัดระดับดังกล่าวช่วยให้บริษัทฯ สามารถกำหนดระดับความเข้มข้นในการกำกับดูแล การติดตามผล และการบริหารความเสี่ยงจากคู่ค้าได้อย่างเหมาะสมกับ ความสำคัญของคู่ค้าแต่ละราย

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังให้ความสำคัญกับการประเมินและพัฒนาคู่ค้าให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และบรรษัทภิบาล โดยเฉพาะคู่ค้ารายสำคัญในระดับ Level 1 และ Level 2 ทั้งนี้ บริษัทฯ อยู่ระหว่าง

การทบทวนและปรับปรุงกระบวนการประเมินตนเองของคู่ค้า รวมถึงกระบวนการติดตามผลและการส่งเสริมศักยภาพ เพื่อให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับบริบทการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ โดยมีแผนที่จะทยอยนำกระบวนการดังกล่าวมาใช้ในช่วงปี 2569 เพื่อยกระดับมาตรฐานการดำเนินงานในห่วงโซ่อุปทาน และสนับสนุนการเติบโตร่วมกันอย่างมั่นคงและยั่งยืน

จรรยาบรรณการดำเนินธุรกิจของคู่ค้าและการสื่อสาร

บริษัทฯ กำหนด “จรรยาบรรณการดำเนินธุรกิจของคู่ค้า (Supplier Code of Conduct)” เพื่อเป็นแนวทางให้คู่ค้าปฏิบัติตามหลักจริยธรรมทางธุรกิจ การเคารพสิทธิมนุษยชน การปฏิบัติตามกฎหมายแรงงาน มาตรการด้านสิ่งแวดล้อม และหลักธรรมาภิบาลในการดำเนินธุรกิจร่วมกันอย่างโปร่งใส

ณ เดือนกันยายน 2568 บริษัทมีคู่ค้าทั้งหมดจำนวน 927 ราย โดยมีคู่ค้าที่ลงนามรับทราบจรรยาบรรณแล้ว 174 ราย คิดเป็นประมาณ 18.8% ของคู่ค้าทั้งหมด

ในปี 2569 บริษัทฯ มีแผนดำเนินการต่อเนื่องในการส่งเสริมความเข้าใจและการปฏิบัติตามจรรยาบรรณของคู่ค้าให้ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น โดยมุ่งเน้นตามประเด็น ดังนี้

- การสื่อสารและเผยแพร่จรรยาบรรณแก่คู่ค้าอย่างทั่วถึง
- การติดตามและประเมินผลการปฏิบัติตามจรรยาบรรณของคู่ค้า
- การกำหนดเป้าหมายเพิ่มอัตราคู่ค้าที่ลงนามรับทราบจรรยาบรรณ และระบุข้อกำหนดดังกล่าวในสัญญาการค้าอย่างต่อเนื่องในปีถัดไป

กระบวนการคัดเลือกคู่ค้า (Supplier/Vendor Selection)

บริษัทฯ ดำเนินการคัดเลือกคู่ค้าอย่างเป็นระบบ โปร่งใส และสามารถตรวจสอบได้ โดยพิจารณาจากหลักเกณฑ์ด้านคุณภาพ ราคา ระยะเวลา ความน่าเชื่อถือ รวมถึงความสอดคล้องกับหลักการความยั่งยืน เพื่อให้ได้คู่ค้าที่มีคุณสมบัติตรงตามมาตรฐานและสนับสนุนการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ทั้งนี้ กระบวนการคัดเลือกคู่ค้าดำเนินการภายใต้ระบบมาตรฐาน ISO โดยมีเอกสารควบคุมและแนวปฏิบัติที่ชัดเจน ได้แก่ เอกสาร การคัดเลือกผู้ขาย/ ผู้ให้บริการ และกระบวนการประเมินศักยภาพคู่ค้าอย่างเป็นระบบ เพื่อให้มั่นใจว่าคู่ค้าที่ได้รับการคัดเลือกมีความพร้อมทั้งด้านการดำเนินงาน การเงิน และการปฏิบัติตามกฎหมาย และมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง

การส่งเสริมผู้ประกอบการภายในประเทศ

บริษัทฯ ส่งเสริมและคัดเลือกผู้ประกอบการภายในประเทศ (Local Suppliers) เพื่อสนับสนุนเศรษฐกิจท้องถิ่น ลดการพึ่งพาการนำเข้า และลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากกระบวนการขนส่งสินค้า รวมถึงสนับสนุนคู่ค้าที่มี

แนวทางดำเนินธุรกิจที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เช่น การใช้พลังงานสะอาด และการจัดการของเสียอย่างมีประสิทธิภาพ อันเป็นส่วนหนึ่งของการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานอย่างยั่งยืนของบริษัทฯ

คู่ค้ารายสำคัญของบริษัทฯ

บริษัทฯ มีคู่ค้าหลักที่มีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนการดำเนินงานทั้งด้านสินค้าและบริการ ครอบคลุมตั้งแต่กระบวนการจัดซื้อ การซ่อมบำรุงอุปกรณ์บริการภาคพื้น จนถึงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ โดยสามารถจำแนกได้ดังนี้

1. คู่ค้าในประเทศ (Local Suppliers)

- ผู้จัดจำหน่ายวัสดุอุปกรณ์และสินค้าเชิงพาณิชย์
- ผู้ให้บริการซ่อมบำรุง อาคาร และระบบโลจิสติกส์
- ผู้ให้บริการอาหารและเครื่องดื่ม รวมถึงร้านค้าท้องถิ่น
- มีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนเศรษฐกิจชุมชน สร้างรายได้หมุนเวียนในประเทศ และช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการขนส่ง

จำนวนคู่ค้าในประเทศ: 815 ราย คิดเป็น ประมาณ 88% ของคู่ค้าทั้งหมด

2. คู่ค้าต่างประเทศ (International Suppliers)

- ผู้ผลิตอุปกรณ์การบิน เครื่องยนต์ และชิ้นส่วนอะไหล่
- ผู้ให้บริการซอฟต์แวร์และเทคโนโลยีการบิน
- ผู้ให้บริการภาคพื้นในต่างประเทศ
- สนับสนุนการรักษามาตรฐานความปลอดภัย คุณภาพ และการดำเนินงานตามมาตรฐานสากล

จำนวนคู่ค้าต่างประเทศ: **112 ราย** คิดเป็น **ประมาณ 12%** ของคู่ค้าทั้งหมด

3. คู่ค้าเชิงกลยุทธ์ (Strategic Partners)

- สายการบินพันธมิตร (Interline/ Code-share)
- ผู้ให้บริการระบบสำรองที่นั่ง ระบบจองบัตรโดยสาร และโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ
- คู่ค้าที่ช่วยยกระดับศักยภาพการแข่งขัน ประสิทธิภาพ และคุณภาพการให้บริการ

4. เชื้อเพลิงและพลังงาน (Fuel and Energy)

- ผู้จัดจำหน่ายเชื้อเพลิงอากาศยาน
- ผู้ให้บริการเติมเชื้อเพลิงและระบบจัดเก็บพลังงาน

5. อาหารและเครื่องดื่ม (Catering)

- ผู้ให้บริการอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องบิน
- ผู้จัดหาอาหารและเครื่องดื่มสำหรับห้องรับรองผู้โดยสาร

6. ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและซอฟต์แวร์ (Information Technology Systems and Software)

- ผู้ให้บริการระบบจองบัตรโดยสารและสำรองที่นั่ง
- ผู้ให้บริการระบบจัดการข้อมูลภายในและ ERP (SAP)
- ผู้จำหน่ายอุปกรณ์คอมพิวเตอร์และซอฟต์แวร์สำนักงาน



7. อุปกรณ์และวัสดุสำนักงาน (Office Equipment and Supplies)

- ผู้จำหน่ายอุปกรณ์สำนักงาน
- ผู้จำหน่ายวัสดุสิ้นเปลืองสำหรับหน่วยงานภายใน

8. การบริการภาคพื้นภายในสนามบิน (Ground Services)

- ผู้ให้บริการโหลดและขนส่งสัมภาระ
- ผู้ให้บริการทำความสะอาดเครื่องบินและอาคาร
- ผู้ให้บริการจัดการสัมภาระพิเศษและบริการผู้โดยสารพิเศษ

9. การตลาดและสื่อสาร (Marketing and Communications)

- ผู้ให้บริการสื่อโฆษณา
- ผู้ให้บริการจัดกิจกรรมส่งเสริมการขาย
- ผู้ให้บริการพัฒนาเว็บไซต์และสื่อดิจิทัล

10. บริการอื่นๆ (Other Services)

- บริษัทประกันภัย
- บริษัทขนส่งและโลจิสติกส์
- ผู้ให้บริการฝึกอบรมพนักงาน



ประเภทลูกค้า	รายชื่อลูกค้าสำคัญ	บทบาท/ลักษณะการสนับสนุน
พลังงานและเชื้อเพลิง	บริษัท น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน) บริษัท ไซโนเปค ซัสโก้ จำกัด	น้ำมันเชื้อเพลิง
โครงสร้างพื้นฐานสนามบิน	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	การสนับสนุนสิ่งอำนวยความสะดวก สนามบิน
เทคโนโลยีและระบบ IT	Amadeus IT Group S.A.	ระบบสำรองที่นั่งและออกบัตรโดยสาร
บริการภาคพื้นดิน และสัมภาระผู้โดยสาร	บริษัท แบ็กส์บริการภาคพื้น จำกัด บริษัท กรุงเทพบริการการบิน จำกัด บริษัท กรุงเทพบริการภาคพื้น จำกัด บริษัท รักษาความปลอดภัย เอเอสเอ็ม แมนเนจเม้นท์ จำกัด	บริการจัดการสัมภาระและ บริการภาคพื้นดิน
การจัดบริการอาหาร (Catering) และ อาหารบนเครื่องบิน	บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด	จัดเตรียมอาหารและเครื่องดื่ม สำหรับผู้โดยสาร

การซื้อสินค้าและบริการจากผู้ผลิตภายในประเทศ

บริษัทฯ สนับสนุนเศรษฐกิจท้องถิ่นและความยั่งยืนของห่วงโซ่อุปทาน ผ่านการเลือกใช้ผู้ผลิตและผู้ให้บริการภายในประเทศ (Local Suppliers) เป็นหลักในการจัดซื้อสินค้าและบริการ โดยเฉพาะในพื้นที่ที่บริษัทฯ ดำเนินงาน ได้แก่ สนามบินสมุย สนามบินตราด และสนามบินสุโขทัย ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวช่วยส่งเสริมการเติบโตของธุรกิจท้องถิ่น สร้างรายได้หมุนเวียนในชุมชน ลดการพึ่งพาการนำเข้า และลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการขนส่งสินค้าในระยะไกล ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางการจัดซื้ออย่างยั่งยืนของบริษัทฯ

การส่งเสริมผู้ประกอบการภายในประเทศ

สนามบินสุโขทัย

บริษัทฯ จัดซื้อวัตถุดิบอาหารสดจากเกษตรกรท้องถิ่น อาทิ ผัก ผลไม้ และผลิตภัณฑ์พื้นเมืองจากโครงการเกษตรอินทรีย์ เพื่อนำมาใช้ในการให้บริการผู้โดยสาร ณ เคาน์เตอร์บริการอาหารก่อนขึ้นเครื่อง เช่น ข้าวต้มมัด ถั่วทอด ผลไม้ตามฤดูกาล อาทิ มะยงชิด นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังจ้างผู้รับเหมาท้องถิ่น ในการดูแลงานภูมิทัศน์และงานซ่อมบำรุงทั่วไป เพื่อสนับสนุน การจ้างงานและส่งเสริมเศรษฐกิจในพื้นที่โดยรอบ

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ร่วมมือกับโครงการเกษตรอินทรีย์ สนามบินสุโขทัย ซึ่งมีพื้นที่กว่า 1,000 ไร่ ในการปลูกพืชผัก ผลไม้ และข้าวโดยไม่ใช้สารเคมี เพื่อผลิตวัตถุดิบที่ปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และยั่งยืนสำหรับนำมาใช้ในธุรกิจ การบินของบริษัทฯ



สนามบินตราด

บริษัทฯ เลือกใช้บริการผู้รับเหมาภายในจังหวัดตราด สำหรับงานบำรุงรักษาระบบไฟฟ้าและโครงสร้างอาคาร รวมถึงการจัดซื้อวัสดุอุปกรณ์สำนักงานจากร้านค้าท้องถิ่น เพื่อสนับสนุนผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) และส่งเสริมการหมุนเวียนรายได้ภายในจังหวัด

สนามบินสมุย

บริษัทฯ ใช้บริการซักรีด ทำความสะอาด และขนส่งจากผู้ประกอบการท้องถิ่นในจังหวัดสุราษฎร์ธานี รวมถึงการจัดซื้อสินค้าชุมชน เช่น กาละแมและของฝากพื้นเมืองจากผู้ผลิตในพื้นที่ เพื่อนำมาใช้ในการให้บริการผู้โดยสาร ซึ่งช่วยส่งเสริมอัตลักษณ์ของชุมชน และสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าท้องถิ่น

อีกทั้ง บริษัทฯ เลือกใช้ผลิตภัณฑ์อาหารและเครื่องดื่มจากผู้ผลิตภายในประเทศที่มีการสนับสนุนวัตถุดิบจากเกษตรกรไทยอย่างเป็นระบบ อาทิ ผลิตภัณฑ์แปรรูปจาก บริษัท ดอยคำผลิตภัณฑ์อาหาร จำกัด ซึ่งใช้ผลผลิตทางการเกษตรจากเกษตรกรในโครงการหลวงและชุมชนท้องถิ่น ผลิตภัณฑ์น้ำผลไม้จาก บริษัท มาลีกรู๊ป จำกัด (มหาชน) ที่ให้ความสำคัญกับการจัดหาวัตถุดิบจากเกษตรกรภายในประเทศ การเลือกใช้ผลิตภัณฑ์ดังกล่าวช่วยสนับสนุนรายได้ของเกษตรกร ส่งเสริมการใช้วัตถุดิบในประเทศ และสอดคล้องกับแนวทางการดำเนินธุรกิจอย่างรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม (ESG)

โดยรวมแล้ว สัดส่วนการจัดซื้อสินค้าและบริการจากผู้ผลิตภายในประเทศของทั้งสามสนามบิน คิดเป็นมากกว่าร้อยละ 90 ของมูลค่าการจัดซื้อทั้งหมด



การประเมินคุณค่า

บริษัทฯ บริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานอย่างมีความรับผิดชอบ โดยเน้นการประเมินและติดตามผลการดำเนินงานของคู่ค้าในมิติด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม เพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินธุรกิจของคู่ค้ามีความสอดคล้องกับหลักการพัฒนาที่ยั่งยืนของบริษัท ตลอดจนสนับสนุนเป้าหมายด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมในระยะยาว

ในปี พ.ศ. 2568 บริษัทฯ ได้ติดตามและประเมินคู่ค้าที่ให้บริการในสนามบินสมุย สนามบินสุโขทัย และสนามบินตราด ซึ่งอยู่ภายใต้การบริหารจัดการของบริษัทฯ โดยพิจารณาประเด็นสำคัญ ดังนี้

ด้านสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ พิจารณาการดำเนินงานของคู่ค้าในประเด็นการจัดการของเสีย การใช้พลังงานและทรัพยากรน้ำอย่างมีประสิทธิภาพ การลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวมถึงการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องในแต่ละพื้นที่ดำเนินงาน โดยการประเมินดังกล่าว ดำเนินการควบคู่กับการกำหนดให้คู่ค้าปฏิบัติตามจรรยาบรรณการดำเนินธุรกิจของคู่ค้า (Supplier Code of Conduct) ซึ่งครอบคลุมแนวปฏิบัติด้านสิ่งแวดล้อม การป้องกันผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ และการดำเนินธุรกิจอย่างรับผิดชอบ

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ทยอยพัฒนาเกณฑ์การประเมินคู่ค้าให้มีความเป็นมาตรฐานเดียวกัน และนำระบบ Enterprise Resource Planning (ERP : SAP) มาใช้ในการบริหารจัดการกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน ลดการใช้กระดาษ และลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากกระบวนการจัดการเอกสาร รวมถึงการติดตามคู่ค้าในกลุ่มพลังงาน โดยเฉพาะผู้จัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานแบบยั่งยืน (Sustainable Aviation Fuel: SAF) ที่มีการรับรองมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง

ด้านสังคม

บริษัทฯ ติดตามและประเมินคู่ค้าในประเด็นการปฏิบัติตามกฎหมายแรงงาน ความปลอดภัยและอาชีวอนามัยในการทำงาน การเคารพสิทธิมนุษยชน การไม่เลือกปฏิบัติ และการดำเนินธุรกิจอย่างมีจริยธรรม โดยกำหนดให้คู่ค้ารับทราบและปฏิบัติตามจรรยาบรรณการดำเนินธุรกิจของคู่ค้า (Supplier Code of Conduct) ซึ่งเป็นกรอบแนวทางที่สำคัญในการประเมินด้านสังคม และใช้เป็นเอกสารอ้างอิงประกอบการพิจารณาและติดตามผลการดำเนินงานของคู่ค้า

ขณะเดียวกัน บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการสนับสนุนผู้ประกอบการในท้องถิ่น โดยเฉพาะธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ผ่านการใช้บริการและการจ้างงานในพื้นที่ เช่น งานซักรีด งานทำความสะอาด และงานขนส่งในแต่ละจังหวัด เพื่อส่งเสริมการกระจายรายได้และสร้างความเข้มแข็งให้กับชุมชนโดยรอบพื้นที่ดำเนินงาน

การพัฒนากระบวนการประเมินคู่ค้าในอนาคต

บริษัทฯ อยู่ระหว่างการศึกษาและพัฒนาการนำระบบ SAP มาใช้เป็นเครื่องมือในการประเมินคู่ค้าทั้งในขั้นตอนก่อนการคัดเลือก (Pre-qualification) และหลังการใช้งาน (Post-evaluation) โดยจะเชื่อมโยงข้อมูลการประเมินกับการยืนยันการปฏิบัติตามจรรยาบรรณการดำเนินธุรกิจของคู่ค้า เพื่อให้การติดตามและประเมินผลมีความเป็นระบบ โปร่งใส และสามารถนำไปใช้ในการพัฒนาคู่ค้าได้อย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ คาดว่าจะเริ่มนำระบบดังกล่าวมาใช้นี้ในปี พ.ศ. 2569 เพื่อยกระดับมาตรฐานการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานของบริษัทในระยะยาว

การเยี่ยมชมและประเมินคู่ค้า

ในปี 2568 บริษัทฯ ได้เยี่ยมชมและประเมินคู่ค้าทางตรงจำนวน 10 ราย เพื่อประเมินศักยภาพการดำเนินงาน ตรวจสอบมาตรฐานการผลิต และการให้บริการ รวมถึงเสริมสร้างความสัมพันธ์เชิงกลยุทธ์กับคู่ค้าอย่างต่อเนื่อง การเยี่ยมชมคู่ค้าถือเป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานอย่างยั่งยืน เพื่อให้มั่นใจว่าคู่ค้ามีความพร้อมในการสนับสนุนการดำเนินธุรกิจของบริษัทในด้านคุณภาพ ความปลอดภัย และความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

การประเมินคู่ค้าในปี บริษัทฯ เน้นคู่ค้ารายสำคัญที่มีบทบาทต่อการดำเนินงานหลัก โดยติดตามการปฏิบัติงานของคู่ค้าในภาพรวม เพื่อยกระดับมาตรฐานการจัดซื้อจัดจ้าง และส่งเสริมให้คู่ค้ามีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง สอดคล้องกับหลักการความยั่งยืน โดยสรุปวัตถุประสงค์ของการเยี่ยมชมและประเมินคู่ค้าไว้ดังนี้

1. ประเมินศักยภาพด้านการผลิตและการให้บริการของคู่ค้า เพื่อให้มั่นใจว่าสามารถรองรับความต้องการของบริษัทได้อย่างต่อเนื่อง
2. ตรวจสอบคุณภาพสินค้าและบริการ รวมถึงกระบวนการควบคุมคุณภาพในภาพรวม
3. ประเมินความพร้อมด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย สิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
4. ตรวจสอบการปฏิบัติตามจรรยาบรรณการดำเนินธุรกิจของคู่ค้า
5. สร้างความสัมพันธ์อันดี แลกเปลี่ยนข้อมูล และหารือแนวทางการพัฒนาเพื่อปรับปรุงการดำเนินงานร่วมกัน
6. ติดตามผลการแก้ไขปัญหา หรือข้อเสนอแนะจากการประเมินในครั้งก่อน เพื่อให้เกิดการปรับปรุงอย่างเป็นรูปธรรม

โครงการ/ กิจกรรมที่บริษัทฯ ช่วยพัฒนาและส่งเสริมคู่ค้า

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการพัฒนาและยกระดับศักยภาพของคู่ค้าในห่วงโซ่อุปทาน โดยเฉพาะคู่ค้าที่มีบทบาทสำคัญต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนาคุณภาพสินค้าและบริการของคู่ค้า ผ่านการแลกเปลี่ยนข้อมูล การให้ข้อเสนอแนะจากการใช้งานจริง และการร่วมพิจารณาแนวทางปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดการเติบโตร่วมกันอย่างมั่นคง

ในปี 2568 ที่บริษัทฯ มีความร่วมมือกับคู่ค้าด้านพลังงานภายในประเทศ บริษัทฯ ได้ให้ข้อเสนอแนะกับคู่ค้าในประเด็นสำคัญ อาทิ ผลการใช้งานเชื้อเพลิงอากาศยานที่ยั่งยืน ในสัดส่วนผสมเริ่มต้นระดับร้อยละต่ำ (เช่น การผสมในอัตราประมาณร้อยละ 1) ทั้งในมิติของความพร้อมด้านการปฏิบัติการ ความสอดคล้องกับมาตรฐานการบิน และผลกระทบต่อกระบวนการดำเนินงานโดยรวม รวมถึงการแลกเปลี่ยนมุมมองเกี่ยวกับข้อจำกัดและความท้าทายในการผลิตและจัดหาเชื้อเพลิงอากาศยานที่ยั่งยืนในเชิงพาณิชย์ เพื่อให้คู่ค้าสามารถนำข้อมูลดังกล่าวไปใช้ประกอบ

การประเมินผลดี-ผลเสีย และวางแผนการพัฒนาการผลิตในอนาคตได้อย่างเหมาะสม

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้แลกเปลี่ยนข้อมูลเชิงนโยบายและมุมมองด้านโครงสร้างราคาของเชื้อเพลิงอากาศยานที่ยั่งยืนในประเทศไทยในภาพรวม เพื่อสะท้อนสภาพแวดล้อมทางธุรกิจและข้อจำกัดที่เกี่ยวข้อง ทั้งในด้านต้นทุนการผลิต การจัดหา และความพร้อมของตลาด ซึ่งการแลกเปลี่ยนข้อมูลดังกล่าวมีส่วนช่วยให้คู่ค้าเข้าใจความต้องการของผู้ใช้งาน และสามารถนำไปใช้เป็นข้อมูลประกอบการพัฒนาโมเดลธุรกิจและปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงานในระยะต่อไป

การดำเนินโครงการและกิจกรรมดังกล่าวสะท้อนบทบาทของบริษัทฯ ในการเป็นพันธมิตรเชิงพัฒนากับคู่ค้า ไม่เพียงในฐานะผู้จัดซื้อ แต่เป็นผู้ร่วมขับเคลื่อนการยกระดับคุณภาพสินค้าและบริการในห่วงโซ่อุปทาน เพื่อสนับสนุนเป้าหมายด้านสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจหมุนเวียน และการเติบโตอย่างยั่งยืนในระยะยาวของทั้งบริษัทและคู่ค้า

การพัฒนาความรู้ให้กับบุคลากร

ในปี พ.ศ. 2569 บริษัทฯ มีแผนดำเนินโครงการอบรมการจัดทำขอบเขตงาน (Terms of Reference: TOR) เพื่อยกระดับความรู้ ความเข้าใจ และทักษะของพนักงานที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างให้เป็นไปตามหลักความโปร่งใส เป็นธรรม และสามารถตรวจสอบได้ โดยสอดคล้องกับระเบียบจัดซื้อจัดจ้าง และ เอกสารมาตรฐาน ISO ของบริษัทฯ ซึ่งกำหนดให้ใช้ “แบบฟอร์มขอบเขตของงาน (Terms of Reference: TOR)” เป็นเอกสารควบคุมหลักในการดำเนินการจัดซื้อจัดจ้าง เพื่อให้การกำหนดขอบเขตงานเป็นไปในแนวทางเดียวกันทั่วทั้งองค์กร

การอบรมดังกล่าวมีวัตถุประสงค์ให้หน่วยงานภายในสามารถจัดทำ TOR ที่มีความชัดเจน ครอบคลุมความต้องการใช้งานที่แท้จริง มีการกำหนดข้อกำหนดด้านเทคนิค คุณภาพ ระยะเวลา และเงื่อนไขทางการค้าอย่างเหมาะสม รวมถึงสามารถกำหนดหลักเกณฑ์การ

ประเมินข้อเสนอของคู่ค้าได้อย่างเป็นธรรมและเป็นมาตรฐานเดียวกัน โดยอ้างอิงแนวปฏิบัติตามแบบฟอร์มขอบเขตของงาน (TOR) ภายใต้ระบบ ISO ซึ่งจะช่วยลดความเสี่ยงจากการตีความที่คลาดเคลื่อน เพิ่มประสิทธิภาพในการคัดเลือกคู่ค้า และสนับสนุนการแข่งขันอย่างเป็นธรรมในกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง

โดยบริษัทฯ คาดว่าจะเริ่มจัดการอบรมครั้งแรกในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2569 และเชิญผู้เชี่ยวชาญด้านการจัดทำ TOR และการจัดซื้อจัดจ้างจากภายนอก มาถ่ายทอดองค์ความรู้ให้แก่หน่วยงานกลุ่มเป้าหมายที่มีบทบาทหลักในการจัดทำ TOR เป็นลำดับแรก เพื่อให้สามารถนำความรู้ไปประยุกต์ใช้ได้ถูกต้องและสอดคล้องกับมาตรฐานที่บริษัทฯ กำหนด และภายหลังจะมีการขยายการอบรมให้ครอบคลุมพนักงานที่เกี่ยวข้องทุกหน่วยงานทั่วทั้งองค์กร



4. การบริหารประสบการณ์ลูกค้า

ความมุ่งมั่น/ แนวทางการบริหารจัดการ

การบริหารลูกค้าสัมพันธ์และประสบการณ์ลูกค้า (Customer Relations and Experience Management) ประกอบด้วย 2 ส่วนคือ

1. ส่วนบริหารลูกค้าสัมพันธ์ (Customer Relations Management)
2. ส่วนบริหารประสบการณ์ลูกค้า (Customer Experience Management)

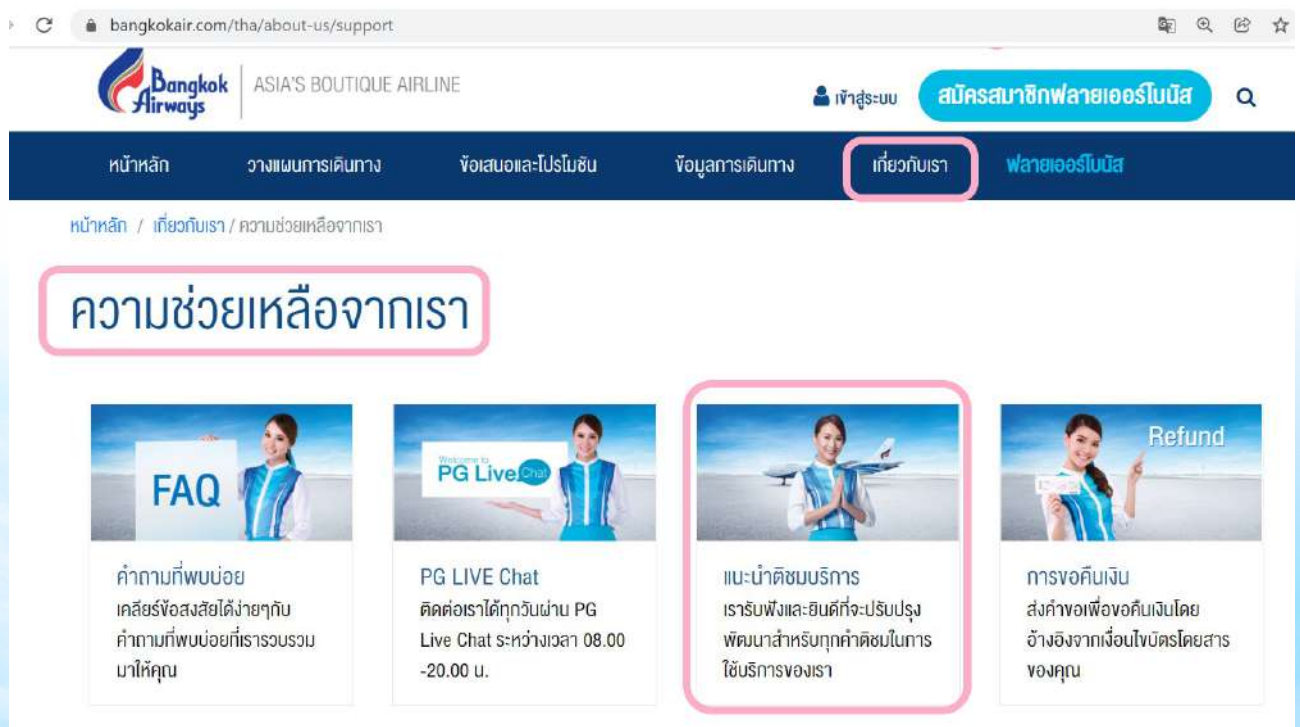
1) ส่วนบริหารลูกค้าสัมพันธ์

ส่วนบริหารลูกค้าสัมพันธ์ (Customer Relations Management) ทำหน้าที่บริหารจัดการและ ตอบสนอง ข้อคิดเห็นของลูกค้า โดยมุ่งเน้นการสร้างความสัมพันธ์และ รักษาลูกค้าแบบยั่งยืน ด้วยตระหนักดีว่าการสร้างและ รักษาความสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้าเป็นกุญแจหลัก แห่งความสำเร็จในการดำเนินธุรกิจ รวมถึงช่วยให้องค์กร มีความได้เปรียบในการแข่งขัน ตอบสนองความต้องการ ลูกค้าได้อย่างถูกต้องและรวดเร็ว

นอกจากนี้ แผนกบริหารลูกค้าสัมพันธ์ยังมีหน้าที่ “สร้างและรักษาไว้” ซึ่งความสัมพันธ์อันดีระหว่าง สายการบินฯ กับลูกค้า เพื่อให้เกิดความจงรักภักดีในตราสินค้า (Brand Loyalty) และการกลับมาใช้บริการซ้ำ ในอนาคต (Repeat Purchase) ซึ่งเป็นหนึ่งในแนวทาง สำคัญของการสร้างความยั่งยืนให้กับองค์กร

ช่องทางในการรับข้อคิดเห็นของลูกค้า

ช่องทางหลักในการรับข้อคิดเห็นของลูกค้า คือ เว็บไซต์ www.bangkokair.com โดยลูกค้าสามารถกดเข้าไปที่เมนู



หรือ ลูกค้าสามารถส่งไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์มายัง ที่อยู่ customer_relations@bangkokair.com

นอกจากนี้ ลูกค้ายังสามารถแจ้งข้อคิดเห็นผ่านช่องทางอื่น ๆ เช่น แจ้งผ่านหน่วยงานให้บริการลูกค้า ณ จุดสัมผัสบริการ (Customer Service Touchpoint) ต่างๆ ที่เข้ารับบริการ อาทิ ศูนย์สำรองที่นั่งและบัตรโดยสาร (Call Center) หรือ สื่อสังคมออนไลน์ของบริษัทฯ เช่น Facebook เป็นต้น โดยหน่วยงานบริการลูกค้า จะเป็นผู้นำส่งข้อคิดเห็นของลูกค้ามายังแผนกบริหารลูกค้าสัมพันธ์เพื่อดำเนินการต่อ

การปกป้องข้อมูลส่วนบุคคลของลูกค้า

บริษัทฯ มีการกำหนดนโยบายเรื่องการรักษาความลับข้อมูลลูกค้าและแนวปฏิบัติการใช้ข้อมูลที่ได้รับจากลูกค้า ที่พนักงานจะต้องปฏิบัติตามแนวทางของบริษัทฯ อย่างเคร่งครัด ซึ่งข้อมูลลูกค้าที่พนักงานจะต้องเก็บรักษาเป็นความลับประกอบด้วยข้อมูลส่วนบุคคลของลูกค้าข้อเสนอแนะ, ชมเชยหรือร้องเรียน

2) การบริหารประสบการณ์ลูกค้า

การบริหารประสบการณ์ลูกค้า (Customer Experience Management) ทำหน้าที่บริหารจัดการประสบการณ์ลูกค้าในภาพรวม โดยมุ่งเน้นการใช้ระบบอัตโนมัติทั้งในด้านการสำรวจความพึงพอใจของลูกค้าโดยใช้ระบบ Bizcuit เพื่อนำผลเชิงตัวเลขและความคิดเห็นอิสระมาวิเคราะห์ และการร่วมพัฒนาระบบ T-DNA (ในฐานะลูกค้าของ Amadeus ซึ่งระบบดังกล่าวใช้ในหลายสายการบิน) เพื่อจัดเก็บและค้นหา ประวัติลูกค้า ประวัติการเดินทาง

และสามารถรองรับการนำมาต่อยอดในการจัดการประสบการณ์การเดินทางของลูกค้าในแต่ละราย หรือแต่ละกลุ่มที่มีลักษณะร่วมกันได้ รวมถึงการร่วมกับแผนกบริหารลูกค้าสัมพันธ์และผู้บริหารจุดสัมผัสบริการ (service touch point) ต่าง ๆ ในการลดหรือป้องกันลักษณะเหตุการณ์เกิดซ้ำ อย่างมีระบบ โดยใช้เป้าหมายที่สามารถใช้วัดผลสัมฤทธิ์ของกระบวนการแก้ไขและป้องกันได้ การทบทวน ตามหลักการ Plan-Do-Check-Act (PDCA)

การสำรวจความพึงพอใจของลูกค้า

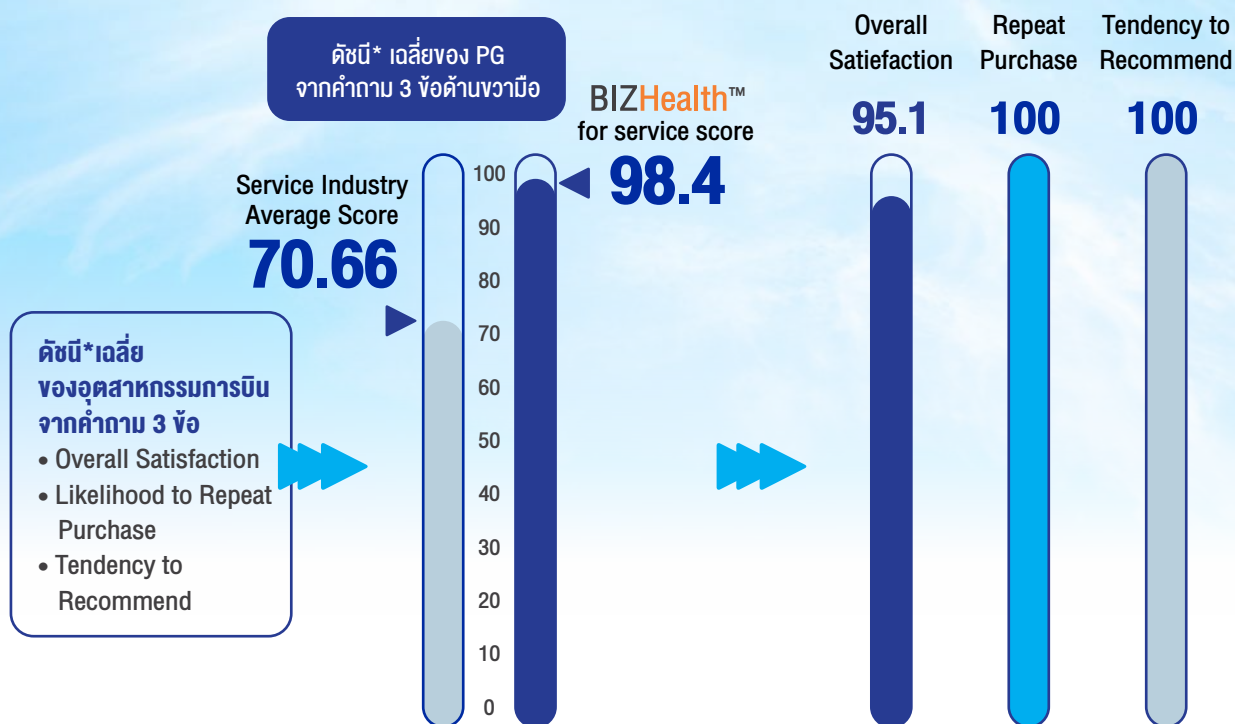
การสำรวจความพึงพอใจโดยรวม (Overall Satisfaction; OS), มีหัวข้อการสำรวจความพึงพอใจของลูกค้า (ตาม service touchpoint)

1. Website
2. Call Center
3. Ticketing
4. Check-in
5. Passenger lounge / Courtesy corner
6. Passenger boarding service & facilities
7. Cockpit Crew announcement
8. Cabin Crew
9. Food & Beverage served on board
(or snack bag during disembarking the aircraft)
10. Aircraft Cabin & Seat
11. Aircraft Cabin Cleanliness
12. Staff & Service at Arrival
13. Baggage Service & Claim at Arrival
14. Flight Punctuality
15. Flight Safety



ผลการสำรวจความพึงพอใจของลูกค้าประจำปี 2568

ความถี่ในการดำเนินการ : 2 ครั้ง/ ปี (เริ่มสำรวจ มกราคม 2568 และ กรกฎาคม 2568)



*ดัชนี เป็นการคิดจากคะแนน โดยผันค่าแต่ละระดับคะแนนด้วยน้ำหนักที่ต่างกัน

ดังนั้นดัชนีจึงไม่เท่ากับคะแนน

PG มีดัชนีเฉลี่ยจากคำถาม 3 ข้อข้างต้น ได้ 98.4 สูงกว่าของอุตสาหกรรมที่ 70.66



การดำเนินงานที่สำคัญอื่น ๆ

ห้องรับรองผู้โดยสารแห่งใหม่ ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง



บริษัทฯ เปิดให้บริการ ห้องรับรองผู้โดยสารแห่งใหม่ ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง เพื่อยกระดับประสบการณ์การเดินทางในแบบ “เอเชียบูติกแอร์ไลน์” และเสริมสร้างศักยภาพด้านการให้บริการพรีเมียมแก่ผู้โดยสารทุกกลุ่ม โดยห้องรับรองดังกล่าวได้รับการออกแบบภายใต้แนวคิด “Whisper of the Ocean” ซึ่งถ่ายทอดบรรยากาศแห่งความผ่อนคลายจากแรงบันดาลใจของท้องทะเล ผ่านโทนสีและวัสดุจากธรรมชาติ สะท้อนเอกลักษณ์ของแบรนด์ที่ผสมผสานความหรูหรา ความอบอุ่น และความใส่ใจในรายละเอียด โดยแบ่งพื้นที่ให้บริการออกเป็น 2 โซน ได้แก่ Blue

Ribbon Club Lounge สำหรับผู้โดยสารชั้นธุรกิจและสมาชิกระดับพรีเมียร์ และ Boutique Lounge สำหรับผู้โดยสารชั้นประหยัด ทั้งสองโซนมาพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน อาทิ อาหารว่าง เครื่องดื่ม และบริการอินเทอร์เน็ตไร้สาย

The Pop-up Boutique Experience ดำเนินการต่อเนื่องเป็นปีที่ 2 โดยบริษัทฯ ตั้งใจนำเสนอรสชาติจากแต่ละจุดหมายปลายทาง คัดสรรมาเพื่อให้ลูกค้าได้สัมผัส ตั้งแต่อาหาร ขนม และผลไม้รสเลิศ รวมถึงสินค้าชุมชนที่น่าสนใจ

SAMUI Shine
NEW SIGNATURE MOCKTAIL

จิตรสชาติสดชื่นของเครื่องดื่มเมืองร้อน
SIP THE REFRESHING FLAVORS OF THE TROPICS

สํานักการบินสิริฟ้า "บางกอกแอร์เวย์ส" พา The Pop-up Boutique Experience มาถึงสนามบินสุราษฎร์ธานี

เครื่องดื่มพิเศษจากแรงบันดาลใจของ Samui Shine New Signature Mocktail เครื่องดื่มที่ผสมผสานรสชาติจากวัตถุดิบจากธรรมชาติของเมืองร้อนและน้ำผลไม้ Greenery Sparkling Water ให้เป็นกลิ่นอาย ดึงดูดลิ้นให้หลงใหลในรสชาติ

Savor the vibrant freshness of the Samui Shine New Signature Mocktail, a special drink crafted from the spirit of nature and the sea, blended with Greenery Sparkling Water — Thailand's very first local sparkling water.

จิบเพื่อผ่อนคลาย พริ้วประปรายการณียุคใหม่ได้จกที่นี่
Take a sip and spark your imagination with a one-of-a-kind boutique experience.

21-23 June 2025
ณ บูธบริการของว่างและเครื่องดื่ม สยามบินสุราษฎร์ธานี
At Courtesy Corner (Domestic) Samui Airport

#BangkokAirways #BoutiqueExperience #TasteTheDestination

THE Orange
ELEGANCE

เปิดประสบการณ์ใหม่ของจังหวัดสุโขทัย
เมื่อส้มเขียวหวานพันธุ์สุโขทัย กลายเป็นแรงบันดาลใจในการเดินทาง

DISCOVER A NEW PERSPECTIVE OF SUKHOTHAI
WHERE THE LOCAL MAE SIN TANGERINE BECOMES A FRESH INSPIRATION FOR TRAVEL.

สํานักการบินสิริฟ้าจะพาคุณมาสัมผัสกับประสบการณ์ The Pop-up Boutique Experience ผ่านเครื่องดื่มพิเศษจากแรงบันดาลใจของ Orange Granita ที่สืบย้อนกลับไปถึงรากเหง้าของเมืองสุโขทัย

Bangkok Airways invites all passengers to indulge in the Pop-up Boutique Experience, through the refreshing sweetness of Orange Granita.

27-28 September 2025
ณ บูธบริการของว่างและเครื่องดื่ม สยามบินสุราษฎร์ธานี
at Courtesy Corner, Sukhothai Airport

เพราะสุโขทัยเป็นเพียงจังหวัดเดียว ที่มีส้มเขียวหวานพันธุ์สุโขทัยเป็นเอกลักษณ์เฉพาะตัว Beyond its history, Sukhothai offers distinctive flavors waiting to be discovered.

#BangkokAirways #BoutiqueExperience #TasteTheDestination

5. นวัตกรรมทางธุรกิจและการสร้างคุณค่า

ในปี 2568 บริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายส่งเสริมให้บุคลากรมีส่วนร่วมในการพัฒนาและปรับปรุงกระบวนการดำเนินงานที่สามารถสร้างคุณค่าให้กับองค์กร อาทิ การลดต้นทุน การลดผลกระทบเชิงลบจากการดำเนินงาน การเพิ่มรายได้ ตลอดจนการริเริ่มแนวคิดหรือนวัตกรรมใหม่ที่เอื้อต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสียได้อย่างเหมาะสม

อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการนำนวัตกรรมมาใช้ในลักษณะของการพัฒนาอย่างค่อยเป็นค่อยไป โดยมุ่งเน้นการปรับปรุงกระบวนการทำงาน การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและเครื่องมือดิจิทัลในบางส่วนของกระบวนการดำเนินงาน รวมถึงการส่งเสริมการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้และการทำงาน

ร่วมกันระหว่างหน่วยงาน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน และต่อยอดการสร้างคุณค่าจากทรัพยากรที่มีอยู่

ขณะเดียวกัน บริษัทฯ ตระหนักในการพัฒนาศักยภาพของพนักงานควบคู่ไปกับการสร้างวัฒนธรรมองค์กรที่เปิดรับแนวคิดใหม่ และสนับสนุนการปรับตัวขององค์กรในบริบทของการแข่งขันและการเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมการบิน ทั้งนี้ การดำเนินงานด้านนวัตกรรมและการสร้างคุณค่าของบริษัทฯ เป็นไปอย่างสอดคล้องกับกลยุทธ์องค์กร หลักบรรษัทภิบาล และแนวทางการพัฒนาที่ยั่งยืน เพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันและการเติบโตของธุรกิจในระยะยาว

การดำเนินงานในปี 2568

การมีส่วนร่วมกับโครงการ Super AI Engineer Season 5



ในปี 2568 บริษัทฯ ได้เข้าร่วมสนับสนุนโครงการ SUPER AI ENGINEER: Season 5 ซึ่งเป็นโครงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านปัญญาประดิษฐ์ของประเทศไทย จัดโดยสมาคมปัญญาประดิษฐ์ประเทศไทย (AIAT) ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชน โดยมีเป้าหมายเพื่อเตรียมความพร้อมให้บุคลากรและเยาวชนไทยสามารถประยุกต์ใช้เทคโนโลยี AI ในการสร้างสรรค์นวัตกรรมที่ตอบโจทย์ภาคอุตสาหกรรมและสังคม สอดคล้องกับแผน AI แห่งชาติ (พ.ศ. 2565 - 2570)

บริษัทฯ มีบทบาทในการสนับสนุนโครงการผ่านการนำเสนอ “โจทย์จริงจากชุมชนจังหวัดตราด” เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมโครงการนำองค์ความรู้ด้าน AI มาทดลองพัฒนาแนวทางแก้ไขปัญหที่เกิดขึ้นจริงในพื้นที่ อาทิ การใช้ AI ตรวจสอบความสุกของผลผลิตทางการเกษตร การออกแบบขวดลายผลิตภัณฑ์จากวัสดุเหลือใช้ และการคัดแยกตำหนิในกระบวนการแปรรูปผลิตภัณฑ์ชุมชน โดยบริษัทฯ ทำหน้าที่เป็นผู้ประสานงานและอำนวยความสะดวกในการเชื่อมโยงโจทย์จากชุมชนกับภาควิชาการและผู้พัฒนาเทคโนโลยี

ในช่วงการนำเสนอผลงาน (Pitching) ของโครงการ มีทีมนักพัฒนา AI เข้าร่วมนำเสนอผลงานรวม 22 ทีม โดยหนึ่งในผลงานที่ได้รับการคัดเลือกเป็นทีมชนะเลิศคือ แนวคิด การใช้ Generative AI ผ่าน LINE Chatbot เพื่อออกแบบขวดลายผลิตภัณฑ์จากเปลือกหอย ซึ่งช่วยเพิ่มความสะดวก รวดเร็ว และความหลากหลายในการออกแบบผลิตภัณฑ์ Upcycle ของชุมชน อันเป็นตัวอย่างของการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับทรัพยากรท้องถิ่น

การมีส่วนร่วมของบริษัทฯ ในโครงการ SUPER AI ENGINEER ถือเป็นการทดลองนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาประยุกต์ใช้กับการพัฒนาชุมชนในระยะเริ่มต้น โดยมุ่งเน้นการถ่ายทอดองค์ความรู้ การสร้างความเข้าใจ และการเปิดพื้นที่ให้ชุมชนสามารถใช้ข้อมูลประกอบการตัดสินใจในการนำเทคโนโลยีไปปรับใช้ตามบริบทและความต้องการของตนเองในอนาคต

การพัฒนาวัฒนธรรมในการปฏิบัติงาน เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ลูกค้าและพนักงาน

1. การออกใบเสร็จรับเงินออนไลน์ เพื่อยกระดับความปลอดภัยของข้อมูลส่วนบุคคล โดยเพิ่มการเข้ารหัสข้อมูล (Encryption) ซึ่งช่วยป้องกันการเข้าถึงข้อมูลโดยไม่ได้รับอนุญาต นอกจากนี้ การเข้ารหัสยังช่วยให้องค์กรปฏิบัติตามมาตรฐานและข้อกำหนดด้านความปลอดภัย เช่น PDPA และมาตรฐานสากลที่เกี่ยวข้อง สร้างความมั่นใจให้กับลูกค้าและพนักงานว่าข้อมูลได้รับการปกป้องอย่างเหมาะสม อีกทั้ง ระบบใบเสร็จรับเงินที่ออกโดยพนักงานได้รับการพัฒนาเพิ่มฟังก์ชันการส่งอีเมลใบเสร็จรับเงินได้โดยตรงจากระบบเดิม เพื่อลดขั้นตอนการทำงานและลดการจัดเก็บข้อมูลส่วนบุคคลบนใบเสร็จรับเงินหลายช่องทาง ทำให้การบริหารจัดการข้อมูลลูกค้ามีประสิทธิภาพมากขึ้น
2. ระบบ SMS โดยเพิ่ม SMS Template ให้พนักงานสามารถเลือกใช้งานหลากหลายมากขึ้น พร้อมทั้งพัฒนาฟังก์ชันการส่งอีเมลจากเทมเพลตที่กำหนดเพื่อรองรับการแจ้งข้อมูลแก่ลูกค้าที่ไม่มีเบอร์โทรศัพท์ในประเทศไทย นอกจากนี้ ได้นำ Web Service เข้ามาดึงข้อมูลเที่ยวบินที่มีการเปลี่ยนแปลงจากระบบสำรองที่นั่ง (Amadeus) โดยอัตโนมัติ เพื่อลดกระบวนการ

นำเข้าข้อมูลแบบ Manual และลดข้อผิดพลาดจาก Human Error

3. ระบบ Payment Integration System โดยพัฒนาให้ระบบสามารถออกบัตรโดยสารอัตโนมัติหลังจากลูกค้าชำระเงินสำหรับการชำระเงินในทุกช่องทาง
4. ระบบ Staff E-Ticket โดยพัฒนาระบบให้ดำเนินการได้โดยอัตโนมัติในการชำระเงินและการออกบัตรโดยสารสำหรับบัตรโดยสารสวัสดิการพนักงาน จากเดิมที่ใช้ขั้นตอนดำเนินการแบบ Manual ซึ่งช่วยลดระยะเวลาการปฏิบัติงาน พัฒนารูปแบบให้ทันสมัย และเพิ่มความสะดวกให้กับพนักงานในองค์กร โดยระบบนี้ได้เปิดใช้งานเมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2568 มีการใช้งานกว่า 2,000 ครั้ง และมียอดรับชำระเงินรวมกว่า 2 ล้านบาท

การพัฒนาระบบการปฏิบัติงานทั้งหมดนี้มีเป้าหมายเพื่อเพิ่มความสะดวก ลดขั้นตอนการทำงาน และยกระดับความปลอดภัยของข้อมูลส่วนบุคคล ตลอดจนสนับสนุนการให้บริการที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น



มิติบรรษัทภิบาลและเศรษฐกิจ

ความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์: กลไกขับเคลื่อนความยั่งยืนและการเติบโต

ในฐานะที่บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจในอุตสาหกรรมการบิน ซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญของโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมของประเทศ และได้รับการจัดอยู่ในกลุ่มองค์กรโครงสร้างพื้นฐานสำคัญทางสารสนเทศ (Critical Information Infrastructure: CII) ดังนั้น ความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์จึงไม่ได้เป็นเพียงค่าใช้จ่ายหรือกระบวนการทางเทคนิคเท่านั้น แต่ได้ยกระดับเป็น “รากฐานเชิงกลยุทธ์ (Strategic Cornerstone)” ในการบริหารความเสี่ยงและสร้างความยั่งยืนของบริษัทฯ ภายใตกรอบ

การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และบรรษัทภิบาล ทั้งนี้ บริษัทฯ มีความตระหนักถึงพันธกิจอันสำคัญยิ่งในการใช้มาตรการต่าง ๆ เพื่อเสริมสร้างความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ การคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลและความเป็นส่วนตัวของลูกค้าอย่างเข้มงวด การรักษาความต่อเนื่องของการให้บริการโดยรับมือกับภัยคุกคาม และปฏิบัติตามกฎหมายอย่างโปร่งใสและเคร่งครัด ทั้งหมดนี้คือพันธสัญญาที่เรามีต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่าย

นโยบายและธรรมาภิบาล: รากฐานความยั่งยืนขององค์กร

ความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ในการบริหารจัดการความเสี่ยงด้านไซเบอร์สะท้อนผ่านการบูรณาการเข้ากับกลยุทธ์ ESG อย่างชัดเจนและเป็นรูปธรรม กล่าวคือ

ในมิติสิ่งแวดล้อม ความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์มีบทบาทสำคัญในการเร่งรัดการเปลี่ยนผ่านสู่ดิจิทัล (Digital Transformation) อย่างยั่งยืน การที่ระบบมีความปลอดภัยและพร้อมใช้งานในระดับสูง ทำให้บริษัทฯ สามารถนำระบบคลาวด์และดิจิทัลโซลูชันมาใช้ในการปฏิบัติการได้อย่างเต็มรูปแบบ ซึ่งนำไปสู่การทำงานแบบไร้กระดาษ (Paperless Operations) ในทุกมิติ ตั้งแต่บัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ไปจนถึงรายงานภายใน ด้วยเหตุนี้ การลดการพึ่งพาเอกสารทางกายภาพจึงเป็นการลดการใช้ทรัพยากรธรรมชาติและปริมาณของเสียได้อย่างมีนัยสำคัญ นอกจากนี้ การปรับใช้สถาปัตยกรรมด้านความมั่นคงปลอดภัยที่ทันสมัย เช่น SASE (Secure Access Service Edge) และ Cloud-Native Solutions ยังช่วยให้องค์กรสามารถลดภาระการใช้พลังงานในศูนย์ข้อมูล (Data Center Energy Consumption) แบบดั้งเดิมซึ่งช่วยสนับสนุนพันธกิจในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (Carbon Emission Reduction) และลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมโดยรวม

สำหรับภาคสังคม หัวใจของการดำเนินงานด้านสังคมคือการสร้างความไว้วางใจและความรับผิดชอบต่อลูกค้าและพันธมิตรทางธุรกิจ บริษัทฯ ตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อ

สูงสุดในการดูแลและรักษาความลับของข้อมูลส่วนบุคคล (Data Privacy) ของลูกค้า รวมถึงการปกป้องข้อมูลธุรกิจ (Business Confidentiality) ของคู่ค้า ดังนั้น ระบบความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์จึงถูกออกแบบให้เป็นเกราะป้องกันข้อมูลเหล่านี้อย่างเข้มงวด โดยปฏิบัติตามหลักการของพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 (PDPA) และมาตรฐานสากลที่เกี่ยวข้องเพื่อให้มั่นใจได้ว่าข้อมูลอันมีค่าทั้งหมดจะได้รับการคุ้มครองอย่างสูงสุดตามความคาดหวังของสังคม

ในส่วนของธรรมาภิบาล ได้ถูกเสริมสร้างความแข็งแกร่งด้วยการปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบ (Compliance) อย่างเคร่งครัด การได้รับการแต่งตั้งเป็น องค์กรโครงสร้างพื้นฐานสำคัญทางสารสนเทศ (Critical Information Infrastructure - CII) อย่างเป็นทางการ โดยมีผลผูกพันตามพระราชบัญญัติการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ พ.ศ. 2562 สถานะนี้กำหนดให้บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดทางกฎหมายที่เข้มงวดในการบริหารจัดการความเสี่ยงและมาตรการควบคุมความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ ซึ่งสะท้อนถึงธรรมาภิบาลระดับสูงในการบริหารงาน (Governance) โดยคณะกรรมการบริษัทได้ให้ความสำคัญและกำกับดูแลนโยบายด้านนี้อย่างใกล้ชิดเพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินงานด้านไซเบอร์ของบริษัทฯ อยู่ในระดับที่สามารถรองรับภัยคุกคามในระดับประเทศได้

การดำเนินงานในปี 2568: การยกระดับสู่มาตรฐานสากล

ในปี 2568 บริษัทฯ ได้ดำเนินโครงการปรับปรุงความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์อย่างต่อเนื่อง โดยยึดหลักการบริหารจัดการความเสี่ยงตามกรอบปฏิบัติระดับสากล NIST Cybersecurity Framework (CSF) 2.0 ซึ่งมุ่งเน้นการสร้างระบบนิเวศความปลอดภัยที่แข็งแกร่งและครอบคลุมการดำเนินงานต่าง ๆ ดังนี้

การสร้างเชื่อมั่นผ่านการปฏิบัติตามกฎหมายและการตรวจสอบ (Compliance and Confidence)

ความสำเร็จที่สร้างความเชื่อมั่นสูงสุดคือการที่บริษัทฯ สามารถดำเนินการและผ่านโครงการตรวจสอบ (Audit Program) ตามข้อกำหนดของ พ.ร.บ. การรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ได้อย่างไม่มีข้อบกพร่อง ซึ่งเป็นการยืนยันว่ากระบวนการและมาตรการควบคุมความปลอดภัยของระบบงานสำคัญของบริษัทฯ มีความพร้อมในการรับมือกับภัยคุกคามและเป็นไปตามข้อกำหนดทางกฎหมาย

ทุกประการ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้แสดงความมุ่งมั่นในระดับภาคีด้วยการเข้าร่วมโครงการและกิจกรรมต่าง ๆ ของสำนักงานคณะกรรมการการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์แห่งชาติ (สกมช.) ตลอดทั้งปี ซึ่งทำให้บริษัทฯ สามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลภัยคุกคามและร่วมสร้างความยืดหยุ่นทางไซเบอร์ของชาติโดยรวม

ความสามารถในการตรวจจับและตอบสนองภัยคุกคามเชิงรุก (Proactive Detection and Response)

ปัจจุบันการพึ่งพาระบบรักษาความปลอดภัยแบบดั้งเดิมไม่เพียงพออีกต่อไป บริษัทฯ จึงได้จัดหาและใช้บริการศูนย์ปฏิบัติการเฝ้าระวังความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ (Managed SOC) และบริการ Managed Detection and Response (MDR) ซึ่งพิสูจน์ให้เห็นถึง ประสิทธิภาพ (Effectiveness) ในการตรวจจับและสกัดกั้นภัยคุกคามที่ซับซ้อนได้อย่างรวดเร็ว เช่น การโจมตีแบบซ่อนเร้น

(Stealth Attack) หรือมัลแวร์ที่เปลี่ยนรูปแบบ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายร้ายแรงต่อระบบการบินและข้อมูลของลูกค้า นอกจากนี้ ระบบดังกล่าวยังคงรักษา ประสิทธิภาพ (Efficiency) ในการตอบสนองต่อเหตุการณ์ตามเกณฑ์ข้อตกลงระดับการให้บริการ (SLA Threshold) ที่กำหนดไว้

การเสริมสร้างความยืดหยุ่นของโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Resilience)

เพื่อสนับสนุนความยั่งยืนของการดำเนินงานในระยะยาว (Sustainability) บริษัทฯ ได้นำการให้บริการการจัดการระบบเครือข่ายที่ทันสมัย (Managed Network Services) เข้ามาใช้งาน ควบคู่ไปกับการปรับปรุงระบบยืนยันตัวตนให้ทันสมัย (Modernized Authentication system) โดยการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานนี้ไม่เพียงช่วยเพิ่ม

ประสิทธิภาพและความเร็วของเครือข่ายเท่านั้น แต่ยังสามารถลดช่องโหว่ (Vulnerability Reduction) และเสริมความแข็งแกร่งของความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ของเครือข่ายโดยรวม ซึ่งทำให้บริษัทฯ สามารถบริหารธุรกิจได้อย่างต่อเนื่องด้วยความมั่นคงปลอดภัย

การบริหารจัดการความเสี่ยงด้านบุคคลและห่วงโซ่อุปทาน (Insider & Supply Chain Risk)

เพื่อรักษาคำมั่นสัญญาด้านสังคมในการปกป้องข้อมูลลูกค้าเป็นเหตุผลที่บริษัทฯ นำแนวปฏิบัติว่าด้วยการควบคุมการเข้าถึง (Access Control Guidelines) และมาตรฐานการบริหารจัดการบุคคลภายนอก (External Party Management Guidelines) มาใช้ควบคุมอย่างเคร่งครัด โดยกลไกนี้มีความสำคัญในการจัดการความเสี่ยงจากทั้งภัยคุกคามจากภายใน (Insider Threat) และจากห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Risk) ซึ่งบริษัทฯ จำกัดสิทธิ์

การเข้าถึงข้อมูลละเอียดอ่อน (Sensitive Data) ให้แก่บุคลากรตามหลัก Least Privilege อันเป็นกลยุทธ์สำคัญที่ช่วยลดขอบเขตความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นได้ นอกจากนี้ เพื่อเป็นกลไกในการบริหารความเสี่ยงทางการเงินและแสดงความรับผิดชอบต่อผู้ลงทุน บริษัทฯ ได้จัดให้มีการคุ้มครองประกันภัยความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ (Cyber Security Insurance Coverage) ที่เพียงพอต่อความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น

การพัฒนาบุคลากรและความร่วมมือในภาคอุตสาหกรรม (People and Sectoral Leadership)

บริษัทฯ ตระหนักว่า “บุคลากร” คือหัวใจของความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ เนื่องจากเป็นผู้ใช้เทคโนโลยีขับเคลื่อนการบริหารงานขององค์กร ซึ่งมีส่วนสำคัญในสัมฤทธิ์ผลและประสิทธิภาพการบริหารด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ บริษัทฯ จึงจัด โครงการฝึกอบรมความตระหนักรู้ด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ (Cyber Security Awareness Training) ให้แก่พนักงานในองค์กรอย่างสม่ำเสมอ เพื่อสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยที่แข็งแกร่ง รวมทั้งในปี 2568 บริษัทฯ ได้จัดการฝึกซ้อมการรับมือเหตุฉุกเฉิน (Corporate Emergency Response Exercise) ซึ่งได้จำลองการโจมตีทางไซเบอร์เพื่อฝึกซ้อมการตอบสนองขององค์กรในกรณีเกิดเหตุภัยคุกคามด้วย นอกจากนี้ พนักงานที่บริหารงานความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ของบริษัทฯ ได้เข้ารับการฝึกอบรมและได้รับ

Certified NCSA CII Lead Implementer และ Lead Auditor Certificate ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยให้เราสามารถนำกรอบปฏิบัติการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์มาประยุกต์ใช้และทำการตรวจสอบตนเอง (Self-audit) ได้อย่างมีคุณภาพและลึกซึ้งยิ่งขึ้น ในระดับภาคประเทศ บริษัทฯ ได้เข้าร่วมการฝึกซ้อมด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ระดับชาติ (NCSA National Cyber Security Exercise 2025) และมีส่วนร่วมอย่างแข็งขันในการจัดตั้งและเป็นสมาชิกของคณะทำงานศูนย์ประสานการรักษาความมั่นคงปลอดภัยระบบคอมพิวเตอร์ภาคการบิน (TA-CERT) เพื่อสร้างความร่วมมือในการแบ่งปันข้อมูลภัยคุกคาม การเสริมสร้างความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ และการรับมือกับเหตุการณ์ในภาคการบิน

บทสรุปแห่งความสำเร็จ: รางวัลแห่งความเป็นเลิศระดับภูมิภาค

ด้วยความทุ่มเทและการปรับปรุงอย่างต่อเนื่องตามแนวทางข้างต้น ทำให้บริษัทฯ ได้รับเกียรติสูงสุดด้วยการคว้ารางวัล “ASOCIO Award 2025 สาขาความเป็นเลิศด้านความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์” ซึ่งเป็นรางวัลอันทรงเกียรติจาก The Asian-Oceanian Computing Industry Organization รางวัลนี้เป็นเครื่องยืนยันถึงความสำเร็จของโครงการพัฒนาอย่างต่อเนื่องของบริษัทฯ และเป็นเครื่องหมายแห่งความมุ่งมั่นในการรักษาระดับความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ในระดับแนวหน้าของภูมิภาค

แผนงานเชิงกลยุทธ์สำหรับปี 2569: มุ่งสู่การปกป้องยุคดิจิทัลเต็มรูปแบบ

เพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับภูมิทัศน์ภัยคุกคาม (Threat Landscape) ที่จะซับซ้อนยิ่งขึ้น บริษัทฯ ได้กำหนดแผนงานเชิงกลยุทธ์ที่เน้นการเปลี่ยนผ่านสู่สถาปัตยกรรมความมั่นคงปลอดภัยขั้นสูง ได้แก่

มาตรการลดความเสี่ยงเชิงรุก: การควบคุมช่องโหว่ (Vulnerability Assessment and Penetration Testing)

เริ่มต้นด้วยการปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อกำหนดทางกฎหมายอย่างเคร่งครัด ด้วยการดำเนินโครงการประเมินช่องโหว่ (Vulnerability Assessment) และการทดสอบการเจาะระบบ (Penetration Testing - VA/PT) อย่างละเอียดรอบด้าน เพื่อให้มั่นใจว่าทุกช่องโหว่ของระบบงานสำคัญได้ถูกระบุและแก้ไขอย่างทันท่วงที

การเสริมสร้างและพัฒนาบุคลากร: วัฒนธรรมความปลอดภัยเพื่อการป้องกันที่ยั่งยืน (Cyber Security User Awareness)

เพื่อเสริมสร้างความสามารถของพนักงานในฐานะเป็นด่านป้องกันที่สำคัญขององค์กร บริษัทฯ จะยังคงดำเนินการจัดโครงการฝึกอบรมความตระหนักรู้ด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ในเชิงลึกอย่างต่อเนื่อง โดยให้ความรู้แก่พนักงานเกี่ยวกับภัยคุกคามล่าสุด และเทคนิควิธีการต่างที่ผู้คุกคามนำมาใช้เพื่อเข้าถึงทรัพยากรอันมีค่าของบริษัท รวมทั้งทบทวนความรู้ความเข้าใจด้านความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ เพื่อให้พนักงานมีความคุ้นเคยกับภัย ตลอดจนรู้เท่าทัน และสามารถจัดการเบื้องต้นเพื่อไม่ให้ตนเองตกเป็นเหยื่อของผู้คุกคาม

ยุทธศาสตร์เทคโนโลยีใหม่: การสร้างสถาปัตยกรรมความปลอดภัยแห่งอนาคต (Zero Trust & Identity Protection)

กลยุทธ์ด้านเทคโนโลยีที่สำคัญที่เพิ่มขึ้นในช่วงเวลานี้คือการเริ่มต้นนำแนวคิด Zero Trust และสถาปัตยกรรม Secure Access Service Edge (SASE) มาประยุกต์ใช้ ซึ่งทำให้การเข้าถึงทรัพยากรขององค์กรถูกตรวจสอบและอนุญาตทุกครั้ง (Never Trust, Always Verify) โดยไม่ขึ้นอยู่กับตำแหน่งที่ตั้งของผู้ใช้งาน องค์ประกอบสำคัญของแผนนี้จะรวมถึงการนำเทคโนโลยี Network in-lined Data Loss Prevention (DLP) มาใช้งานเพื่อป้องกันการรั่วไหลของข้อมูลลูกค้าและข้อมูลองค์กร รวมทั้งมีแผนพิจารณาการนำ Secure Web Gateway

และ Secure Web Browser เข้ามาใช้งานเพื่อสร้างสภาพแวดล้อมการทำงานที่ปลอดภัยและไร้รอยต่อยิ่งขึ้น

ในส่วนการเสริมความแข็งแกร่งในการป้องกันการโจมตีทางตัวตน (Identity-based Attacks) ที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น บริษัทมีแผนที่จะนำระบบ Identity Threat Detection and Response (ITDR) มาใช้งานเพิ่มเติม เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการตรวจจับและตอบสนองต่อการบุกรุกที่มุ่งเป้าไปยังบัญชีผู้ใช้และสิทธิ์การเข้าถึงอย่างรวดเร็ว ก่อนที่จะนำไปสู่การเข้าถึงระบบงานและข้อมูลที่มีความสำคัญและก่อนให้เกิดผลกระทบหรือความเสียหายได้

ระบบงานที่ความมั่นคงปลอดภัย: การบูรณาการ DevSecOps และ CNAPP

ในด้านการพัฒนาซอฟต์แวร์ บริษัทฯ ได้วางแผนนำแนวทาง DevSecOps มาประยุกต์ใช้เพื่อผสมรวมความมั่นคงปลอดภัยเข้ากับวงจรการพัฒนาระบบอย่างครบวงจร (Full Cycle) เพื่อรับประกันว่าระบบงานที่ถูกนำไปใช้งานมีความมั่นคงปลอดภัยตามมาตรฐานและลดโอกาสการเกิดช่องโหว่ที่อาจส่งผลกระทบต่อข้อมูลลูกค้าหรือการปฏิบัติการขององค์กร ในการวางแผนระยะใกล้ บริษัทฯ จะสำรวจการนำ Gartner CNAPP (Cloud

Native Application Protection Platform) มาปรับใช้ ซึ่ง CNAPP มีความสำคัญอย่างยิ่งในการป้องกันภัยคุกคามในระบบคลาวด์แบบครบวงจร (Full Lifecycle) โดยเฉพาะ Cloud-Native Workloads เช่น Containers และ Serverless Functions การใช้ CNAPP จะช่วยให้บริษัทฯ มั่นใจได้ว่าทั้งแอปพลิเคชันและการทำงานบนคลาวด์มีความปลอดภัยตั้งแต่ขั้นตอนการพัฒนาไปจนถึงการใช้งานจริง

เทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์: กรอบการทำงานเพื่อความมั่นคงปลอดภัยของปัญญาประดิษฐ์

เนื่องจากบริษัทฯ ได้เริ่มนำเทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ (AI) มาใช้ในการดำเนินงาน ภัยคุกคามที่มุ่งเป้าไปที่ระบบ AI จึงกลายเป็นความเสี่ยงใหม่ที่ต้องจัดการ ในเชิงกลยุทธ์ บริษัทฯ จึงมีแผนจะจัดทำ AI Governance Framework และมาตรฐานความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์เฉพาะสำหรับระบบ AI เพื่อกำหนดมาตรการควบคุมและธรรมาภิบาลสำหรับการใช้งานปัญญาประดิษฐ์ให้เป็นไปอย่างปลอดภัย โดยมุ่งเน้นการควบคุมในสองมิติสำคัญ ได้แก่ ความสมบูรณ์ของข้อมูลและโมเดล (Data and

Model Integrity และความปลอดภัยในการใช้งาน (Usage Security) ทั้งการใช้งานระบบปัญญาประดิษฐ์ขององค์กร และการใช้งานระบบปัญญาประดิษฐ์ที่ให้บริการภายนอก ซึ่งมีความเสี่ยงในเรื่องการทำข้อมูลขององค์กรรั่วไหล (Data Leakage) ทั้งนี้การสร้างความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ให้แก่ระบบงานปัญญาประดิษฐ์ที่ให้บริการทั้งแก่ลูกค้าและบุคลากรภายในจะต้องถูกบริหารจัดการให้ถูกต้องและสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาระบบข้างต้น

การป้องกันเชิงข้อมูลอัจฉริยะ: การบูรณาการข่าวกรองภัยคุกคามระดับชาติ (Malware Information Sharing Platform - MISIP)

บริษัทฯ มีแผนงานในการเชื่อมต่อกับแพลตฟอร์มการแบ่งปันข้อมูลมัลแวร์ (Malware Information Sharing Platform - MISIP) ของสำนักงานคณะกรรมการการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์แห่งชาติ (สกมช.) ให้เสร็จ

สมบูรณ์ ซึ่งจะทำให้บริษัทฯ สามารถได้รับข้อมูลภัยคุกคามและนำไปปรับใช้กับระบบงานที่มีอยู่ในปัจจุบัน เพื่อยกระดับความสามารถในการรับข้อมูลภัยคุกคามแบบเรียลไทม์ และนำมาใช้ในการป้องกันเชิงรุกได้อย่างมีประสิทธิภาพ

การขยายขอบเขตการกำกับดูแล: การบริหารจัดการความเสี่ยงจากภายนอกและห่วงโซ่อุปทาน (External Party and Supply chain Management)

ในส่วนของการบริหารจัดการความเสี่ยงจากภายนอกและห่วงโซ่อุปทาน (External Risk & Supply Chain Management) บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการจัดการความเสี่ยงตั้งแต่ต้นทาง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการพัฒนาซอฟต์แวร์และการบริหารจัดการความเสี่ยงจากบุคคลภายนอก (Third-Party Risk Management) เพื่อให้มั่นใจในความปลอดภัยของระบบห่วงโซ่อุปทานทั้งหมด สำหรับความเสี่ยงที่เกิดจากบุคคลภายนอกและพันธมิตรทางธุรกิจ บริษัทฯ จำเป็นต้องขยายขอบเขตการกำกับดูแลให้ครอบคลุมคู่ค้าและห่วงโซ่อุปทานทั้งหมด โดยมีแผนนำ External Attack Surface Management (EASM) มาใช้ ซึ่ง EASM จะช่วยให้บริษัทฯ สามารถประเมินความเสี่ยงด้านไซเบอร์ของตนเองและของพันธมิตรได้อย่างต่อเนื่องจากมุมมองของผู้โจมตี (Attacker's View)

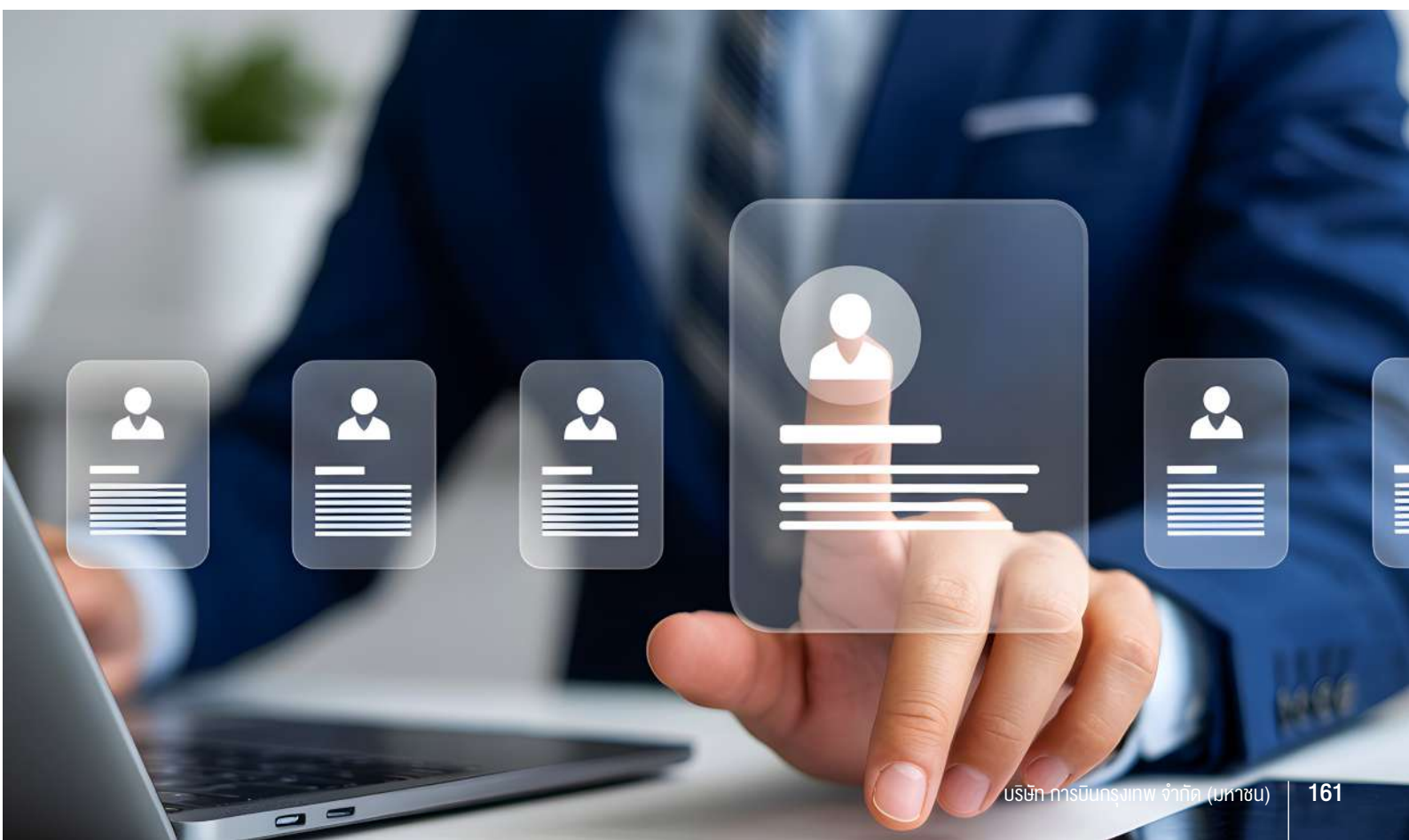
ซึ่งรวมถึงการเฝ้าระวังสินทรัพย์ดิจิทัลที่เปิดเผยสู่สาธารณะทั้งหมด (เช่น เว็บไซต์, IP, Cloud Services) ของบริษัทฯ และคู่ค้าสำคัญ การจัดการสินทรัพย์ภายนอกนี้ ช่วยให้บริษัทฯ สามารถระบุช่องโหว่ที่ไม่ได้ถูกค้นพบ (Shadow IT) และภัยคุกคามที่อาจส่งผลกระทบต่อห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Risk) ได้อย่างมีประสิทธิภาพและทันเวลาที่

ท้ายที่สุด บริษัทฯ ให้ความมั่นใจว่า ความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์คือภารกิจที่บริษัทฯ ให้ความสำคัญอย่างยิ่งด้วยโครงการที่ครอบคลุมและมีวิสัยทัศน์ บริษัทฯ มุ่งมั่นที่จะปกป้องข้อมูลส่วนบุคคลของลูกค้า สร้างความต่อเนื่องทางธุรกิจ และขับเคลื่อนองค์กรให้เติบโตอย่างยั่งยืนภายใต้หลักบรรษัทภิบาลที่เข้มแข็ง ซึ่งทั้งหมดนี้เป็นการต่อยอดความน่าเชื่อถือและความพร้อมในการให้บริการของบริษัทฯ ต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม

การบริหารจัดการข้อมูลส่วนบุคคล

บริษัทตระหนักถึงความสำคัญของการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลของลูกค้า คู่ค้า พนักงานและผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม จึงได้กำหนดนโยบาย และแนวปฏิบัติด้านการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลให้สอดคล้องกับ

พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 (Personal Data Protection Act. “PDPA”) และมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง โดยมีเจ้าหน้าที่คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลเป็นผู้ขับเคลื่อนนโยบายไปสู่การปฏิบัติ



แนวปฏิบัติด้านการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล ตาม PDPA

การเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคล

จัดเก็บข้อมูลอย่างจำกัดเท่าที่จำเป็นต่อการให้บริการ การทำนิติกรรม หรือได้รับความยินยอมจากเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล การใช้หรือเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคล เป็นไปตาม วัตถุประสงค์ที่ได้แจ้งตามประกาศการคุ้มครอง ข้อมูลส่วนบุคคล หรือเป็นการปฏิบัติตามสัญญา การปฏิบัติตามกฎหมาย หรือประโยชน์โดยชอบด้วยกฎหมาย

การเก็บรักษาและลบข้อมูล

จัดให้มีมาตรการเก็บรักษาและปกป้องข้อมูลส่วนบุคคลที่เพียงพอ และเหมาะสม รวมถึงการกำหนดระยะเวลาการจัดเก็บข้อมูล และลบข้อมูลเมื่อครบระยะเวลาการจัดเก็บ หรือการใช้งาน หรือตาม คำร้องขอของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล

สิทธิของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล

จัดให้มีช่องทางอีเมล dataprivacy@bangkokair.com เพื่อรองรับการใช้สิทธิของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลตามกฎหมาย

การสร้างความรู้ความตระหนักรู้ เกี่ยวกับพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (PDPA Awareness)

ในปี 2568 บริษัทได้บูรณาการเนื้อหาเรื่อง PDPA Awareness ในหลักสูตร Orientation แบบ Online Self-Learning สำหรับพนักงานเข้าใหม่ พร้อมสื่อสารความรู้ด้านการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลผ่าน KM Blog อย่างต่อเนื่อง และดำเนินการทบทวนนโยบายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้พนักงานมีความเข้าใจในบทบาทและหน้าที่ด้านการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล และสามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างสอดคล้องกับนโยบายและแนวปฏิบัติของบริษัท

การบริหารจัดการข้อร้องเรียนด้านข้อมูลส่วนบุคคลของลูกค้า

ในปี 2568 บริษัทฯ ได้รับข้อร้องเรียนจากลูกค้าเกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคลจำนวน 1 เรื่อง โดยได้ดำเนินการชี้แจงตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง พร้อมปรับปรุงกระบวนการภายในเพื่อป้องกันการเกิดซ้ำ ปัจจุบันเรื่องดังกล่าวได้รับการแก้ไข และปิดข้อร้องเรียนเรียบร้อยแล้ว





ข้อมูลทั่วไปของบริษัท

ชื่อบริษัท :	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
ชื่อย่อ :	BA
เลขทะเบียนบริษัท :	0107556000183
ประเภทธุรกิจ :	ธุรกิจสายการบินและกิจการสนามบินและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับสนามบิน
ทุนจดทะเบียนและทุนที่ออกชำระแล้ว :	หุ้นสามัญจำนวน 2,100,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท รวมมูลค่า 2,100,000,000 บาท
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่ :	เลขที่ 99 หมู่ที่ 14 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์ : (66) 2 265 5678 โทรสาร : (66) 2 265 5775 เว็บไซต์ : www.bangkokair.com
ฝ่ายนักลงทุนสัมพันธ์ :	โทรศัพท์ : (66) 2 265 8796-97 โทรสาร : (66) 2 265 5727 เว็บไซต์ : ir@bangkokair.com
นายทะเบียนหลักทรัพย์ :	บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด 93 อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ถนนรัชดาภิเษก เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400 โทรศัพท์ : (66) 2 009 9000 โทรสาร : (66) 2 009 9991 เว็บไซต์ : http://www.set.or.th/tsd
ผู้สอบบัญชี :	บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ชั้น 33 อาคารเลอริชดา 193/136-137 ถนนรัชดาภิเษก คลองเตย กรุงเทพฯ 10110 โทรศัพท์ : (66) 2 264 9090 โทรสาร : (66) 2 264 0789-90 เว็บไซต์ : www.ey.com

1. ในเดือนกุมภาพันธ์ 2565 บริษัทฯถูกฟ้องจากอดีตพนักงานของบริษัทฯจำนวน 2 ราย เพื่อเรียกเงินชดเชยจากการเลิกจ้างไม่เป็นธรรมเป็นจำนวนเงินรวม 46 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยและเงินเพิ่มในอัตราร้อยละ 7.5 และร้อยละ 15 ต่อปีตามลำดับ โดยศาลชั้นต้นได้มีคำพิพากษาให้บริษัทฯจ่ายค่าเสียหายเป็นเงิน 1.4 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 5 ต่อปี เมื่อวันที่ 16 สิงหาคม 2566 บริษัทฯได้ยื่นอุทธรณ์ต่อศาลพร้อมกับขอทุเลาการบังคับคดีในชั้นอุทธรณ์ โดยศาลสั่งให้บริษัทฯวางหลักประกันการชำระหนี้ตามคำพิพากษา เป็นเงินทั้งสิ้น 1.7 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯได้วางหลักประกันแล้วเมื่อวันที่ 29 สิงหาคม 2566 ต่อมาเมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2567 ศาลชั้นต้นได้อ่านคำพิพากษาของศาลอุทธรณ์คดีชำนาญพิเศษซึ่งได้พิพากษาให้ยกฟ้องโจทก์ ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลฎีกา ซึ่งผู้บริหารของบริษัทฯเชื่อว่าผลสรุปของคดีความดังกล่าวในอนาคตจะไม่ส่งผลกระทบต่ออย่างมีสาระสำคัญต่อฐานะการเงินของบริษัทฯ
2. ในเดือนมกราคม 2565 บริษัทฯถูกอดีตพนักงานของบริษัทฯยื่นคำร้องต่อพนักงานตรวจแรงงานเพื่อเรียกเงินชดเชยจากการเลิกจ้างไม่เป็นธรรมเพิ่มเติมเป็นจำนวนเงิน 2.3 ล้านบาท ซึ่งต่อมาพนักงานตรวจแรงงานมีคำสั่งให้บริษัทฯจ่ายเงินชดเชยจากการเลิกจ้างไม่เป็นธรรมเพิ่มเติมเป็นจำนวนเงิน 0.4 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 15 ต่อปี ต่อมาอดีตพนักงานได้ยื่นฟ้องพนักงานตรวจแรงงานและบริษัทฯต่อ ศาลชั้นต้นให้เพิกถอนคำสั่งของพนักงานตรวจแรงงานเฉพาะเรื่องค่าชดเชยและให้บริษัทฯจ่ายค่าชดเชยเพิ่มเติมอีก 1.9 ล้านบาทและขอแก้ไขมูลฟ้องในระหว่างการพิจารณาคดีให้บริษัทฯชำระค่าเสียหายจากการเลิกจ้างไม่เป็นธรรมเพิ่มเติมจากค่าฟ้องเดิมเป็นเงิน 50 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 5 ต่อปี ในขณะที่บริษัทฯยื่นฟ้องพนักงานตรวจแรงงานต่อศาลชั้นต้นเพื่อให้เพิกถอนคำสั่งที่บริษัทฯ จ่ายเงินชดเชยเพิ่มเติมดังกล่าว ในเดือนกรกฎาคม 2566 ศาลชั้นต้นมีคำพิพากษาให้ยกฟ้องทั้งสองคดี ต่อมาเมื่อวันที่ 14 กันยายน 2566 บริษัทฯได้ยื่นอุทธรณ์ต่อศาลพร้อมกับขอทุเลาการบังคับคดีในชั้นอุทธรณ์โดยบริษัทฯได้วางหลักประกันเพิ่มเติมเป็นเงิน 0.2 ล้านบาทในวันเดียวกัน และเมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2567 ศาลชั้นต้นได้อ่านคำพิพากษาของศาลอุทธรณ์คดีชำนาญพิเศษซึ่งได้พิพากษาให้ยกฟ้องโจทก์ ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลฎีกา ซึ่งผู้บริหารของบริษัทฯ เชื่อว่าผลสรุปของคดีความดังกล่าวในอนาคตจะไม่ส่งผลกระทบต่ออย่างมีสาระสำคัญต่อฐานะการเงินของบริษัทฯ

คำอธิบายผลการดำเนินงาน และวิเคราะห์ฐานะทางการเงิน

บทสรุปผู้บริหาร

ในปี พ.ศ. 2568 อุตสาหกรรมการบินมีอัตราการเติบโตของปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers: RPK) ของทุกภูมิภาคทั่วโลก เฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 5.3 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีพ.ศ. 2567 โดยสายการบินในภูมิภาคแอฟริกา มีอัตราการเติบโตมากที่สุดเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 9.4 รองลงมาคือสายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกและลาติน อเมริกา ซึ่งมีอัตราการเติบโตร้อยละ 7.8 และ 7.0 ตามลำดับ

ในด้านปริมาณการผลิตผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers: ASK) ของทุกภูมิภาคทั่วโลกเฉลี่ยเติบโตอยู่ที่ร้อยละ 5.2 เมื่อเปรียบเทียบกับปีพ.ศ. 2567 โดยสายการบินในภูมิภาคแอฟริกา มีอัตราการเติบโตขึ้นมากที่สุดที่ร้อยละ 8.3 รองลงมาคือสายการบินในภูมิภาคลาตินอเมริกาและเอเชียแปซิฟิกที่ร้อยละ 7.4 และ 6.5 ตามลำดับ ในด้านภาพรวมของอัตราการบรรทุกผู้โดยสาร (Passenger load factor: PLF) ของทุกภูมิภาคทั่วโลกเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 83.6 เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.1 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน (ที่มา: สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ)

สำหรับภาคการท่องเที่ยวในประเทศไทยในปี พ.ศ. 2568 ที่ผ่านมามีนักท่องเที่ยวต่างชาติ 7.0 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี พ.ศ. 2567 โดยมีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติสะสมทั้งสิ้น 32,974,321 คน ในจำนวนนี้ตัวเลขนักท่องเที่ยวจีนยังคงต่ำกว่าปี พ.ศ.2562 ถึงร้อยละ 34.0 ส่วนจำนวนนักท่องเที่ยวกลุ่มมุสลิมลดลงร้อยละ 54.0 จากความขัดแย้งด้านภูมิรัฐศาสตร์ ในขณะที่ภูมิภาคอื่นๆ ยังคงมีอัตราเติบโตที่ดีรวมถึงรัสเซีย ยูเครน และอิสราเอล เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันกับปีก่อนหน้า (ที่มา: กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา)

ไตรมาส 4 ปี 2568 ซึ่งเป็นช่วงฤดูกาลท่องเที่ยว บริษัทฯ ได้เพิ่มจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางบินที่เป็นจุดหมายปลายทางที่เป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยว เช่น เส้นทางกรุงเทพ-สมุย กรุงเทพ-กระบี่ และกรุงเทพ-ตราด แต่เนื่องจากในไตรมาสนี้บริษัทฯ ได้ส่งคืนเครื่องบินประเภทแอร์บัสตามเงื่อนไขสัญญาเช่า จำนวน 1 ลำ จึงทำให้ต้องบริษัทฯ ต้องบริหารจัดการปริมาณที่นั่งให้บริการให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทาง โดยมุ่งเน้นเส้นทางที่เหมาะสมกับเครือข่ายการบิน

และมีศักยภาพในการทำกำไร ในเดือนตุลาคม 2568 บริษัทฯ จึงได้ยกเลิกให้บริการเที่ยวบินเส้นทางกรุงเทพ-ลำปาง ภายหลังจากที่ได้ยกเลิกเส้นทางบิน ลำปาง-แม่ฮ่องสอนในเดือนกรกฎาคม 2568 ส่งผลให้ปริมาณที่นั่งรวมในไตรมาสนี้นลดลงร้อยละ 5.1 จากปี 2567 ในขณะที่จำนวนผู้โดยสารที่ให้บริการอยู่ที่ 1.0 ล้านคน ลดลงร้อยละ 3.1 และมีอัตราขนส่งผู้โดยสารเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 76.1 บริษัทฯ มีกำไรจากการดำเนินงาน 823.7 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.1 และรายงานผลกำไรสุทธิระหว่างงวด 441.5 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 17.2 เทียบกับปี 2567

ปี 2568 บริษัทฯ ให้บริการผู้โดยสาร 4.2 ล้านคน ลดลงร้อยละ 2.5 ซึ่งสอดคล้องกับปริมาณอุปสงค์ของนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้าประเทศไทยซึ่งลดลงจากปี 2567 ผู้โดยสารส่วนใหญ่ใช้บริการเส้นทางบินในประเทศอยู่ที่สัดส่วนร้อยละ 88.7 ของผู้โดยสารทั้งหมด สำหรับเส้นทางระหว่างประเทศสัดส่วนการใช้บริการลดลง สืบเนื่องมาจากความขัดแย้งด้านภูมิรัฐศาสตร์ระหว่างประเทศไทยกับประเทศกัมพูชา หากพิจารณาข้อมูลจุดขายบัตรโดยสาร (Point-of-Sale) พบว่าผู้โดยสารส่วนใหญ่มาจากจุดขายบัตรโดยสาร (Point-of-Sale) ผ่านเว็บไซต์และระบบเชื่อมต่อตรงกับบริษัทฯ รองลงมาได้แก่ผู้โดยสารที่เดินทางมาจากทวีปยุโรป และผู้โดยสารในประเทศไทย คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 49.3 ร้อยละ 18.4 และร้อยละ 17.8 ของผู้โดยสารทั้งหมด ตามลำดับ บริษัทฯ มีอัตราขนส่งผู้โดยสารเฉลี่ยในปี 2568 อยู่ที่ร้อยละ 76.1 ลดลง 4.2 จุดจากปี 2567

บริษัทฯ มีกำไรจากการดำเนินงาน ในปี 2568 จำนวน 5,589.2 ล้านบาท ปรับตัวดีขึ้นจากปี 2567 จำนวน 135.6 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.5 จากรายได้จากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบินและธุรกิจสนามบิน ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.6 และร้อยละ 10.9 เทียบกับปี 2567 ในขณะที่ค่าใช้จ่ายรวมของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.4 จากค่าใช้จ่ายในการบริหารและผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน ส่งผลให้บริษัทฯ มีกำไรก่อนรายได้ภาษีเงินได้ 4,343.1 ล้านบาท และมีผลกำไรสุทธิ 3,580.3 ล้านบาท บริษัทฯ รายงานผลกำไรส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เท่ากับ 3,549.2 ล้านบาท และมีผลกำไรต่อหุ้นเท่ากับ 1.69 บาท

การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญใน ปี 2568

1. บริษัทฯได้ทำการซื้อคืนหุ้นสามัญจำนวน 25.7 ล้านหุ้น คิดเป็นร้อยละ 1.23 ของหุ้นที่ออกและชำระแล้วรวมเป็นมูลค่า 361.5 ล้านบาท ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯที่อนุมัติโครงการซื้อหุ้นสามัญคืนในเดือนพฤษภาคม 2568 ระยะเวลาโครงการเริ่มตั้งแต่วันที่ 2 มิถุนายน 2568 ถึง วันที่ 2 ธันวาคม 2568
2. เดือนกรกฎาคม 2568 บริษัทฯ ได้ดำเนินการโอนสิทธิใบรับรองสนามบินสาธารณะสนามบินสมุย ให้แก่ บริษัทกรุงเทพบริหารสนามบิน จำกัด (BAM) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ และมีคุณสมบัติในการบริหารสนามบินสมุยตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (Civil Aviation Authority of Thailand: CAAT) ว่าด้วยมาตรฐานสนามบิน รวมถึงกฎหมายและมาตรฐานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
3. เดือนสิงหาคม 2568 บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาสั่งซื้อเครื่องบินเอทีอาร์ 72-600 จาก AVIONS DE TRANSPORT REGIONAL G.I.E. ซึ่งเป็นผู้ผลิตเครื่องบินในฝรั่งเศสจำนวน 10-12 ลำ โดยบริษัทฯ มีแผนในการรับมอบเครื่องบินดังกล่าวตั้งแต่ไตรมาส 4 ปี 2569 ถึงปี 2571
4. การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของเงินลงทุนในบริษัทร่วมและบริษัทย่อย
- 4.1 เดือนมีนาคม 2568 บริษัทฯได้ชำระเงินค่าหุ้นเพิ่มเติมในบริษัท อุตะภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวีเอชั่น จำกัด ตามสัดส่วนที่บริษัทฯถือหุ้นเป็นจำนวนเงิน 2,100.0 ล้านบาท ส่งผลให้บริษัทฯมีเงินลงทุนตามวิธีราคาทุน 6,000.0 ล้านบาท และมีสัดส่วนเงินลงทุนร้อยละ 40.0
- 4.2 เดือนพฤษภาคม 2568 บริษัทฯ ได้ชำระค่าหุ้นเพิ่มทุนในสัดส่วนเดิมจำนวน 128.5 ล้านบาท ในบริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวสต์ไวด์โฟลท์เซอร์วิส จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ตามมติอนุมัติให้เพิ่มทุนจ

ทะเบียนของบริษัทจากเดิม 670.0 ล้านบาท เป็น 800.0 ล้านบาท โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเตรียมเข้าประมูลโครงการให้บริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้นท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

4.3 เดือนสิงหาคม 2568 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ได้มีมติอนุมัติให้เพิ่มทุนจดทะเบียนจาก 300.0 ล้านบาท เป็น 450.0 ล้านบาท โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเตรียมตัวเข้าประมูลโครงการให้บริการคลังสินค้าที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งนี้บริษัทฯ ได้ชำระค่าหุ้นเพิ่มทุนในสัดส่วนเดิมจำนวน 73.5 ล้านบาท

4.4 เดือนธันวาคม 2568 บริษัทฯ ครัวการบินกรุงเทพ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ได้มีมติอนุมัติให้เพิ่มทุนจดทะเบียนจาก 750.0 ล้านบาท เป็น 1,650.0 ล้านบาท ส่งผลให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 93.33 เป็นร้อยละ 96.97 การเพิ่มทุนของบริษัทฯ ครัวการบินกรุงเทพ จำกัด มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อเตรียมความพร้อมในการเข้าประมูลธุรกิจอาหารขึ้นเครื่องบินที่สนามบินสุวรรณภูมิ

5. บริษัทฯ ได้รับรางวัลสกายแทร็กซ์ (Skytrax World Airline Awards) จำนวน 2 รางวัล ได้แก่ สายการบินระดับภูมิภาคที่ดีที่สุดในโลก (World's Best Regional Airline) และสายการบินระดับภูมิภาคที่ดีที่สุดในเอเชีย (Best Regional Airline in Asia) ประจำปี 2025 เป็นปีที่ 9 ติดต่อกัน

6. บริษัทฯ ได้รับการประเมิน SET ESG Ratings ประจำปี 2025 ในระดับ A ในกลุ่มอุตสาหกรรมบริการ จากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งสะท้อนถึงพัฒนาการด้านความยั่งยืนของบริษัทฯ เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า และการบูรณาการประเด็นสิ่งแวดล้อม สังคม และบรรษัทภิบาลเข้าสู่การดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง

ผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับปี 2568 สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568

งบการเงินรวมของบริษัทฯ ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อยจำนวน 16 บริษัท ได้แก่ 1) บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด 2) บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวิลด์ไวด์โฟลท์เซอร์วิส จำกัด 3) บริษัท การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น จำกัด 4) บริษัท บางกอกแอร์เวย์ส โฮลดิ้ง จำกัด 5) บริษัท เอสเอ เซอร์วิสเชส จำกัด 6) บริษัท บีเอฟเอส คาร์โก้ ดีเอ็มเค จำกัด 7) บริษัท บีเอซี กรุ๊ป เอิร์ส จำกัด 8) บริษัท

ครีวการบินกรุงเทพภูเก็ต จำกัด 9) บริษัท กรุ๊ปเมท์ พรี่โม จำกัด 10) บริษัท ครีวการบินกรุงเทพสมุย จำกัด 11) บริษัท ครีวการบินกรุงเทพเชียงใหม่ จำกัด 12) บริษัท มอร์แดนพีรี จำกัด 13) บริษัท บางกอกแอร์ เอวิเอชั่น เทรนนิง เซ็นเตอร์ จำกัด 14) บริษัท ครีวการบินกรุงเทพดอนเมือง จำกัด 15) บริษัท กรุงเทพ รีท แมเนจเม้นท์ จำกัด และ 16) บริษัท กรุงเทพบริหารสนามบิน จำกัด

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

	ตุลาคม-ธันวาคม			มกราคม – ธันวาคม		
	2568	2567	เปลี่ยนแปลง	2568	2567	เปลี่ยนแปลง
รายได้รวม	6,077.0	6,114.6	(0.6)%	26,067.2	26,041.2	0.1%
ค่าใช้จ่ายรวม	5,375.4	5,321.8	1.0%	20,715.5	20,637.8	0.4%
กำไร(ขาดทุน) จากการดำเนินงาน ⁽¹⁾	823.7	764.5	7.7%	5,589.2	5,453.5	2.5%
กำไร(ขาดทุน) สำหรับงวด	441.5	533.2	(17.2)%	3,580.3	3,798.1	(5.7)%
กำไร(ขาดทุน)สุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	431.6	531.0	(18.7)%	3,549.2	3,787.7	(6.3)%
EBIT ⁽²⁾	996.2	952.8	4.6%	5,724.5	5,718.3	0.1%
EBITDA ⁽²⁾	1,398.7	1,342.7	4.2%	7,304.6	7,254.8	0.7%
EBIT Ratio (ร้อยละ)	16.4	15.8	0.6 ppt	22.5	22.4	0.1 ppt
EBITDA Ratio (ร้อยละ)	23.0	22.2	0.8 ppt	28.6	28.4	0.2 ppt

หมายเหตุ

(1) ไม่รวมกำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยน กำไร(ขาดทุน) จากตราสารอนุพันธ์

(2) สำหรับการคำนวณ EBIT EBITDA EBIT margins และ EBITDA margins ต่อรายได้จากการดำเนินงาน เป็นการคำนวณเพิ่มเติมซึ่งผู้ลงทุนไม่ควรพิจารณาเป็นการแสดงผลการดำเนินงานหรือสภาพคล่อง หรือใช้ทดแทนกำไรสำหรับปี/งวด หรือกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน ซึ่งถูกแสดงในงบการเงินของบริษัทฯ ที่จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชี ทั้งนี้ เนื่องจากมีวิธีการคำนวณ EBIT และ EBITDA หลายวิธี EBIT และ EBITDA ตามที่ปรากฏในเอกสารฉบับนี้ อาจไม่สามารถนำไปเปรียบเทียบกับมาตรฐานที่มีชื่อเรียกอย่างเดียวกันที่ใช้โดยบริษัทอื่น

ข้อมูลธุรกิจสายการบิน

	หน่วย	ตุลาคม-ธันวาคม		มกราคม – ธันวาคม	
		ปี 2568	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2567
จำนวนผู้โดยสารที่ขนส่ง	พันคน	988.2	1,019.9	4,226.1	4,333.6
จำนวนเที่ยวบิน	เที่ยวบิน	11,713	11,719	48,856	48,077
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK)	ล้านคน-กม.	619.7	644.1	2,632.8	2,776.5
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK)	ล้านที่นั่ง-กม.	814.6	855.3	3,460.3	3,459.0
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor)	ร้อยละ	76.1	75.3	76.1	80.3
จำนวนที่นั่งทั้งหมด	พันที่นั่ง	1,243.7	1,310.7	5,340.5	5,280.6
อัตราการใช้เครื่องบิน ⁽¹⁾	ชั่วโมงต่อวันต่อลำ	9.0	8.5	8.7	8.6
ระยะทางบินโดยเฉลี่ย	กิโลเมตร	627.1	631.5	623.0	640.7
จำนวนเครื่องบิน ณ วันที่สิ้นสุดไตรมาส	ลำ	22	25	22	25

(ต่อ)

	หน่วย	ตุลาคม-ธันวาคม		มกราคม – ธันวาคม	
		ปี 2568	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2567
รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารต่อหน่วย (Passenger Yield) ⁽²⁾	บาทต่อคน-กม.	6.46	6.44	6.66	6.54
รายได้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK)	บาทต่อ ที่นั่ง-กม.	5.58	5.49	5.69	5.89
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK)		4.46	5.25	4.85	5.01
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร -ไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง (CASK- ex-fuel)		3.51	4.31	3.91	3.95
RASK – CASK		1.12	0.24	0.84	0.88

หมายเหตุ :

- (1) คำนวณจากเครื่องบินที่ใช้สำหรับปฏิบัติการบิน
- (2) รายได้จากผู้โดยสาร รวมรายได้ค่าธรรมเนียมขดเค้นค่าน้ำมันและเงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร แต่ไม่รวมรายได้ ค่าสัมภาระน้ำหนักเกิน หากรด้วยปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK)

ข้อมูลธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน

หน่วย : ล้านบาท

	ตุลาคม-ธันวาคม		มกราคม – ธันวาคม	
	ปี 2568	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2567
ครีวการบินกรุงเทพ (BAC)				
รายได้	352.0	274.1	1,289.5	1,080.1
EBITDA	47.1	(10.0)	254.3	103.0
กำไรสุทธิ	37.4	(23.1)	151.0	(41.2)
จำนวนที่อาหารที่ผลิตและให้บริการ (ล้านที่)	1.84	1.68	7.19	6.66
บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวสต์ไวด์ไฟลท์เซอร์วิส (GSE)				
รายได้	915.1	864.9	3,481.3	3,392.0
EBITDA	202.7	250.7	851.5	938.7
กำไรสุทธิ	130.2	173.2	539.9	602.7
จำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการ (เที่ยวบิน)	19,859	19,182	77,123	74,927
ดับบลิวเอฟเอสพีจี คาร์โก้ (WFS-Cargo)				
รายได้	757.9	658.8	2,794.6	2,632.8
EBITDA	449.3	390.4	1,647.9	1,549.4
กำไรสุทธิ	337.4	287.7	1,220.4	1,141.7
น้ำหนักของสินค้าที่ให้บริการ(ตัน)	136,219	130,718	508,748	502,698

ข้อมูลสนามบิน

	ตุลาคม-ธันวาคม		มกราคม – ธันวาคม	
	ปี 2568	ปี 2567	ปี 2568	ปี 2567
สนามบินสมุย				
จำนวนผู้โดยสารที่ให้บริการ (ล้านคน)	0.66	0.63	3.00	2.76
จำนวนเที่ยวบิน	8,129	7,410	33,823	30,381
สนามบินตราด				
จำนวนผู้โดยสารที่ให้บริการ (คน)	26,602	22,013	80,606	75,969
จำนวนเที่ยวบิน	502	368	1,596	1,448
สนามบินสุโขทัย				
จำนวนผู้โดยสารที่ให้บริการ (คน)	16,804	16,579	60,750	64,739
จำนวนเที่ยวบิน	368	368	1,460	1,464

รายได้รวม

ไตรมาส 4 ปี 2568

บริษัทฯ มีรายได้รวม 6,077.0 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 0.6 เทียบกับปี 2567 คิดเป็นสัดส่วนรายได้จากบัตรโดยสารของธุรกิจการบิน รายได้จากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน และธุรกิจสนามบินร้อยละ 65.6 ร้อยละ 25.7 และร้อยละ 2.0 ของรายได้รวมตามลำดับ

รายได้ที่ลดลงส่วนใหญ่มาจากการลดลงของรายได้บัตรโดยสารจากธุรกิจสายการบิน ซึ่งลดลง 137.8 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 3.3 จากจำนวนผู้โดยสารและ ราคาบัตรโดยสารเฉลี่ยที่ลดลง ในไตรมาสที่ 4 ปี 2568 ราคาบัตรโดยสารเฉลี่ยอยู่ที่ 4,048.9 บาทต่อเที่ยวบินต่อคน ลดลงร้อยละ 0.5 และจำนวนผู้โดยสารที่ให้บริการอยู่ที่ 1.0 ล้านคน ลดลงร้อยละ 3.1 จากปี 2567 ผู้โดยสารที่ลดลงส่วนใหญ่เป็นผู้โดยสารเดินทางเส้นทางระหว่างประเทศ ซึ่งลดลงร้อยละ 32.0 จากการลดจำนวนเที่ยวบินเส้นทางบินกรุงเทพ-พนมเปญ และการปรับตารางบินเส้นทางกรุงเทพ-มัลดีฟส์ให้เหมาะสมกับความต้องการการเดินทาง ในขณะที่จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการเส้นทางบินในประเทศ ไม่แตกต่างกับไตรมาสที่ 4 ปี 2567 หรืออยู่ที่ จำนวน 1.0 ล้านคน โดยเส้นทาง สมุยมีอัตราการเติบโตอยู่ที่ร้อยละ 3.0 เทียบกับไตรมาสที่ 4 ปี 2567

บริษัทฯ มีรายได้จากการขายและบริการซึ่งเป็นรายได้จากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน 1,563.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.7 เทียบกับปี 2567 ส่วนใหญ่เพิ่มขึ้นจากผลประกอบการที่ปรับตัวดีขึ้นของบริษัท ครีวการบิน

กรุงเทพ จำกัด ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 20.4 จากจำนวนอาหารที่ให้บริการเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.7 รวมถึงผลประกอบการที่ดีขึ้นของบริษัท การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น จำกัด และ บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวิลด์ไวด์โพลีเทอรัล จำกัด ซึ่งมีรายได้ 68.3 ล้านบาท และ 824.8 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 35.1 และร้อยละ 7.1 ตามลำดับ

รายได้จากค่าบริการผู้โดยสารอยู่ที่ 120.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.6 เทียบกับปี 2567 จากจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางออกสนามบินสมุยที่เพิ่มขึ้นจากฤดูกาลท่องเที่ยวเป็นหลัก

บริษัทฯ มีรายได้อื่น 393.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.6 เทียบกับปี 2567 จากรายได้ค่าธรรมเนียมบัตรโดยสาร และค่าน้ำหนักสัมภาระส่วนเกินเป็นหลัก

บริษัทฯ มีส่วนแบ่งกำไรเงินลงทุนในบริษัทร่วมจำนวน 172.5 ล้านบาท ลดลง 15.8 ล้านบาท หรือร้อยละ 8.4 จากปี 2567 เป็นผลมาจากส่วนแบ่งขาดทุนจาก บริษัท อุตะเถา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวีเอชั่น จำกัด จำนวน 45.4 ล้านบาท อย่างไรก็ตามบริษัทฯมีส่วนแบ่งกำไรจาก บริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจี คาร์โก้ จำกัด 158.8 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 12.7 และส่วนแบ่งกำไรส่วนใหญ่มาจากเงินลงทุนในทรัสต์เพื่อการลงทุนในสิทธิการเช่า อสังหาริมทรัพย์สนามบินการบินกรุงเทพ (BAREIT) เพิ่มขึ้นร้อยละ 14.9 หรือมีส่วนแบ่งกำไรอยู่ที่ จำนวน 65.6 ล้านบาท

ปี 2568

บริษัทฯ มีรายได้รวม 26,067.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 26.0 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.1 จากรายได้จากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน และธุรกิจสนามบินปรับตัวสูงขึ้นร้อยละ 11.6 และ ร้อยละ 10.9 เมื่อเทียบกับปี 2567 ตามลำดับ ในขณะที่รายได้จากรายได้บัตรโดยสารของธุรกิจสายการบิน ลดลง 543.0 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.0 จากเส้นทางบินระหว่างประเทศซึ่งมีรายได้ลดลงร้อยละ 18.0 จากการลดเที่ยวบินที่เดินทางไปยังพม่าและประเทศกัมพูชา และการปรับลดปริมาณเที่ยวบินระหว่างประเทศให้เหมาะสมกับความต้องการเดินทาง ปี 2568 บริษัทฯ ขนส่งผู้โดยสารรวม 4.2 ล้านคน ลดลงร้อยละ 2.5 เทียบกับปี 2567 มีอัตราขนส่งผู้โดยสารอยู่ที่ร้อยละ 76.1 และราคาบัตรโดยสารเฉลี่ยเท่ากับ 4,148.5 บาท ต่อเที่ยวบินต่อคน หรือลดลงร้อยละ 1.0

บริษัทฯ มีรายได้จากการขายและบริการซึ่งเป็นรายได้จากธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน 5,852.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจำนวน 609.5 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการเพิ่มขึ้นของรายได้ของบริษัท คริวการบินกรุงเทพ จำกัด ซึ่งเพิ่มขึ้นจำนวน 267.4 ล้านบาทหรือร้อยละ 20.7 จากจำนวนมื้ออาหารที่ให้บริการที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.0 หรือให้บริการอยู่ที่ 7.2 ล้านมื้อ นอกจากนี้ ยังเป็นผล

มาจากการเพิ่มขึ้นของรายได้ บริษัท การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น จำกัด ซึ่งเพิ่มสูงขึ้น 128.5 ล้านบาท หรือร้อยละ 94.1 เทียบกับปี 2567 จากการให้บริการเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นที่สนามบินสมุยเป็นหลัก

บริษัทฯ มีเงินปันผลรับ 569.8 ล้านบาท และมีรายได้อื่น 1,396.6 ล้านบาท ลดลงจำนวน 120.1 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.9 จากรายได้ค่าเช่าและบริการ และเงินที่ได้รับคืนจากการชำระค่าซ่อมบำรุงล่วงหน้าเป็นหลัก อย่างไรก็ตามบริษัทฯ มีรายได้จากค่าสัมภาระส่วนเกินและบัตรโดยสารหมดอายุเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.7 และร้อยละ 4.3 ตามลำดับ

ปี 2568 บริษัทฯ มีส่วนแบ่งกำไรเงินลงทุนในบริษัทรวมจำนวน 705.2 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 11.1 จากส่วนแบ่งผลขาดทุนจาก บริษัท อุตะเกา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชั่น จำกัด จำนวน 116.6 ล้านบาท และการลดลงของส่วนแบ่งกำไรเงินลงทุนในกองทรัสต์เพื่อการลงทุนในสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินการบินกรุงเทพ (BAREIT) ร้อยละ 21.3 เทียบกับปี 2567 อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีส่วนแบ่งกำไรจากบริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจี การ์โก้ จำกัด จำนวน 591.5 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.7

ค่าใช้จ่ายรวม

ไตรมาสที่ 4 ปี 2568

บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายรวมเท่ากับ 5,375.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 53.6 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.0 จากปี 2567 ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นมาจากค่าใช้จ่ายในการบริหารซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 24.8 ในขณะที่ต้นทุนการขายและค่าใช้จ่ายในการขายและจัดจำหน่ายลดลงร้อยละ 0.8 และร้อยละ 24.0 ตามลำดับ

ตารางแสดงการเปลี่ยนแปลงของค่าใช้จ่ายหลัก

ไตรมาสที่ 4 ปี 2568	% ค่าใช้จ่ายรวม	เพิ่มขึ้น (ลดลง) (ล้านบาท)	หมายเหตุ
ต้นทุนขายและบริการ	84.5	(38.6)	
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	14.3	(40.7)	ราคาน้ำมันปรับตัวลดลง
เงินค่าจ้างและผลประโยชน์พนักงาน	15.8	66.3	ค่าตอบแทนให้กับพนักงาน
ค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน	13.0	(147.5)	ไม่มีรายการซ่อมบำรุงใหญ่
ค่าใช้จ่ายในการขายและจัดจำหน่าย	4.4	(74.9)	
ค่าสำรองที่นิ่งผ่านตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสาร	3.4	4.8	
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	8.8	93.9	

ค่าใช้จ่ายทางการเงินในไตรมาสที่ 4 ของปี 2568 จำนวน 489.8 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 5.8 ค่าใช้จ่ายทางการเงินส่วนใหญ่เป็นดอกเบี้ยจ่ายชำระให้กับทรัสต์เพื่อการลงทุนในสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินการบินกรุงเทพ (BAREIT) และดอกเบี้ยจ่ายชำระให้แก่สถาบันการเงินคิดเป็นร้อยละ 58.8 และร้อยละ 37.1 ของค่าใช้จ่ายทางการเงินรวมตามลำดับ

ปี 2568

บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายรวมเท่ากับ 20,715.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 77.7 ล้านบาทหรือร้อยละ 0.4 จากปี 2567 ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นมาจากค่าใช้จ่ายในการบริหาร ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.1 ในขณะที่ต้นทุนขายและบริการและค่าใช้จ่ายในการขาย และจัดจำหน่ายซึ่งลดลงร้อยละ 1.2 และร้อยละ 9.7 เทียบกับปี 2567 ตามลำดับ

- ต้นทุนขายและบริการ เท่ากับ 17,106.2 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นค่าน้ำมันเชื้อเพลิง เงินจ้างและผลประโยชน์พนักงาน ค่าซ่อมบำรุงรักษาเครื่องบิน และค่าบริการผู้โดยสาร ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 15.7 ร้อยละ 13.3 ร้อยละ 11.9 และ ร้อยละ 9.1 ของค่าใช้จ่ายรวมตามลำดับ
- ค่าใช้จ่ายในการขายและจัดจำหน่าย เท่ากับ 1,162.3 ล้านบาท ลดลง 124.6 ล้านบาทเมื่อเทียบกับปี 2567 ส่วนใหญ่ลดลงจากค่าสำรองที่นิ่งผ่านตัวแทน

จำหน่ายบัตรโดยสาร ซึ่งลดลงร้อยละ 6.5 หรือจำนวน 45.7 ล้านบาท จากจำนวนผู้โดยสารที่ปรับตัวลดลง

- ค่าใช้จ่ายในการบริหาร เท่ากับ 2,207.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.1 จากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับพนักงาน

บริษัทฯ รายงานขาดทุนจากอัตราตราแลกเปลี่ยน 237.5 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผลขาดทุนยังไม่ได้เกิดขึ้นจริง อันเนื่องมาจากความผันผวนของค่าเงินบาทระหว่างงวด

ปี 2568 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายทางการเงิน 2,005.5 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 4.3 จากการลดลงของดอกเบี้ยชำระให้แก่สถาบันการเงิน ซึ่งลดลงร้อยละ 8.3 เทียบกับปี 2567 จากปรับลดลงของอัตราดอกเบี้ยระหว่างงวด

งบแสดงฐานะทางการเงิน

หน่วย: ล้านบาท			
ณ วันที่	31 ธันวาคม 2568	31 ธันวาคม 2567	เปลี่ยนแปลง
สินทรัพย์			
สินทรัพย์หมุนเวียน	12,224.4	16,185.9	(3,961.5)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	9,559.6	8,235.6	1,324.0
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	1,423.0	1,390.5	32.5
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	468.6	5,312.0	(4,843.4)
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	773.2	1,247.9	(474.7)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	38,174.4	39,730.7	(1,556.3)
เงินลงทุนในบริษัทร่วม	9,299.0	6,763.5	2,535.5
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	14,904.3	18,907.7	(4,003.4)
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์	8,008.4	7,653.5	354.9
สินทรัพย์สิทธิการใช้	3,958.9	4,449.6	(490.7)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	2,003.8	1,956.3	47.5
รวมสินทรัพย์	50,398.8	55,916.6	(5,517.8)
หนี้สิน			
หนี้สินหมุนเวียน	12,181.1	11,905.7	275.4
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	1,665.4	761.9	903.5
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	1,736.7	1,997.2	(260.5)
เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	1,505.7	1,410.4	95.3

หน่วย:ล้านบาท

ณ วันที่	31 ธันวาคม 2568	31 ธันวาคม 2567	เปลี่ยนแปลง
ส่วนของหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	870.6	969.7	(99.1)
รายได้รับล่วงหน้า	3,251.9	3,239.6	12.3
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	3,150.8	3,526.9	(376.1)
หนี้สินไม่หมุนเวียน	24,944.6	28,154.5	(3,209.9)
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	5,963.7	7,979.5	(2,015.8)
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	929.4	1,548.5	(619.1)
ประมาณการหนี้สิน-ผลประโยชน์ของพนักงาน	1,445.2	1,237.3	207.9
หนี้สินภาษีเงินได้รอตัดบัญชี	2,213.2	2,976.5	(763.3)
หนี้สินทางการเงินระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน- สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	14,269.7	14,323.1	(53.4)
หนี้ไม่สินหมุนเวียนอื่น	123.3	89.5	33.8
รวมหนี้สิน	37,125.7	40,060.1	(2,934.4)
ส่วนของผู้ถือหุ้น			
ทุนออกจำหน่ายและชำระแล้ว	2,100.0	2,100.0	-
กำไร (ขาดทุน) สะสม	3,635.8	2,693.1	942.7
หุ้นสามัญซื้อคืน	(361.5)	-	(361.5)
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	8,137.6	11,332.6	(3,195.0)
อื่นๆ ⁽¹⁾	(238.8)	(269.3)	30.5
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	13,273.1	15,856.5	(2,583.4)

หมายเหตุ (1) ประกอบด้วยส่วนต่ำกว่าทุนจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทย่อยและส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวมทั้งสิ้น 50,398.8 ล้านบาท ลดลง 5,517.8 ล้านบาทหรือร้อยละ 9.9 จากวันที่ 31 ธันวาคม 2567 โดยมีรายละเอียดดังนี้

สินทรัพย์หมุนเวียน

บริษัทฯ มีสินทรัพย์หมุนเวียน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 12,224.4 ล้านบาท ลดลง 3,961.6 ล้านบาทจากสิ้นปี 2567 ส่วนใหญ่มาจากเงินฝากประจำในรายการสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่นซึ่งลดลงจำนวน 4,843.4 ล้านบาท อย่างไรก็ตามบริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นจำนวน 1,324.0 ล้านบาทจากเงินสดรับจากกิจกรรมดำเนินงานและกิจกรรมลงทุน

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน

บริษัทฯ มีสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนมีจำนวน 38,174.4 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 1,556.3 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการลดลงของสินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น จำนวน 4,003.4 ล้านบาท จากการปรับตัวลดลงของมูลค่าหุ้นในหลักทรัพย์เพื่อขายตามมูลค่าตลาดระหว่างงวด บริษัทฯ มีเงินลงทุนในบริษัทร่วมเพิ่มขึ้นจาก 6,763.5 ล้านบาทเป็น 9,299.0 ล้านบาท จากการลงทุนเพิ่มเติมในบริษัท อุตะภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชั่น จำกัด และ บริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจีคาร์โก้ จำกัด ระหว่างงวด

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทฯ มีหนี้สินรวมทั้งสิ้น 37,125.7 ล้านบาท ลดลง จำนวน 2,934.4 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.3 จากสิ้นปี 2567 โดยมีรายละเอียดดังนี้

หนี้สินหมุนเวียน

บริษัทฯ มีหนี้สินหมุนเวียน จำนวน 12,181.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจำนวน 275.4 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการเงินกู้ยืมระยะสั้นแก่สถาบันการเงินและเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี ที่เพิ่มขึ้น จำนวน 903.5 ล้านบาท และจำนวน 95.3 ล้านบาทตามลำดับ

บริษัทฯ มีหนี้สินหมุนเวียนอื่นลดลงจำนวน 376.1 ล้านบาท จากการชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน 684.0 ล้านบาท และภาษีเงินได้นิติบุคคลค้างจ่ายลดลง 50.4 ล้านบาท และบริษัทฯ มีเงินกู้ยืมระยะสั้นเพิ่มเติมจำนวน 260.0 ล้านบาท กับบริษัท อู่ตะเภาอินเตอร์เนชั่นแนล เอวไอซ์ จำกัด

หนี้สินไม่หมุนเวียน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทฯ มีหนี้สินไม่หมุนเวียน จำนวน 24,944.6 ล้านบาท ลดลงจำนวน 3,209.9 ล้านบาท จากสิ้นปี 2567 ส่วนใหญ่เป็นผลจากการชำระเงินกู้ยืมระยะยาวและหนี้สินตามสัญญาเช่า (สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี) จำนวนรวม 2,634.9 ล้านบาท และการลดลงของหนี้สินภาษีเงินได้รอตัดบัญชีจำนวน 763.3 ล้านบาท จากการปรับมูลค่าตามราคาตลาดของหลักทรัพย์เพื่อขายระหว่างงวด อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีรายการประมาณการหนี้สิน-ผลประโยชน์ของพนักงานเพิ่มขึ้น 207.9 ล้านบาท จากการประมาณการภาระผูกพันผลประโยชน์หลังออกจากงานที่สูงขึ้น ซึ่งเป็นผลจากอัตราการขึ้นเงินเดือน อัตราการลาออกของพนักงาน

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทฯ มีส่วนของผู้ถือหุ้นรวมทั้งสิ้น 13,273.1 ล้านบาท ลดลง 2,583.4 ล้านบาท เป็นผลมาจากการลดลงขององค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น 3,195.0 ล้านบาท จากการการเปลี่ยนแปลงราคาของหลักทรัพย์เพื่อขายตามมูลค่าตลาดและการซื้อคืนหุ้นสามัญ จำนวน 361.5 ล้านบาทระหว่างงวด

บริษัทฯ มีกำไรสะสม 3,635.8 ล้านบาท เพิ่มสูงขึ้น 942.7 ล้านบาท จากผลประกอบการของปี 2568

งบกระแสเงินสด

หน่วย : ล้านบาท		
ณ วันที่	31 ธันวาคม 2568	31 ธันวาคม 2567
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	5,914.8	6,518.5
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	2,853.9	(4,810.1)
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(7,444.7)	(6,450.4)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	1,324.0	(4,741.9)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นงวด	8,235.6	12,977.6
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด	9,559.6	8,235.6

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทฯ มีกำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงทรัพย์สินและหนี้สินดำเนินงาน 6,581.6 ล้านบาท และมีเงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน จำนวน 5,914.8 ล้านบาท จากผลการดำเนินงานที่มีกำไรระหว่างงวด โดยบริษัทฯ รายงานกำไรก่อนภาษีจ่ายปี 2568 จำนวน 5,351.7 ล้านบาท

บริษัทฯ มีเงินสดสุทธิจากกิจกรรมลงทุน จำนวน 2,853.9 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นเงินลงทุนในเงินฝากประจำ 4,838.6 ล้านบาท และเพิ่มเงินลงทุนในบริษัทร่วมฯ และลงทุนในที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ จำนวน 2,173.5 ล้านบาท และ จำนวน 1,064.6 ล้านบาทตามลำดับ บริษัทฯ ได้รับเงินปันผลรับจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมและเงินลงทุนในตราสารทุนรวม 913.0 ล้านบาท

บริษัทฯ มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 7,444.7 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นการชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว ชำระหนี้ตามสัญญาเช่า จ่ายต้นทุนทางการเงิน จำนวนรวม 5,044.3 ล้านบาท นอกจากนั้นในปี 2568 บริษัทฯ ได้จ่ายเงินปันผล ให้กับผู้ถือหุ้น จำนวน 2,519.2 ล้านบาท

ส่งผลให้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทฯ มี เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิ 1,324.0 ล้านบาท และเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด จำนวน 9,559.6 ล้านบาท

อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
		2568	2567
อัตราส่วนสภาพคล่องและการบริหารเงิน	อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า)	1.0	1.4
	ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย (วัน)	21.0	21.0
	ระยะเวลายาวสินค้าเฉลี่ย (วัน)	10.8	10.4
	ระยะเวลารับหนี้ (วัน)	39.0	41.0
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร	อัตรากำไร EBITDA (ร้อยละ)	28.6	28.4
	อัตรากำไรสุทธิ (ร้อยละ)	13.7	14.6
	อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น* (ร้อยละ)	24.6	23.2
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน	อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	2.80	2.53
	อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย (เท่า)	3.64	3.46

การพัฒนาอย่างยั่งยืน

บริษัทฯ มุ่งมั่นดำเนินธุรกิจควบคู่กับการสร้างการเติบโตที่ยั่งยืนร่วมกับผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน โดยให้ความสำคัญกับประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และบรรษัทภิบาล ในไตรมาสที่ 4 บริษัทฯ ได้ดำเนินงานด้าน ESG ตามแผนอย่างต่อเนื่อง พร้อมยกระดับคุณภาพการเปิดเผยข้อมูลให้สะท้อนผลการดำเนินงานที่มีสาระสำคัญต่อธุรกิจได้อย่างชัดเจนยิ่งขึ้น เพื่อรองรับความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสียและทิศทางข้อกำหนดด้านการเปิดเผยข้อมูลของตลาดทุน

ในปี 2568 บริษัทฯ ได้รับการปรับเพิ่มอันดับใน SET ESG Ratings จากระดับ BBB เป็นระดับ A เป็นอีกหนึ่งตัวสะท้อนถึงพัฒนาการด้าน ESG ของบริษัทฯ ในรอบปีที่ผ่านมา ทั้งในด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และบรรษัทภิบาล

การดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อม

โครงการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานแบบยั่งยืน

บริษัทฯ ลงนามในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) ว่าด้วยการส่งเสริมการใช้เชื้อเพลิงอากาศยานยั่งยืน (Sustainable Aviation Fuel – SAF) ร่วมกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) และอีก 8 สายการบินของประเทศไทย เพื่อร่วมขับเคลื่อนภาคการบินของไทยเปลี่ยนผ่านสู่ ‘การบินยั่งยืน’ สนับสนุนเป้าหมาย Net Zero 2050



กิจกรรมปลูกมะพร้าวเพื่อเกาะสมุย ปีที่ 8



กิจกรรมนี้เป็นส่วนหนึ่งของแนวทางขับเคลื่อนด้านสิ่งแวดล้อมภายใต้โครงการ Low Carbon Skies by Bangkok Airways มีเป้าหมายเพื่ออนุรักษ์ระบบนิเวศ พื้นที่สีเขียว สร้างความอุดมสมบูรณ์ให้กับเกาะสมุย ผ่านการปลูกมะพร้าวซึ่งเป็นสัญลักษณ์สำคัญของเกาะสมุย พร้อมส่งเสริมการท่องเที่ยวและวิถีชีวิตของชุมชน ให้คงอยู่อย่างยั่งยืนแก่คนรุ่นหลัง

Seasons of Giving 2025

บริษัทฯ ดำเนินกิจกรรมสนับสนุนชุมชนภายใต้กิจกรรม Seasons of Giving 2568 ภายใต้โครงการ Community of Love โดยส่งมอบผ้าห่มกันหนาวจำนวน 200 ผืน ซึ่งผลิตจากการนำชุดยูนิฟอร์มพนักงานที่ไม่ใช้แล้วและขวดน้ำดื่มไร้ฉลากจากบริการบนเที่ยวบินเข้าสู่กระบวนการรีไซเคิล พร้อมสิ่งของจำเป็นให้แก่สถานศึกษาและศูนย์พัฒนาเด็กเล็กในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่



โครงการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานแบบยั่งยืน



บริษัทฯ มอบเงินสนับสนุนรวม 1,040,000 บาท ให้กับมูลนิธิอนุรักษ์แนวปะการังและสิ่งมีชีวิตใต้ทะเลในสมเด็จพระเจ้าลูกเธอ เจ้าฟ้าสิริวัณณวรี นารีรัตนราชกัญญา อันเนื่องมาจากพระดำริสมเด็จพระเจ้าลูกเธอ เจ้าฟ้าสิริวัณณวรี นารีรัตนราชกัญญา ในการส่งเสริมการอนุรักษ์ และฟื้นฟูทรัพยากรทางทะเลของไทยอย่างเป็นรูปธรรม

การดำเนินงานด้านสังคม

โครงการติดปีกเติมฝัน สร้างสรรค์โอกาสการเรียนรู้



บริษัทฯ ดำเนินโครงการ “ติดปีกเติมฝัน สร้างสรรค์โอกาสการเรียนรู้” อย่างต่อเนื่อง เพื่อส่งเสริมความรู้และความเข้าใจด้านอาชีพการบินแก่เยาวชนในพื้นที่ดำเนินงาน โดยจัดกิจกรรมแนะแนวอาชีพเจ้าหน้าที่บริการภาคพื้นดินให้แก่นักเรียนและคณะครูโรงเรียนที่ปราชญ์พิทยา อำเภอเกาะสมุย จำนวน 120 คน และกิจกรรม Airport Tour ณ สนามบินสุโขทัย สำหรับนักเรียนโรงเรียนวัดท่าช้าง จำนวน 50 คน ซึ่งครอบคลุมการเรียนรู้เกี่ยวกับบทบาทของนักบินและพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน โดยมีพนักงานจิตอาสา Blue Volunteers และ ESG PG Heroes ร่วมถ่ายทอดองค์ความรู้

โครงการข้าวสารปันสุข



ในปี 2568 บริษัทฯ ส่งมอบข้าวสารจำนวนรวม 1,200 กิโลกรัมให้กับชุมชนรอบสนามบินสมุย สุโขทัย และตราด เพื่อสนับสนุนครัวเรือนที่ขาดแคลน โดยเฉพาะกลุ่มเปราะบาง และบรรเทาภาระค่าใช้จ่ายในชีวิตประจำวัน โดยการดำเนินการนี้สะท้อนบทบาทของบริษัทฯ ในการสนับสนุนชุมชนใกล้เคียงพื้นที่ดำเนินงานของบริษัทฯ และเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชนอย่างต่อเนื่อง

การส่งมอบความห่วงใยสู่ผู้ประสบอุทกภัยภาคใต้



บริษัทฯ จัดหาและรวบรวมสิ่งของบริจาคจากผู้บริหารและพนักงาน เพื่อให้ความช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัยในพื้นที่ภาคใต้ โดยได้ส่งมอบเครื่องฉีบน้ำแรงดันสูงจำนวน 10 เครื่อง ถุงยังชีพ 682 ถุง สิ่งของอุปโภคบริโภคและเครื่องนุ่งห่ม รวมถึงข้าวสารอินทรีย์รวม 348 กิโลกรัม เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ

การส่งมอบสิ่งของให้กับศูนย์พักพิง สถานการณ์ชายแดนจังหวัดตราด



บริษัทฯ สนับสนุนสิ่งของจำเป็นแก่ศูนย์พักพิงในจังหวัดตราด ซึ่งรองรับผู้พักพิงกว่า 5,400 ราย จากสถานการณ์บริเวณชายแดน โดยดำเนินการผ่านการประสานงานกับหน่วยงานอำเภอในพื้นที่เพื่อกระจายความช่วยเหลืออย่างมีประสิทธิภาพ สะท้อนบทบาทของบริษัทฯ ในการตอบสนองต่อสถานการณ์ฉุกเฉินและสนับสนุนชุมชนในพื้นที่ดำเนินงาน

การดำเนินงานด้านบรรษัทภิบาล

ได้รับการจัดอันดับหุ้นยั่งยืน ระดับ A จาก SET ESG Ratings 2025



ในปี 2568 บริษัทฯ ได้รับการประเมิน SET ESG Ratings ประจำปี 2025 ในระดับ A ในกลุ่มอุตสาหกรรมบริการจากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งสะท้อนถึงพัฒนาการด้านความยั่งยืนของบริษัทฯ เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า และการบูรณาการประเด็นสิ่งแวดล้อม สังคม และบรรษัทภิบาลเข้าสู่การดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง

รางวัล ASOCIO Award 2025 สาขาความเป็นเลิศด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์



บริษัทฯ ได้รับรางวัล ASOCIO Award 2025 สาขา Cybersecurity จากสมาพันธ์อุตสาหกรรมคอมพิวเตอร์เอเชีย-โอเชียเนีย (ASOCIO) ภายในงาน ASOCIO Digital Summit 2025 ซึ่งสะท้อนถึงการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานด้านความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์และระบบสารสนเทศขององค์กรอย่างต่อเนื่อง



การกำกับดูแลกิจการ

บริษัทฯ ได้ยึดถือและปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีในการดำเนินกิจการผ่านทางกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน และถือว่าหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีนั้นเป็นปัจจัยสำคัญในการส่งเสริมความสำเร็จในภาพรวมของบริษัทฯ ในฐานะที่เป็นองค์กรหนึ่งที่มีความรับผิดชอบต่อสังคมโดยนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ เป็นไปตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2555 ตามแนวทางที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนด โดยนโยบายในการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ มีรายละเอียดดังนี้

ความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์: กลไกขับเคลื่อนความยั่งยืนและการเติบโต

นโยบายด้านการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ เป็นไปตามแนวทางหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2555 (The Principles of Good Corporate Governance For Listed Companies, 2012) ที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (ตลาดหลักทรัพย์ฯ) ได้กำหนดให้นำมาใช้เป็นแนวทางในการจัดทำนโยบายด้านการกำกับดูแลกิจการของบริษัทจดทะเบียน และ

สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลของ The Organization for Economic Co-operation and Development (OECD) และ ASEAN Corporate Governance Scorecard (ASEAN CG Scorecard) ประกอบด้วยหลักการและแนวปฏิบัติที่ดีเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการใน 5 หมวด ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

หมวดที่ 1. สิทธิของผู้ถือหุ้น

หลักการ : ผู้ถือหุ้นมีสิทธิในความเป็นเจ้าของบริษัทฯ บริษัทฯ จึงควรส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นได้ใช้สิทธิของตน

แนวปฏิบัติที่ดี : บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการใช้สิทธิของผู้ถือหุ้น และจะไม่กระทำการใด ๆ อันเป็นการละเมิด จำกัด หรือลดทอนสิทธิของผู้ถือหุ้น โดยบริษัทฯ จะสนับสนุน ส่งเสริม และอำนวยความสะดวกให้ผู้ถือหุ้นทุกกลุ่มเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นและใช้สิทธิของตนในเรื่องต่าง ๆ เพื่อประโยชน์ของบริษัทฯ และผู้ถือหุ้นอย่างสม่ำเสมอ สิทธิของผู้ถือหุ้นนั้น รวมถึงแต่ไม่จำกัดอยู่เพียง สิทธิในการซื้อขาย หรือจำหน่าย จ่าย โอนหุ้น สิทธิในเงินปันผล สิทธิในการได้รับข้อมูลข่าวสารที่สำคัญของกิจการ หรือมีผลกระทบกับกิจการ สิทธิในการเข้าร่วมประชุมและออกเสียงลงคะแนนในที่ประชุมผู้ถือหุ้นในเรื่องต่าง ๆ

หมวดที่ 2. การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

หลักการ : ผู้ถือหุ้นทุกรายควรได้รับการปฏิบัติที่เท่าเทียมกันและเป็นธรรม

แนวปฏิบัติที่ดี : บริษัทฯ จะกำกับดูแลให้มีการปฏิบัติที่เท่าเทียมกันและเป็นธรรมแก่ผู้ถือหุ้นทุกกลุ่ม ทั้งผู้ถือหุ้นรายใหญ่และรายย่อย โดยกำหนดแนวทางและวิธีการเปิดเผยและเข้าถึงข้อมูลอย่างเท่าเทียมกัน เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นรายย่อยหรือส่วนน้อยเข้ามีส่วนร่วมในการเสนอหรือพิจารณาเรื่องต่าง ๆ ในที่ประชุมผู้ถือหุ้น เช่น ผู้ถือหุ้นรายย่อยสามารถเสนอชื่อบุคคลเพื่อเข้าเป็นกรรมการได้โดยเสนอชื่อล่วงหน้าในเวลาอันสมควร หรือผู้ถือหุ้นรายย่อยสามารถร่วมกันขอให้เพิ่มวาระการประชุมได้ รวมทั้งกำหนดมาตรการป้องกันการใช้อิทธิพลภายในเพื่อหาผลประโยชน์ให้แก่ตนเอง หรือผู้อื่นในทางมิชอบ (Abusive Self-dealing) ซึ่งถือเป็นการเอาเปรียบหรืออาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ถือหุ้นโดยรวมได้ เช่น การซื้อขายหลักทรัพย์โดยใช้ข้อมูลภายใน (Insider Trading) อีกทั้ง กำหนดให้มีการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสียของกรรมการ ผู้บริหาร และผู้เกี่ยวข้องเพื่อขจัดความขัดแย้งของผลประโยชน์ โดยกำหนดไม่ให้กรรมการและ/หรือผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียมีส่วนร่วมในการพิจารณาหรือให้ความเห็น หรือการตัดสินใจทำธุรกรรมที่มีความขัดแย้งของผลประโยชน์ อีกทั้ง บริษัทฯ จะจัดกิจกรรมเพื่อเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างผู้ถือหุ้น และผู้ถือหุ้นกับบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง

หมวดที่ 3. บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย

หลักการ : ผู้มีส่วนได้เสียควรได้รับการดูแลจากบริษัทฯ ตามสิทธิที่มีตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และบริษัทฯ ควรจัดให้มีกลไกหรือกระบวนการเพื่อส่งเสริมความร่วมมือระหว่างบริษัทฯ กับผู้มีส่วนได้เสีย

แนวปฏิบัติที่ดี : บริษัทฯ กำหนดนโยบายให้มีการปฏิบัติอย่างดีและเป็นธรรมต่อผู้มีส่วนได้เสียแต่ละกลุ่ม โดยคำนึงถึงสิทธิของผู้มีส่วนได้เสียตามกฎหมาย หรือตามข้อตกลงทางการค้าหรือพันธกิจที่มีกับบริษัทฯ เป็นหลัก ทั้งนี้ บริษัทฯ จะพัฒนากลไกการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสีย รวมทั้งความร่วมมือระหว่างบริษัทฯ กับผู้มีส่วนได้เสียแต่ละกลุ่มเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของบริษัทฯ ซึ่งจะสร้างความมั่นคงและมั่นคงอย่างยั่งยืนให้แก่กิจการ

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายความรับผิดชอบต่อสังคม โดยคำนึงถึงปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม ซึ่งมีความเกี่ยวพันโดยตรงกับการประกอบกิจการของบริษัทฯ เป็นหลัก

เพื่อวัตถุประสงค์ของแนวปฏิบัตินี้ ผู้มีส่วนได้เสียที่สำคัญ ได้แก่ ลูกค้า คู่ค้า พนักงาน ผู้ถือหุ้น นักลงทุน เจ้าหนี้ ชุมชน หน่วยสังคม หน่วยงานภาครัฐ คู่แข่งขันทางการค้า เป็นต้น

หมวดที่ 4. การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

หลักการ : บริษัทฯ ควรกำกับดูแลให้มีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับบริษัทอย่างถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลา โปร่งใส ผ่านช่องทางที่เข้าถึงได้ง่าย มีความเท่าเทียมกันและเชื่อถือได้

แนวปฏิบัติที่ดี : บริษัทฯ ตระหนักและให้ความสำคัญกับคุณภาพของข้อมูล และการเปิดเผยข้อมูลอย่างถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลา โปร่งใส ผ่านช่องทางที่เข้าถึงข้อมูลได้ง่ายและน่าเชื่อถือ โดยได้กำหนดนโยบายและกำกับดูแลให้มีการจัดทำและการเปิดเผยข้อมูล ทั้งที่เป็นข้อมูลทางการเงิน และที่ไม่ใช่ข้อมูลทางการเงินอย่างเพียงพอ เชื่อถือได้ ตรงเวลาและเป็นปัจจุบัน โดยข้อมูลที่เปิดเผยจะจัดทำขึ้นอย่างรอบคอบ มีความชัดเจน ถูกต้อง และตรวจสอบได้ ใช้ภาษาที่กระชับ เข้าใจง่าย ทั้งนี้ การเปิดเผยสารสนเทศที่สำคัญให้กระทำอย่างสม่ำเสมอ โดยเสนอข้อสารสนเทศทั้งด้านบวกและด้านลบ โดยจะต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อกำหนด กฎหมาย ระเบียบของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง และข้อบังคับบริษัทฯ

หมวดที่ 5. ความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

หลักการ : คณะกรรมการมีบทบาทสำคัญในการกำกับดูแลกิจการเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ คณะกรรมการมีความรับผิดชอบต่อการปฏิบัติหน้าที่ต่อผู้ถือหุ้นและเป็นอิสระจากฝ่ายบริหาร

แนวปฏิบัติที่ดี : คณะกรรมการประกอบด้วยกรรมการที่มีคุณสมบัติด้านประสบการณ์การทำงานที่หลากหลาย มีทักษะและความชำนาญเฉพาะด้านที่เป็นประโยชน์กับการดำเนินกิจการของบริษัทฯ

กรรมการจะปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์ สุจริต ด้วยความระมัดระวังและความรอบคอบ โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ และผู้ถือหุ้นโดยรวม กรรมการทุกคนพร้อมที่จะอุทิศเวลาเพื่อปฏิบัติหน้าที่ตามความรับผิดชอบอย่างเต็มที่ และเป็นหน้าที่ของกรรมการที่จะต้องเข้าประชุมคณะกรรมการทุกครั้งที่เว้นแต่ กรณีที่มีความจำเป็นหรือเหตุผลพิเศษ

คณะกรรมการจะกำหนดวิสัยทัศน์ ทิศทาง และกลยุทธ์การดำเนินงานของคณะกรรมการที่ชัดเจนและถือปฏิบัติได้ พร้อมทั้งกระบวนกำกับการกำกับดูแล ติดตาม และประเมินการบริหารงานของฝ่ายบริหารที่มีประสิทธิภาพ กรรมการทุกคนมีความเข้าใจหน้าที่ความรับผิดชอบของกรรมการและลักษณะการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เป็นอย่างดี พร้อมทั้งจะแสดงความคิดเห็นของตนอย่างเป็นอิสระและก้าวทันความเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา

คณะกรรมการจะจัดให้มีการแบ่งแยกบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบระหว่างคณะกรรมการและฝ่ายบริหารที่ชัดเจน และกำกับดูแลให้บริษัทฯ มีระบบงานที่เชื่อมั่นได้ว่า จะสามารถดำเนินการไปโดยถูกต้องตามกฎหมาย และไม่ขัดกับจริยธรรมทางธุรกิจ

บริษัทฯ มีกระบวนการสรรหาผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการเพื่อให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณาแต่งตั้งซึ่งมีความโปร่งใสและปราศ จากการครอบงำของผู้ถือหุ้นที่มีอำนาจควบคุมหรือฝ่ายบริหาร กรรมการไม่สามารถพิจารณากำหนดค่าตอบแทนซึ่งเป็นผลประโยชน์โดยตรงของตนเอง และต้องจัดให้มีกระบวนการกำหนดค่าตอบแทนที่โปร่งใสและปราศจากการครอบงำใด ๆ



ผังโครงสร้างองค์กรบริษัท ฯ



โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการ

โครงสร้างผังองค์กร

โครงสร้างผังองค์กร ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568

ข้อมูลเกี่ยวกับคณะกรรมการบริษัท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 คณะกรรมการบริษัท มีจำนวน 9 ท่าน ประกอบด้วย

- กรรมการอิสระ จำนวน 4 ท่าน ซึ่งคิดร้อยละ 44 ของกรรมการทั้งคณะ
- กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร จำนวน 5 ท่าน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 56 ของกรรมการทั้งคณะ
- กรรมการที่เป็นผู้หญิง จำนวน 2 ท่าน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 22 ของกรรมการทั้งคณะ

ลำดับ	รายชื่อ	ตำแหน่ง
1	นายปราเสริฐ ปราสาททองโอสถ	ประธานกรรมการ / กรรมการบริหาร
2	นายพุฒิพงศ์ ปราสาททองโอสถ	รองประธานกรรมการ / ประธานกรรมการบริหาร / กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม
3	นายประดิษฐ์ ทัพกุล	กรรมการ / กรรมการบริหารความเสี่ยงองค์กร / กรรมการบริหาร / กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม
4	นายศรีภพ สารสาส	กรรมการอิสระ / ประธานกรรมการตรวจสอบ / ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
5	นายสหรัตน์ เพ็ญกุล	กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ / กรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืนขององค์กร / กรรมการบริหารความเสี่ยงองค์กร
6	นางนฤมล น้อยอำ	กรรมการอิสระ / ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยงองค์กร
7	นางอาริญา ปราสาททองโอสถ	กรรมการ / กรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืนขององค์กร / กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
8	นายอนวัช ลีละวัฒน์วัฒนา	กรรมการ / กรรมการบริหาร
9	นายสมบุรณ์ กิติญาณทรัพย์	กรรมการอิสระ / ประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืนขององค์กร / กรรมการตรวจสอบ / กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

องค์ประกอบและคุณสมบัติของคณะกรรมการ

1. คณะกรรมการ ประกอบด้วยกรรมการจำนวนไม่น้อยกว่า 5 คน
2. มีกรรมการอิสระไม่น้อยกว่า 1 ใน 3 ของกรรมการทั้งหมด และต้องมีจำนวนกรรมการอิสระไม่น้อยกว่า 3 ท่าน
3. เป็นผู้ทรงคุณวุฒิในสาขาต่าง ๆ เพื่อผสมผสานความรู้ความสามารถที่จำเป็น โดยประกอบด้วย
 - ด้านธุรกิจการbin อย่างน้อย 3 ท่าน
 - ด้านกฎหมาย อย่างน้อย 1 ท่าน และ
 - ผู้มีความรู้ด้านบัญชีหรือการเงิน อย่างน้อย 1 ท่าน
4. วาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการ และกรรมการอิสระคราวละ 3 ปี โดยอาจได้รับการเลือกตั้ง ให้กลับเข้าดำรงตำแหน่งต่อได้อีกตามที่กฎหมายกำหนด โดยกรรมการอิสระมีวาระดำรงตำแหน่งต่อเนื่องไม่เกิน 9 ปี
5. ดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ได้ไม่เกิน 5 แห่ง
6. มีคุณสมบัติครบถ้วน และไม่มีลักษณะต้องห้ามตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน กฎระเบียบของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ กฎระเบียบของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ข้อบังคับบริษัท หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัท และข้อกำหนดอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงไม่มีลักษณะที่แสดงถึงการขาดความเหมาะสมที่จะได้รับความไว้วางใจให้บริหารจัดการกิจการของบริษัท
7. มีคุณลักษณะและภาพลักษณ์ที่สนับสนุนและส่งเสริมการดำเนินงาน ด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อสร้างคุณค่าให้แก่บริษัท อาทิ คุณธรรม จริยธรรม ความเป็นอิสระ กล้าแสดงความคิดเห็น มีความคิดสร้างสรรค์ ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความระมัดระวังและ ความซื่อสัตย์ (Duty of Care and Duty of Loyalty) ทุ่มเท อุทิศเวลา และเป็นที่ยอมรับของสังคม

นโยบายความหลากหลายของคณะกรรมการบริษัท

บริษัทได้กำหนดนโยบายความหลากหลายของกรรมการ (Board Diversity) ซึ่งประกอบด้วยความหลากหลายทางเพศ ทักษะ ความรู้ และประสบการณ์ของคณะกรรมการ (Board Skill Matrix) ที่จำเป็นและเหมาะสมกับลักษณะการประกอบธุรกิจ สรุปได้ดังนี้



โครงสร้างและความหลากหลายของคณะกรรมการ

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ผลการปฏิบัติ (ปี 2568)
จำนวนกรรมการอิสระ	ไม่น้อยกว่า 1 ใน 3 ของกรรมการทั้งหมด และต้องไม่น้อยกว่า 3 ท่าน	4 ท่าน
จำนวนกรรมการที่เป็นผู้หญิง	ไม่น้อยกว่า 2 ท่าน	2 ท่าน
กรรมการที่มีความรู้ด้านธุรกิจการบิน	ไม่น้อยกว่า 3 ท่าน	5 ท่าน
กรรมการที่มีความรู้ด้านบัญชีหรือการเงิน	ไม่น้อยกว่า 1 ท่าน	5 ท่าน
กรรมการที่มีความรู้ด้านกฎหมาย	ไม่น้อยกว่า 1 ท่าน	2 ท่าน

โครงสร้างและความหลากหลายของคณะกรรมการ

คุณสมบัติของกรรมการอิสระ เป็นไปตามนิยามที่กำหนดไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน ซึ่งสามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้

1. ถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 1 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัท บริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือ นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งของบริษัท ทั้งนี้ ให้นับรวมการถือหุ้นของผู้ที่เกี่ยวข้องของกรรมการอิสระรายนั้น ๆ ด้วย
2. ไม่เป็นหรือเคยเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่ได้เงินเดือนประจำ หรือ ผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือ ของผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี ทั้งนี้ ลักษณะต้องห้ามดังกล่าวไม่รวมถึงกรณีที่กรรมการอิสระเคยเป็นข้าราชการ หรือที่ปรึกษาของส่วนราชการ ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท
3. ไม่เป็นบุคคลที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิต หรือ โดยการจดทะเบียนตามกฎหมายในลักษณะที่เป็นบิดา มารดา คู่สมรส พี่น้อง และบุตร รวมทั้งคู่สมรสของบุตรของผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้มีอำนาจควบคุม หรือ บุคคลที่จะได้รับการเสนอให้เป็น ผู้บริหารหรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท หรือบริษัทย่อย
4. ไม่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัท บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ ในลักษณะที่อาจเป็นการขัดขวางการใช้วิจรณ์ญาณอย่างอิสระของตน รวมทั้งไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย หรือผู้มีอำนาจควบคุมของผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัท บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี
5. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัท บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของสำนักงานสอบบัญชี ซึ่งมีผู้สอบบัญชีของบริษัท บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทสังกัดอยู่ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี
6. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ให้บริการทางวิชาชีพใด ๆ ซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่า 2 ล้านบาทต่อปีจากบริษัท บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของผู้ให้บริการทางวิชาชีพนั้นด้วย เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี
7. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนของกรรมการของบริษัท ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้น ซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่
8. ไม่ประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของบริษัท หรือบริษัทย่อย หรือไม่เป็นหุ้นส่วน หรือกรรมการ ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่รับเงินเดือนประจำ หรือถือหุ้นเกินร้อยละหนึ่งของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทอื่น ซึ่งประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกัน และเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของบริษัท หรือบริษัทย่อย
9. ไม่มีลักษณะอื่นใดที่ทำให้ไม่สามารถให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระเกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัท

การแต่งตั้งและพ้นจากตำแหน่งกรรมการบริษัท

1. คณะกรรมการของบริษัท ประกอบด้วยกรรมการอย่างน้อย 5 คน และกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดนั้น จะต้องมີถิ่นที่อยู่ในประเทศไทย
2. ที่ประชุมผู้ถือหุ้นเป็นผู้เลือกตั้งกรรมการโดยใช้เสียงข้างมากตามหลักเกณฑ์และวิธีการดังต่อไปนี้
 - (1) ผู้ถือหุ้นคนหนึ่งมีคะแนนเสียงเท่ากับ 1 หุ้น ต่อ 1 เสียง โดยผู้ถือหุ้นจะต้องใช้คะแนนเสียงที่มีอยู่ทั้งหมดเลือกตั้งบุคคลเดียวหรือหลายคนเป็นกรรมการ แต่จะแบ่งคะแนนเสียงให้ผู้ใดมากน้อยเพียงใดไม่ได้
 - (2) ให้ผู้ถือหุ้นออกเสียงลงคะแนนเลือกตั้งกรรมการเป็นรายบุคคล
 - (3) บุคคลที่ได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมาเป็นผู้ได้รับเลือกตั้งเป็นกรรมการเท่าจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมา มีคะแนนเสียงเท่ากันเกินจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้นให้ประธานที่ประชุมผู้ถือหุ้นเป็นผู้ออกเสียงชี้ขาด
3. ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีทุกครั้ง ให้กรรมการออกจากตำแหน่งจำนวนหนึ่งในสาม ถ้าจำนวนกรรมการจะแบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้เคียงที่สุดกับส่วนหนึ่งในสาม กรรมการที่จะต้องออกจากตำแหน่งในปีแรกและปีที่สองภายหลังจดทะเบียนบริษัทนั้นให้จับสลากกัน ส่วนปีหลัง ๆ ต่อไปให้กรรมการคนที่ยอยู่ในตำแหน่งนานที่สุดนั้นเป็นผู้ออกจากตำแหน่ง กรรมการที่ออกตามวาระนั้น อาจได้รับเลือกให้กลับเข้ามาดำรงตำแหน่งอีกได้
4. กรรมการคนใดจะลาออกจากตำแหน่งให้ยื่นใบลาออกต่อบริษัท โดยการลาออกนั้นจะมีผลนับแต่วันที่ใบลาออกถึงบริษัท
5. ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอาจลงมติให้กรรมการคนใดออกจากตำแหน่งก่อนถึงคราวออกตามวาระได้ด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่าสามในสี่ ของจำนวนผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียง และมีหุ้นนับรวมกันได้ไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนหุ้นที่ถือโดยผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและมีสิทธิออกเสียง

ขอบเขตอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัท

1. คณะกรรมการจะต้องปฏิบัติหน้าที่โดยใช้ความรู้ความสามารถให้เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานของบริษัทให้เป็นไปตามข้อบังคับของบริษัทและตามมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น และมีอำนาจกระทำการใด ๆ ตามที่ระบุไว้ในหนังสือบริคณห์สนธิ และ พ.ร.บ. บริษัทมหาชน หรือกฎที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ
2. ปฏิบัติตามข้อกำหนดและข้อพึงปฏิบัติที่ดีสำหรับกรรมการบริษัทจดทะเบียนตามหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
3. กำหนดนโยบายและกำกับดูแลให้ฝ่ายจัดการดำเนินการให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนดไว้ รวมถึงพิจารณาอนุมัติแผนธุรกิจ งบประมาณประจำปี อนุมัติการลงทุน และการตัดสินใจทางการเงิน
4. กำกับดูแลการดำเนินงานของผู้บริหารติดตามผลการดำเนินงานของบริษัทและบริษัทย่อย เพื่อให้มั่นใจว่าเป็นไปตามเป้าหมายและแผนงานที่กำหนดไว้
5. จัดให้มีระบบการควบคุมภายในและตรวจสอบภายในที่มีประสิทธิภาพเพื่อดำเนินการตรวจสอบดูแลการปฏิบัติงาน
6. มีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้น ดำเนินงานโดยรักษาผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้น จัดให้มีช่องทางในการสื่อสารกับผู้ถือหุ้น ตลอดจนมีการเปิดเผยข้อมูลอย่างเป็นมาตรฐานและโปร่งใส
7. ด้านการจัดการความขัดแย้งทางผลประโยชน์
 - 7.1 รายงานส่วนได้เสียของตน คู่สมรสและผู้ที่เกี่ยวข้องตามที่กำหนดไว้ใน พ.ร.บ. หลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์รวมถึงแจ้งการถือหลักทรัพย์ของตน คู่สมรส และบุตร (ที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ) ต่อเลขานุการบริษัท เพื่อรายงานการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทเพื่อทราบ
 - 7.2 กำกับดูแลให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์เกี่ยวกับขั้นตอนการดำเนินการ และการเปิดเผยข้อมูลของรายการที่อาจมีความขัดแย้งของผลประโยชน์ให้ถูกต้องครบถ้วน
 - 7.3 รายงานให้บริษัททราบถึงการมีส่วนได้เสียของตน หรือของบุคคลที่มีความเกี่ยวข้อง ซึ่งเป็นส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการกิจการของบริษัท หรือบริษัทย่อย ทั้งนี้ เพื่อเป็นการแสดงความโปร่งใส จึงให้มีการรายงานต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ทุกครั้งที่มีการเปลี่ยนแปลงข้อมูล

ขอบเขตอำนาจหน้าที่ของประธานกรรมการบริษัท

1. เป็นประธานการประชุมคณะกรรมการบริษัทและการประชุมผู้ถือหุ้น
2. ดำเนินการประชุมคณะกรรมการบริษัท และควบคุมการประชุมให้มีประสิทธิภาพ เป็นไปตามระเบียบข้อบังคับของบริษัท ตลอดจนสนับสนุนและเปิดโอกาสให้กรรมการแสดงความคิดเห็นอย่างเป็นอิสระ
3. สนับสนุนและส่งเสริมให้คณะกรรมการบริษัทปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถตามขอบเขตอำนาจหน้าที่ ความรับผิดชอบ ตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี
4. ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างคณะกรรมการ ฝ่ายจัดการ และเลขานุการบริษัท เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างราบรื่น มีประสิทธิภาพ และสนับสนุนการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างยั่งยืน
5. ดูแลติดตามการบริหารงานของคณะกรรมการบริษัท ให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้

การแบ่งแยกหน้าที่ระหว่างคณะกรรมการบริษัทและฝ่ายบริหาร

บริษัทได้แบ่งแยกหน้าที่ความรับผิดชอบระหว่างคณะกรรมการบริษัทกับฝ่ายบริหารอย่างชัดเจน โดยคณะกรรมการบริษัทจะทำหน้าที่กำหนดนโยบายและกำกับดูแลการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหารในระดับนโยบาย ขณะที่ฝ่ายบริหารภายใต้การกำกับดูแลของประธาน คณะผู้บริหารและกรรมการผู้ชำนาญการใหญ่ จะทำหน้าที่บริหารงานให้เป็นไปตามนโยบายและเป้าหมายที่กำหนดไว้ ประธานคณะผู้บริหารและกรรมการผู้ชำนาญการใหญ่

เท่านั้นที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการบริหารให้ทำงานเหล่านี้ ดังนั้น อำนาจและความรับผิดชอบของประธานคณะผู้บริหารและกรรมการผู้ชำนาญการใหญ่ จึงได้รับตอบสนองจากฝ่ายบริหารอย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ บริษัทยังได้กำหนดขอบเขตหน้าที่และอำนาจของคณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการชุดย่อยต่าง ๆ และฝ่ายบริหารทุกระดับไว้อย่างชัดเจน

คณะกรรมการชุดย่อย

เพื่อให้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี คณะกรรมการบริษัท ได้แต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อย 4 คณะ เพื่อพิจารณากลับกรอง การดำเนินงานที่สำคัญเป็นการเฉพาะเรื่องให้เป็นไปอย่างรอบคอบและมีประสิทธิภาพ โดยโครงสร้างของคณะกรรมการชุดย่อย มีดังต่อไปนี้

1. คณะกรรมการตรวจสอบ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 คณะกรรมการตรวจสอบ ประกอบด้วยกรรมการอิสระ จำนวน 3 ท่าน และมีวาระการดำรงตำแหน่ง 3 ปี ดังรายชื่อต่อไปนี้

ลำดับ	รายชื่อ	ตำแหน่ง
1	นายศรีภพ สารสาส	ประธานกรรมการตรวจสอบ
2	นายสหรัตน์ เพ็ญกุล	กรรมการตรวจสอบ
3	คุณสมบุรณ์ กิติญาณทรัพย์	กรรมการตรวจสอบ

องค์ประกอบและคุณสมบัติกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการบริษัท เป็นผู้แต่งตั้งกรรมการตรวจสอบอย่างน้อย 3 ท่าน โดยแต่งตั้งจากกรรมการอิสระที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน รวมถึงประกาศตลาดหลักทรัพย์ฯ ซึ่งรวมถึงคุณสมบัติดังต่อไปนี้

1. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท ให้ตัดสินใจในการดำเนินกิจการของบริษัท บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน หรือนิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง
2. ไม่เป็นกรรมการของบริษัท บริษัทย่อย หรือบริษัทย่อยลำดับเดียวกันเฉพาะที่เป็นบริษัทจดทะเบียน
3. มีความรู้และประสบการณ์และสามารถอุทิศเวลาได้อย่างเพียงพอที่จะสามารถทำหน้าที่ในฐานะกรรมการตรวจสอบ
4. ต้องไม่เป็นกรรมการตรวจสอบของบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ซึ่งอยู่ในธุรกิจหรืออุตสาหกรรมเดียวกัน และไม่เป็นกรรมการตรวจสอบของบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ อื่นเกินกว่า 5 บริษัท เนื่องจากอาจมีผลให้การปฏิบัติหน้าที่ในบริษัทใดบริษัทหนึ่งทำได้ไม่เต็มที่
5. กรรมการตรวจสอบอย่างน้อย 1 คน ต้องเป็นผู้ที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถทำหน้าที่ในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินได้

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบ

1. สอบทานให้บริษัทปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท
2. สอบทานให้บริษัทมีการรายงานและการเปิดเผยข้อมูลในรายงานทางการเงินของบริษัทให้มีความถูกต้อง ครบถ้วนเป็นที่เชื่อถือได้ โดยการประสานงานกับผู้ตรวจสอบบัญชีภายนอกและผู้บริหารที่รับผิดชอบจัดทำรายงานทางการเงินตามกรอบระยะเวลาที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ กฎหมาย และหน่วยงานราชการกำหนด
3. พิจารณาคัดเลือก เสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชี และเสนอค่าสอบบัญชีประจำปีของบริษัท ต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อเสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอนุมัติ รวมถึงเสนอถอดถอนผู้สอบบัญชีในกรณีที่เห็นว่าไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ หรือละเลยไม่ปฏิบัติหน้าที่ หรือปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบ
4. จัดให้มีกระบวนการรับแจ้งเบาะแสจากพนักงานเกี่ยวกับรายการในงบการเงินที่ไม่เหมาะสมหรือประเด็นอื่น ๆ โดยต้องทำให้ผู้แจ้งเบาะแสมั่นใจได้ว่ามีกระบวนการสอบสวนที่เป็นอิสระ และมีการดำเนินการในการติดตามที่เหมาะสม
5. สอบทานให้บริษัทมีระบบการควบคุมภายใน (Internal Control) และระบบการตรวจสอบภายใน (Internal Audit) ที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ โดยสอบทานร่วมกับผู้ตรวจสอบอิสระภายนอก และผู้ตรวจสอบภายใน ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบควรพิจารณาความเป็นอิสระของหน่วยงานตรวจสอบภายใน
6. สอบทานหลักฐานการได้สวนภายในเมื่อมีข้อสงสัยหรือสันนิษฐานว่าอาจมีการทุจริตหรือมีสิ่งผิดปกติหรือความบกพร่องสำคัญในระบบการควบคุมภายใน และนำเสนอคณะกรรมการบริษัทพิจารณาต่อไป
7. สั่งการและสอบทานหลักฐาน หากมีข้อสงสัยว่าอาจมีการฝ่าฝืนกฎหมายหรือข้อกำหนดใด ๆ ของตลาดหลักทรัพย์ฯ ซึ่งมีหรืออาจมีผลกระทบต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ
8. ว่าจ้างหรือนำผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านมาสนับสนุนงานตรวจสอบและสอบสวน โดยปฏิบัติตามระเบียบของบริษัท ในกรณีที่คณะกรรมการตรวจสอบ พบหรือมีข้อสงสัยว่ามีรายการหรือการกระทำซึ่งอาจมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัท โดยบริษัทรับผิดชอบค่าใช้จ่าย
9. ในกรณีที่บริษัท มีหน่วยงานตรวจสอบภายในของบริษัทเอง คณะกรรมการตรวจสอบมีอำนาจในการให้ความเห็นชอบการแต่งตั้ง โยกย้าย เลิกจ้าง หัวหน้างานตรวจสอบภายใน และประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ที่ดำรงตำแหน่งหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน แต่ในกรณีที่บริษัท ใช้บริการหน่วยงานภายนอก เป็นผู้ให้บริการด้านการตรวจสอบภายใน คณะกรรมการตรวจสอบมีอำนาจให้ความเห็นชอบการว่าจ้าง และกำหนดค่าธรรมเนียมตอบแทนการว่าจ้างดังกล่าว
10. สอบทานให้บริษัทมีระบบการจัดการและควบคุมความเสี่ยงที่เหมาะสม ครอบคลุมทั้งองค์กร และเสนอแนะแนวทางในการบริหารความเสี่ยงต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทอย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

11. สอบทานการรายงานการบริหารความเสี่ยง และติดตามความเสี่ยงที่สำคัญ และนำเสนอรายงานความเห็นที่เกี่ยวกับความพอเพียงของระบบ และการควบคุมความเสี่ยงต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณา
12. สอบทานไม่ให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยการสอบทานการทำรายการระหว่างบริษัท หรือบริษัทย่อยกับบุคคลที่เกี่ยวข้องกันให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ
13. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบโดยเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัทซึ่งรายงานดังกล่าวต้องมีรายละเอียดตามประกาศตลาดหลักทรัพย์ฯ และระเบียบอื่นที่เกี่ยวข้อง
14. สอบทานกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบเป็นประจำทุกปี โดยกฎบัตรดังกล่าวควรมีรายละเอียดเกี่ยวกับขอบเขตของการดำเนินงานของคณะกรรมการ

อย่างน้อยตามที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ว่าด้วยคุณสมบัติและขอบเขตการดำเนินงานของคณะกรรมการตรวจสอบ และมีข้อกำหนดที่รองรับการทำหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบอย่างเพียงพอ เช่น การจ้างผู้เชี่ยวชาญให้ความเห็นในเรื่องที่ต้อง ใช้ความชำนาญเฉพาะด้าน โดยรับผิดชอบค่าใช้จ่าย เป็นต้น ในกรณีที่คณะกรรมการเห็นว่ามีความจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนเนื้อความในกฎบัตรดังกล่าวให้เหมาะสมกับระเบียบ ข้อบังคับ และสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป ให้คณะกรรมการตรวจสอบเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทให้มีการพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป

15. ปฏิบัติหน้าที่อื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

2. คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

อย่างน้อย 3 ท่าน และมีวาระการดำรงตำแหน่ง 3 ปี โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ประกอบด้วยกรรมการอิสระ 2 ท่าน และกรรมการบริหาร 1 ท่าน โดยมีกรรมการอิสระเป็นประธานกรรมการ มีรายชื่อดังนี้

ลำดับ	รายชื่อ	ตำแหน่ง
1	นายศรีภพ สารสาส	ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
2	นายสมบุรณ์ กิติญาณทรัพย์	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
3	นางอาริญา ปราสาททองโอสถ	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

โดยมีนายदनุสรณ์ ชูเชิดวัฒนศักดิ์ ผู้อำนวยการฝ่ายเลขานุการบริษัท เป็นเลขานุการคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

ด้านการสรรหา

1. กำหนดคุณสมบัติที่เหมาะสมของกรรมการบริษัท วิธีการสรรหา และหลักเกณฑ์ในการสรรหากรรมการบริษัทรวมทั้งดำเนินการสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมสำหรับการเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการและนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท พิจารณาเสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นเลือกตั้งต่อไป
2. กำหนดคุณสมบัติที่เหมาะสม วิธีการสรรหา และหลักเกณฑ์ในการสรรหาตำแหน่งประธานคณะผู้บริหาร และกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ รวมทั้งดำเนินการสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมสำหรับการเข้าดำรงตำแหน่งนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท พิจารณาเพื่อให้ความเห็นชอบ
3. จัดทำแผนการสืบทอดตำแหน่งผู้บริหาร (Succession planning) สำหรับตำแหน่งประธานคณะผู้บริหารและกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และเสนอให้คณะกรรมการบริษัท พิจารณาให้ความเห็นชอบ
4. สอบทานกฎบัตรของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเป็นประจำทุกปี ในกรณีที่เห็นว่ามีมีความจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนเนื้อความในกฎบัตรดังกล่าวให้เหมาะสมกับระเบียบ ข้อบังคับ และสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปให้คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เสนอต่อคณะกรรมการบริษัท
5. ปฏิบัติหน้าที่อื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการของบริษัทมอบหมาย

ด้านกำหนดคำตอบแทน

1. พิจารณารูปแบบ หลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทน และกำหนดค่าตอบแทนของกรรมการบริษัท กรรมการชุดย่อย เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท ก่อนเสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณา โดยรูปแบบ หลักเกณฑ์ และอัตราค่าตอบแทนเหล่านั้น ต้องมีความชัดเจน โปร่งใส เป็นธรรม และสอดคล้องกับความรับผิดชอบ และผลการดำเนินงาน ในลักษณะที่สามารถจูงใจและรักษากรรมการที่มีคุณภาพและศักยภาพไว้ได้
2. พิจารณารูปแบบและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนของประธานคณะกรรมการบริหารและกรรมการผู้ดำรงตำแหน่งใหญ่ เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท พิจารณาเพื่อให้ความเห็นชอบ โดยรูปแบบและหลักเกณฑ์เหล่านั้น ต้องมีความชัดเจน โปร่งใส เป็นธรรม และสอดคล้องกับหน้าที่ ความรับผิดชอบ และผลการปฏิบัติหน้าที่
3. จัดทำหลักเกณฑ์และวิธีการประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่ของประธานคณะกรรมการบริหารและกรรมการผู้ดำรงตำแหน่งใหญ่ ให้คณะกรรมการบริษัท พิจารณาให้ความเห็นชอบ
4. ประเมินการผลปฏิบัติหน้าที่ของประธานคณะกรรมการบริหารและกรรมการผู้ดำรงตำแหน่งใหญ่ตามหลักเกณฑ์ที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัท และพิจารณา กำหนดค่าตอบแทนประจำปี โดยพิจารณาจากผลการประเมิน และเสนอให้คณะกรรมการบริษัท พิจารณาให้ความเห็นชอบ
5. ปฏิบัติหน้าที่อื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการของบริษัท มอบหมาย

ขั้นตอนการพิจารณาสรรหากรรมการ

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน จะเป็นผู้กำหนดหลักเกณฑ์ในการดำเนินการสรรหากรรมการ กรรมการอิสระ หรือกรรมการตรวจสอบ ให้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ตามที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนด ด้วยความโปร่งใส ตามหลักธรรมาภิบาล ในการสรรหากรรมการ คณะกรรมการสรรหาและกำหนด

ค่าตอบแทน พิจารณาจากความรู้ความสามารถ รวมถึงประสบการณ์การทำงาน ประกอบการพิจารณาเพื่อกำหนดตัวบุคคลที่มีความเหมาะสมทั้งด้านประสบการณ์ ความรู้ความสามารถที่จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัท (Board Skill Matrix) เพื่อเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท และที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาแต่งตั้ง

3. คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืนขององค์กร

คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืนขององค์กร ประกอบด้วยกรรมการบริษัทอย่างน้อย 3 ท่าน และมีวาระการดำรงตำแหน่ง 3 ปี โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืนขององค์กร ประกอบด้วยกรรมการอิสระ 2 ท่าน และกรรมการบริหาร 1 ท่าน โดยมีกรรมการอิสระเป็นประธานกรรมการ มีรายชื่อดังนี้

ลำดับ	รายชื่อ	ตำแหน่ง
1.	นายสมบุญ กิตติยานทรัพย์	ประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการ และความยั่งยืนขององค์กร
2.	นางอาริยา ปราสาททองโอสถ	กรรมการกำกับดูแลกิจการ และความยั่งยืนขององค์กร
3.	นายสหรัตน์ เพ็ญกุล	กรรมการกำกับดูแลกิจการ และความยั่งยืนขององค์กร

โดยมีนายธนุสรณ์ ชูเชิดวัฒนศักดิ์ ผู้อำนวยการฝ่ายเลขานุการบริษัท เป็นเลขานุการคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการ

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืนขององค์กร

ด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี

- (1) กำหนดนโยบายการกำกับดูแลกิจการ รวมทั้งแนวปฏิบัติ และข้อกำหนดด้านจริยธรรมและจรรยาบรรณทางธุรกิจให้สอดคล้องและเป็นไปตามกรอบของกฎหมาย หลักเกณฑ์ ระเบียบ แนวทาง มาตรฐานและข้อกำหนดที่เป็นปัจจุบันของหน่วยงานที่ทำหน้าที่กำกับดูแลบริษัทจดทะเบียน ได้แก่ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และของสถาบันหรือองค์กรที่มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับทางด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีในระดับประเทศและในระดับสากล เพื่อสนับสนุนการดำเนินธุรกิจ กฤษฎการดำเนินกิจการ และเป้าหมายความสำเร็จทางการค้าและทางสังคมอย่างยั่งยืนของบริษัทฯ รวมทั้งการพิจารณาทบทวนนโยบาย แนวปฏิบัติและข้อกำหนดดังกล่าวให้มีความทันสมัยและเป็นปัจจุบันสามารถนำมาใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- (2) กำกับดูแล ติดตามและประเมินผล เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ และบุคลากร รวมทั้งผู้มีส่วนได้เสียได้ปฏิบัติหรือดำเนินการตามนโยบายและแนวปฏิบัติหรือข้อกำหนดต่างๆ รวมทั้งให้คำแนะนำ หรือข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงหรือยกระดับการปฏิบัติงานตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการ
- (3) สนับสนุนและส่งเสริมให้มีการเผยแพร่ความรู้ สร้างความเข้าใจ และความเชื่อมั่นในระบบการกำกับดูแลกิจการให้แก่บุคลากรในบริษัทฯ และบริษัทในเครือ
- (4) สนับสนุน ให้คำปรึกษาและขอแนะนำแก่บริษัทฯ ในการเตรียมความพร้อมเพื่อเข้าร่วมรับการประเมินหรือการจัดอันดับด้านการกำกับดูแลกิจการ
- (5) พิจารณาและให้ความเห็นชอบ และเสนอความเห็นหรือขอแนะนำเกี่ยวกับการประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ ประธานคณะผู้บริหาร และกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ทางด้านการกำกับดูแลกิจการ

ด้านความยั่งยืนขององค์กร

- (1) กำหนด ทบทวน นโยบาย กลยุทธ์ และปรับปรุง เป้าหมายด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนของบริษัทฯ ที่มีความสมดุลด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และการกำกับดูแล (Environmental, Social and Governance - ESG) ตลอดจนสอดคล้องกับแนวปฏิบัติที่ดีตามมาตรฐานระดับประเทศ และมาตรฐานสากลระดับโลก
- (2) ให้คำแนะนำและส่งเสริมให้มีการกำหนดหลักการ นโยบาย และกลยุทธ์ รวมทั้งการดำเนินงานบริษัท ให้สอดคล้องกับหลักการพัฒนาอย่างยั่งยืน ประสบความสำเร็จตามเป้าหมายที่วางไว้ ตลอดจนสนับสนุนให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ปฏิบัติตนตามแนวทางการพัฒนาอย่างยั่งยืนของบริษัทฯ อย่างมีประสิทธิภาพ
- (3) ดูแล ติดตาม ประเมินผลและเปิดเผยข้อมูลการดำเนินการด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนให้มีความสมดุล และมีประสิทธิภาพ เกิดประโยชน์สูงสุดกับบริษัท และผู้มีส่วนได้เสีย
- (4) สนับสนุน ให้คำปรึกษาและขอแนะนำแก่บริษัทฯ ในการเตรียมความพร้อมเพื่อเข้าร่วมรับการประเมินหรือการจัดอันดับด้านความยั่งยืนขององค์กร
- (5) พิจารณาและให้ความเห็นชอบ และเสนอความเห็นหรือขอแนะนำเกี่ยวกับการประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ ประธานคณะผู้บริหาร และกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ทางด้านความยั่งยืนขององค์กร

ด้านอื่น ๆ

- (1) สอบทานกฎบัตรของคณะกรรมการสรรหากำกับดูแลกิจการและความยั่งยืนขององค์กรเป็นประจำทุกปี ในกรณีที่เห็นว่ามีจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนเนื้อความในกฎบัตรดังกล่าวให้เหมาะสมกับระเบียบ ข้อบังคับ และสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปให้คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืนขององค์กรเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท
- (2) ปฏิบัติหน้าที่อื่น ๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท

4. คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงองค์กร

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงองค์กร ประกอบด้วยกรรมการบริหารจำนวน 3 ท่าน และมีวาระการดำรงตำแหน่ง 3 ปี โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 คณะกรรมการที่มีคุณสมบัติดำรงตำแหน่ง ประกอบด้วยกรรมการอิสระ 2 ท่าน และกรรมการบริหาร 1 ท่าน โดยมีกรรมการอิสระเป็นประธานกรรมการ มีรายชื่อดังนี้

ลำดับ	รายชื่อ	ตำแหน่ง
1.	นางนฤมล น้อยอ่ำ	ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยงองค์กร
2.	นายสหรัตน์ เพ็ญกุล	กรรมการบริหารความเสี่ยงองค์กร
3.	นายประดิษฐ์ ทิชกุล	กรรมการบริหารความเสี่ยงองค์กร

โดยมีนายไพโรจน์ ฉันทศิลป์ รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ ฝ่ายตรวจสอบภายใน เป็นเลขานุการคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงองค์กร

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงองค์กร

1. พิจารณากลั่นกรองนโยบายและแนวทางการบริหารความเสี่ยงโดยรวมของบริษัท ซึ่งครอบคลุมถึงความเสี่ยงประเภทต่าง ๆ ที่สำคัญ เช่น ความเสี่ยงด้านการเงิน ความเสี่ยงด้านการลงทุน ความเสี่ยงด้านบุคลากร ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติการบิน และความเสี่ยงที่มีผลกระทบต่อชื่อเสียงของกิจการ เป็นต้น เพื่อนำเสนอนโยบายและกรอบการบริหารความเสี่ยงให้แก่คณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาอนุมัติ

2. กำหนดยุทธศาสตร์และแนวทางในการบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ ให้สอดคล้องกับนโยบายการบริหารความเสี่ยง โดยสามารถประเมิน ติดตาม และดูแลปริมาณความเสี่ยงของบริษัทฯ ให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม

3. ดูแลและติดตามการปฏิบัติตามนโยบายการบริหารความเสี่ยงภายใต้แนวทางและนโยบายที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท
4. กำหนดเกณฑ์วัดความเสี่ยงและเพดานความเสี่ยงที่บริษัทจะยอมรับได้

5. กำหนดมาตรการที่จะใช้ในการจัดการความเสี่ยงให้เหมาะสมต่อสถานการณ์

6. ทบทวนความเพียงพอของนโยบายและระบบการบริหารความเสี่ยง โดยรวมถึงความมีประสิทธิภาพของระบบและการปฏิบัติตามนโยบายที่กำหนด

7. รายงานต่อคณะกรรมการบริษัท อย่างสม่ำเสมอเกี่ยวกับการบริหาร การดำเนินงาน และสถานะความเสี่ยงของบริษัทฯ และการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ รวมถึงสิ่งที่ต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไขเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายและกลยุทธ์ที่กำหนด

8. ปฏิบัติงานอื่นใดตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท

5. คณะกรรมการบริหาร

เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทเป็นไปตามกลยุทธ์ เป้าหมาย และแผนงานประจำปีที่ได้วางไว้ คณะกรรมการบริษัทจึงได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหาร เพื่อทำหน้าที่กำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัทและบริษัทในเครือ ให้เป็นไปตามแผนงานต่าง ๆ ที่วางไว้ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 คณะกรรมการบริหาร ประกอบด้วยกรรมการบริษัท จำนวน 4 ท่าน และมีวาระในการดำรงตำแหน่ง 3 ปี มีรายชื่อดังนี้

ลำดับ	รายชื่อ	ตำแหน่ง
1.	นายพุดพิงค์ ปราสาททองโอสธ	ประธานกรรมการบริหาร
2.	นายปราเสริฐ ปราสาททองโอสธ	กรรมการบริหาร
3.	นายประดิษฐ์ ทิชกุล	กรรมการบริหาร
4.	นายอนวัช ลีละวัฒน์วัฒนา	กรรมการบริหาร

โดยมีนางสาวตรีศรัณย์ สิตกะสิน เลขานุการบริษัท เป็นเลขานุการคณะกรรมการบริหาร

ขอบเขตและอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริหาร

1. กำหนดวิสัยทัศน์ ทิศทางการดำเนินธุรกิจ นโยบายกลยุทธ์ ของบริษัท เพื่อนำเสนอขอความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัท
2. ทบทวนแผนธุรกิจ แผนงบประมาณ รายจ่ายประจำปี แผนการลงทุน และแผนงานด้านความยั่งยืนองค์กร ให้สอดคล้องกับนโยบายและกลยุทธ์ที่วางไว้และนำเสนอขอความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัท
3. กำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัทให้เป็นไปตามแผนงานต่าง ๆ ที่วางไว้ รวมทั้งให้เป็นไปตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อกำหนดของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนกฎระเบียบ ข้อบังคับของบริษัท
4. พิจารณารายงานสรุปผลการปฏิบัติงานของบริษัท และเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อทราบทุกไตรมาส
5. อนุมัติรายจ่ายเพื่อการลงทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ตามขอบเขตอำนาจที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท
6. อนุมัติหรือทบทวนวงเงินให้กู้ยืมแก่บริษัทย่อย ตามขอบเขตอำนาจที่ได้รับ
7. กำกับดูแลให้บริษัท มีระบบปฏิบัติการควบคุมภายใน และระบบการจัดการและควบคุมความเสี่ยงที่เหมาะสมรัดกุม และเป็นไปตามข้อเสนอแนะและท้วงติงของคณะกรรมการตรวจสอบ
8. กลั่นกรองและทบทวนรูปแบบโครงสร้างองค์กร และขอบเขตอำนาจหน้าที่ ความรับผิดชอบระดับบน เพื่อเสนอคณะกรรมการบริษัทพิจารณาให้ความเห็นชอบ
9. ให้ความเห็นชอบแผนการสืบทอดตำแหน่งผู้บริหาร (Succession Planning)
10. ให้ความเห็นชอบการแต่งตั้ง โยกย้าย หรือปลดผู้บริหาร ตั้งแต่ตำแหน่งระดับรองผู้อำนวยการใหญ่ ตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณากำหนดรายชื่อกิจกรรมการบริษัทย่อย และกรรมการผู้จัดการของบริษัทย่อย เพื่อเป็นแนวทางการดำเนินงานของบริษัทย่อยในการนำรายชื่อดังกล่าวผ่านขั้นตอนอนุมัติตามกฎหมาย หรือตามกฎหมายระเบียบและข้อบังคับของแต่ละบริษัทต่อไป
11. กลั่นกรองและทบทวนโครงสร้างเงินเดือน (Pay Scale) และหลักการการปรับเงินเดือนประจำปีของบริษัท และบริษัทย่อย (ทั้งนี้ไม่รวมตำแหน่งประธานคณะผู้บริหารและกรรมการผู้อำนวยการใหญ่) เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท พิจารณาให้ความเห็นชอบ
12. แต่งตั้งคณะทำงาน เพื่อปรับปรุงแก้ไขปัญหาต่าง ๆ เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายของบริษัท
13. สอบทานกฎบัตรของคณะกรรมการบริหารเป็นประจำทุกปี ในกรณีที่คณะกรรมการบริหารเห็นว่ามีความจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนเนื้อหาในกฎบัตรดังกล่าวให้เหมาะสมกับระเบียบ ข้อบังคับ และสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป ให้คณะกรรมการบริหารเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ให้มีการพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป
14. ปฏิบัติหน้าที่อื่น ๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท



ประธานคณะกรรมการและกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

นายพุฒิพงศ์ ปราสาททองโอสถ ดำรงตำแหน่งประธานคณะกรรมการและกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ตั้งแต่วันที่ 24 มกราคม 2562 จนถึงปัจจุบัน

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานคณะกรรมการและกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

1. รับผิดชอบ ดูแล บริหาร การดำเนินงาน และ/หรือ การบริหารงานประจำวันของบริษัท รวมถึงการกำกับดูแลการดำเนินงานโดยรวม เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายกลยุทธ์ทางธุรกิจ เป้าหมายและแผนการดำเนินงาน เป้าหมายทางการเงิน และงบประมาณของบริษัทที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท และ/หรือ มติที่ประชุมผู้ถือหุ้น
2. จัดทำแผนธุรกิจ และกำหนดอำนาจการบริหารงาน ตลอดจนจัดทำงบประมาณที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ และงบประมาณรายจ่ายประจำปี เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อขออนุมัติและมีหน้าที่รายงานความก้าวหน้าตามแผนงานและงบประมาณที่ได้รับอนุมัติต่อคณะกรรมการบริษัท
3. กำหนดโครงสร้างองค์กร วิธีการบริหาร รวมถึงการคัดเลือก การฝึกอบรม การว่าจ้าง และการเลิกจ้าง พนักงาน และกำหนดอัตราค่าจ้าง เงินเดือน ค่าตอบแทน โบนัส และสวัสดิการต่าง ๆ สำหรับพนักงาน
4. ติดตามและรายงานสถานะ ฐานะของบริษัท เสนอแนะทางเลือกและกลยุทธ์ที่สอดคล้องกับนโยบายและสภาพตลาด
5. ดูแลและควบคุมการปฏิบัติงานด้านต่าง ๆ ของบริษัท ได้แก่ ด้านการเงิน การบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน งานด้านปฏิบัติการและงานด้านสนับสนุนต่าง ๆ และงานทรัพยากรบุคคล
6. เป็นตัวแทนบริษัทตลอดจนมีอำนาจมอบหมายในการติดต่อกับหน่วยงานราชการและหน่วยงานกำกับดูแลอื่น ๆ
7. ดูแลติดต่อสื่อสารกับสาธารณชน ผู้ถือหุ้น ลูกค้า และพนักงาน เพื่อเสริมสร้างชื่อเสียงและภาพลักษณ์ที่ดีของบริษัท
8. ดูแลให้มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี
9. มีอำนาจในการออก แก้ไข เพิ่มเติม ปรับปรุง ระเบียบ คำสั่ง และข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของบริษัท เช่น การบรรจุ แต่งตั้ง ถอดถอน และวินัยพนักงานและลูกจ้าง การกำหนดเงินเดือนและเงินอื่น ๆ รวมตลอดถึงการสงเคราะห์และสวัสดิการต่าง ๆ
10. พิจารณา เปรียบเทียบ และอนุมัติการเข้าทำนิติกรรม สัญญา และ/หรือการดำเนินการใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน และ/หรือการบริหารงานประจำวันของบริษัท ทั้งนี้ ภายใต้วงเงินที่อนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัท ตามระเบียบว่าด้วยการมอบหมายดำเนินการของบริษัท (Authority Delegation)
11. มีอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบใด ๆ ตามที่ได้รับมอบหมายหรือตามนโยบายที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท ให้มีอำนาจในการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ มอบหมายให้บุคคลอื่นปฏิบัติงานเฉพาะอย่างแทนได้ โดยการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ การมอบหมายดังกล่าวให้อยู่ภายในขอบเขตแห่งการมอบอำนาจตามหนังสือมอบอำนาจที่ให้ไว้ และ/หรือ ให้เป็นไปตามระเบียบ ข้อกำหนด หรือคำสั่งที่คณะกรรมการบริษัทได้กำหนดไว้
12. ปฏิบัติหน้าที่อื่น ๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท

การดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทอื่นของประธานคณะกรรมการและกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

ในกรณีที่ประธานคณะกรรมการและกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ไปดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทอื่น นอกเครือ หรือนอกเหนือจากที่บริษัทได้มอบหมายไว้ บริษัทได้กำหนดเป็นนโยบายให้ประธานคณะกรรมการและกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ จะต้องได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการบริหารก่อน เพื่อป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ที่อาจเกิดขึ้น

การสืบทอดตำแหน่งผู้บริหาร

บริษัทได้ดำเนินการพัฒนาผู้บริหารระดับสูงอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ผู้บริหารขององค์กรมีคุณสมบัติพร้อมทดแทนผู้บริหารระดับสูงที่จะเกษียณอายุในอีก 3 - 5 ปีข้างหน้า เพื่อเป็นการวางแผน Succession Plan สำหรับเตรียมบุคลากรให้มีความพร้อมขึ้นดำรงตำแหน่งที่สูงขึ้นเมื่อมีตำแหน่งว่าง ได้แก่ตำแหน่งต่าง ๆ ดังนี้

- ประธานคณะกรรมการผู้บริหาร
- กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
- รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
- ผู้อำนวยการ

สำหรับแผนการสืบทอดตำแหน่งประธานคณะกรรมการผู้บริหารและกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริหารจะนำเสนอคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณาและคัดเลือก เพื่อเสนอขอคณะกรรมการบริษัทพิจารณาอนุมัติ

ผู้บริหาร

ผู้บริหารของบริษัท ตามนियามคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 มีจำนวน 16 คน โดยมีรายชื่อดังนี้

ลำดับ	รายชื่อ	ตำแหน่ง
1.	นายวุฒิพงศ์ ปราสาททองโอสธ	ประธานคณะกรรมการผู้บริหาร กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโส สายงานการพาณิชย์ (รักษาการ) รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายทรัพยากรบุคคล
2.	นายประดิษฐ์ ทิมกุล	กรรมการรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายงานบริหารกลาง และพัฒนาธุรกิจ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารทั่วไป (รักษาการ) ผู้อำนวยการอาวุโส สำนักประธานคณะกรรมการผู้บริหาร
3.	นายอนวัช ลีละวัฒน์วัฒนา	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโส สายงานการเงินและบัญชี รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายการบัญชี
4.	นายคริสทอป คลาเรนซ์	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโส ฝ่ายซ่อมบำรุงอากาศยาน
5.	นายนิพัทธ์ ปิยะพันธ์	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ส่วนพาณิชย์สนามบิน
6.	นายไพโรจน์ ฉันทศิลป์	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายตรวจสอบภายใน
7.	พลอากาศโท เดชสิทธิ์ เจริญวงศ์	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโส สายงานปฏิบัติการ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายปฏิบัติการบิน
8.	นางสาวอณัญญา เนตรประไพ	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายพัฒนาธุรกิจ
9.	นางจันทร์ทิพย์ ทองกันยา	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สำนักกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ผู้อำนวยการ ฝ่ายควบคุมคุณภาพองค์กร

ลำดับ	รายชื่อ	ตำแหน่ง
10	นางสาวพูลสุข อีรวาณิชย์ผล	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบัญชีบริหาร
11	นายทองสุข ชมพูนุช	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ส่วนซ่อมบำรุงอากาศยาน
12	นางสาวตรีศรัณย์ สัตกะสิน	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายเลขานุการบริษัท รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายสนามบิน (รักษาการ)
13	นางสาวอมรรัตน์ คงสวัสดิ์	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายขาย รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายการตลาด (รักษาการ)
14	นายจุลิน กอเจริญ	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริหารเครือข่ายเส้นทาง บินและพัฒนาผลิตภัณฑ์
15	นางสาวสิริพร หนูจั่น	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้นและ ขนส่งสินค้า
16	นางสาวลิฬภัทร ลิฬหวนิช	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายการเงิน

คำตอบแทน

คำตอบแทนกรรมการ

บริษัทกำหนดนโยบายการจ่ายค่าตอบแทนกรรมการโดยคำนึงถึงความเหมาะสมและเป็นธรรม สะท้อนถึงบทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบของกรรมการแต่ละตำแหน่ง ตลอดจนผลการดำเนินงานของบริษัทและปัจจัยแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง พร้อมเปรียบเทียบกับระดับค่าตอบแทนของบริษัทในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือที่มีลักษณะใกล้เคียงกัน เพื่อให้สอดคล้องกับแนวปฏิบัติที่ดีด้านการกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการบริษัท โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน พิจารณาแล้วเห็นว่า ค่าตอบแทนกรรมการอยู่ในระดับที่เหมาะสม และเพียงพอในการจูงใจและรักษากรรมการที่มีคุณภาพไว้กับบริษัท ทั้งนี้ ได้นำเสนอต่อที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2568 เมื่อวันที่ 8 เมษายน 2568 เพื่อพิจารณาอนุมัติการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการประจำปี 2568 โดยมีโครงสร้างค่าตอบแทนดังต่อไปนี้

1. ค่าตอบแทนรายเดือนและเบี้ยประชุม

ประเภทค่าตอบแทน	จำนวนเงิน (บาท)
1. ค่าเบี้ยประชุมกรรมการบริษัท (บาท/ครั้ง)	
• ประธาน	120,000
• กรรมการ	60,000
2. ค่าตอบแทนรายเดือนกรรมการบริหาร (บาท/เดือน)	
• ประธาน	120,000
• กรรมการ	60,000
3. ค่าเบี้ยประชุมกรรมการตรวจสอบ (บาท/ครั้ง)	
• ประธาน	60,000
• กรรมการ	40,000

ประเภทค่าตอบแทน	จำนวนเงิน (บาท)
4. ค่าเบี้ยประชุมกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน (บาท/ครั้ง)	
• ประธาน	45,000
• กรรมการ	30,000
5. ค่าเบี้ยประชุมกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืนขององค์กร (บาท/ครั้ง)	
• ประธาน	45,000
• กรรมการ	30,000
6. ค่าเบี้ยประชุมกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืนขององค์กร (บาท/ครั้ง)	
• ประธาน	45,000
• กรรมการ	30,000
7. ค่าเบี้ยประชุมกรรมการบริหารความเสี่ยงองค์กร (บาท/ครั้ง)	
• ประธาน	45,000
• กรรมการ	30,000

2. บำเหน็จกรรมการ

บริษัทกำหนดอัตราการจ่ายบำเหน็จกรรมการในวงเงินไม่เกินร้อยละ 0.25 ของรายได้รวมจากงบการเงินเฉพาะกิจการ ทั้งนี้ ต้องเป็นกรณีที่บริษัทมีกำไรสุทธิและสามารถจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นได้ โดยให้กรรมการเป็นผู้จัดสรรบำเหน็จดังกล่าวระหว่างกันตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด

3. สิทธิประโยชน์อื่น ๆ

- ค่ารักษาพยาบาล ตลอดระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง กรรมการแต่ละท่านได้รับสิทธิไม่เกิน 2 ล้านบาท
- บัตรโดยสารของบริษัท สำหรับกรรมการและผู้ติดตาม 1 ท่าน กรรมการแต่ละท่านได้รับสิทธิไม่เกิน 24 ครั้งต่อปี

นโยบายการกำหนดค่าตอบแทนของผู้บริหารและพนักงาน

บริษัทมีนโยบายให้ค่าตอบแทนและผลประโยชน์ที่ให้แก่บุคลากร อยู่ในระดับใกล้เคียงกับบริษัทอื่น ๆ ในอุตสาหกรรมเดียวกัน คณะกรรมการบริษัทได้ให้ความสำคัญต่อการจ้างงานที่เป็นธรรม โดยคำนึงถึงขีดความสามารถ การปฏิบัติงานตามความสามารถของพนักงานในตำแหน่งต่าง ๆ ซึ่งคำนึงถึงหลักความเสมอภาค ความเป็นธรรม คุณสมบัติที่เหมาะสม และการมีพันธสัญญากับบริษัท เพื่อส่งเสริมความก้าวหน้าในสายอาชีพและร่วมเจริญเติบโตไปกับบริษัทอย่างยั่งยืน โดยได้กำหนดนโยบายการบริหารค่าตอบแทนที่สอดคล้องกับผลประกอบการขององค์กรและเชื่อมโยงผลการปฏิบัติงานของพนักงาน ดังนี้

1. ผลตอบแทนระยะสั้น บริษัทได้กำหนดการจ่ายผลตอบแทนที่สามารถเทียบเคียงกับอัตราการจ่ายทั่วไปขององค์กรอื่นที่อยู่ในธุรกิจเดียวกัน เพื่อรักษาและเสริมสร้างความสามารถแข่งขัน ด้านทรัพยากรบุคคลให้กับองค์กร นอกจากนั้น บริษัทได้กำหนดการจ่ายโบนัสจาก

2. ผลตอบแทนในระยะยาว บริษัทได้กำหนดนโยบายค่าตอบแทนเพื่อรักษาและสร้างแรงจูงใจพนักงานในการปฏิบัติงานให้องค์กรดำเนินงานไปสู่เป้าหมายในอนาคตที่วางแผนไว้ในระยะยาว เช่น แนวทางการขึ้นค่าจ้างประจำปี สวัสดิการรักษายาบาล เงินสมทบเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพซึ่งผันแปรตามอายุการทำงาน เป็นต้น โดยยึดหลักการจ่ายค่าตอบแทน ดังนี้
 - บริษัทได้กำหนดค่าตอบแทนที่สามารถเทียบเคียงได้อย่างเหมาะสมกับอัตราการจ่ายทั่วไปขององค์กรอื่นที่อยู่ในธุรกิจเดียวกันเพื่อรักษาและเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันด้านทรัพยากรบุคคลให้กับองค์กร

- บริษัทได้เชื่อมโยงกับผลการดำเนินงานขององค์กร (Corporate Performance) และผลการปฏิบัติงานรายบุคคล (Individual Performance) ภายใต้เกณฑ์ที่โปร่งใสในการจ่ายค่าตอบแทนอันเนื่องมาจากผลการทำงาน
- บริษัทได้กำหนดกรอบในการวางแผนและควบคุมงบประมาณการจ่ายค่าตอบแทนที่ต้องสอดคล้อง

กับแผนงบประมาณประจำปีขององค์กร ซึ่งกำหนดจากการพิจารณาความสามารถในการจ่ายขององค์กร (Ability to Pay) ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว โดยมีความยืดหยุ่นในการปรับปรุงแผนงบประมาณระหว่างปีให้สอดคล้องกับผลการดำเนินงานขององค์กรได้อย่างทันทั่วถึง

คำตอบแทนของผู้บริหารบริษัท

ในปี 2568 บริษัทได้จ่ายค่าตอบแทนให้แก่ประธานคณะกรรมการและกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และผู้บริหารรวม 16 ราย เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้นประมาณ 351 ล้านบาท โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบเงินเดือนและค่าตอบแทนอื่น ๆ

คำตอบแทนอื่น

บริษัทได้จ่ายเงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพสำหรับผู้บริหารบริษัท เป็นเงินรวม 779,919.60 บาท โดยอัตราเงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพดังกล่าวเป็นไปตามระเบียบข้อบังคับของบริษัทเช่นเดียวกับพนักงานทั่วไป นอกจากนี้ ผู้บริหารยังได้รับผลตอบแทนอื่นในรูปของรถประจำตำแหน่ง และได้รับสวัสดิการตามระเบียบของบริษัทที่ได้วางไว้ เช่นเดียวกับพนักงานทั่วไปของบริษัท

ข้อมูลเกี่ยวกับพนักงาน

จำนวนบุคลากร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทมีพนักงานรวมทั้งสิ้นจำนวน 2,304 คน โดยแบ่งตามรายละเอียดดังนี้

นโยบายการบริหารทรัพยากรบุคคล

บริษัทกำหนดให้มีการว่าจ้างนักบิน วิศวกร และบุคลากรอื่น ๆ ที่มีความสามารถและความทุ่มเท และมีประสิทธิภาพในการทำงาน ทั้งนี้ บริษัทได้ตระหนักถึงความจำเป็นในการคงความต่อเนื่องในการบริหารจัดการของบริษัท เพื่อรักษาข้อได้เปรียบของบริษัทให้เหนือคู่แข่ง ทั้งนี้ กรรมการของบริษัทเชื่อว่าความสำเร็จอย่างต่อเนื่องของบริษัทนั้น ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายอย่างซึ่งรวมถึงการสนับสนุนและความทุ่มเทของผู้บริหารของบริษัทฯ ทั้งนี้ ทางบริษัทได้ปรับใช้กลยุทธ์ด้านทรัพยากรบุคคล ซึ่งรวมถึงค่าตอบแทนที่สามารถแข่งขันได้ การสรรหาบุคคลที่เหมาะสมกับวัตถุประสงค์ และแผนการสืบทอดงาน

บริษัท มีการสร้างแรงจูงใจเพื่อรักษาพนักงานของบริษัท โดยให้ผลตอบแทนตามการปฏิบัติงาน มีการสื่อสารข้อมูลต่าง ๆ และจัดกิจกรรมให้พนักงานได้มีส่วนร่วม พร้อมทั้งยกระดับและทักษะความสามารถของพนักงาน ด้วยการฝึกอบรม ทั้งนี้ บริษัทให้พนักงานของบริษัทเข้าร่วมการประชุมและเข้ารับการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้พนักงานได้รับและพัฒนาทักษะและความรู้ความสามารถที่เกี่ยวข้อง ช่วยเพิ่มขีดความสามารถของพนักงาน เพื่อเตรียมความพร้อมให้แก่พนักงานระดับล่างและระดับกลางในการรับผิดชอบตำแหน่งงานของในระดับสูงต่อไป

ผลตอบแทนรวมของพนักงาน

ในปี 2568 บริษัทจ่ายผลตอบแทนรวมให้แก่พนักงานซึ่งประกอบด้วยเงินเดือน ค่าล่วงเวลา เงินประกันสังคม เงินกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ค่ารักษาพยาบาล และสวัสดิการอื่น ๆ เป็นเงินรวม 3,016 ล้านบาท

กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

ปัจจุบันมีพนักงานที่เข้าร่วมกองทุนสำรองเลี้ยงชีพจำนวน 1,668 ราย จากจำนวนพนักงานที่มีสิทธิเข้าร่วมทั้งหมด 2,086 ราย คิดเป็นร้อยละ 79.9%

ข้อมูลสำคัญอื่นๆ

เลขานุการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทมีมติในการประชุมครั้งที่ 1/2559 เมื่อวันที่ 28 มกราคม 2559 แต่งตั้ง นางสาวตรีศรัณย์ สิตกะสิน ให้ดำรงตำแหน่งเลขานุการบริษัท เพื่อให้เป็นไปตามมาตรา 89/15 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 และเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานด้านเลขานุการบริษัทให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

หน้าที่และความรับผิดชอบหลัก

1. ให้คำแนะนำและคำปรึกษาแก่คณะกรรมการบริษัท ในการดำเนินงานตามหน้าที่และความรับผิดชอบ ตามกฎหมายและกฎระเบียบข้อบังคับของบริษัท จัดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และหน่วยงานกำกับที่เกี่ยวข้อง
2. จัดให้มีการบรรยายให้แก่กรรมการใหม่ (Orientation) เพื่อให้ทราบลักษณะธุรกิจ ผลการดำเนินงานแผนธุรกิจ โครงการลงทุนที่สำคัญ บทบาทและความรับผิดชอบ ของกรรมการตามหลักการกำกับดูแลกิจการสำหรับ บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และหน่วยงานราชการที่กำกับดูแล
3. แจ้งให้คณะกรรมการ ทราบการได้รับประเมินผล บทบาท และหน้าที่ของคณะกรรมการ โดยสถาบันกรรมการ บริษัทไทยเป็นประจำทุกปี
4. ให้คำแนะนำและเป็นพี่ที่ปรึกษาให้แก่กรรมการของบริษัท รวมทั้งรับผิดชอบในการติดต่อสื่อสารข้อมูลระหว่าง กรรมการบริษัท และบริษัทย่อยอย่างมีประสิทธิภาพ ถูกต้องตามกฎหมาย กฎระเบียบของตลาดหลักทรัพย์ แห่งประเทศไทย คณะกรรมการตลาดทุน สำนักงาน คณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ และมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น
5. ประสาน ติดตามข้อมูลจากฝ่ายบริหาร ด้านการเงิน บประมาณการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน การตรวจสอบภายในรายงานให้คณะกรรมการบริษัท ทราบสม่ำเสมอทุกไตรมาส
6. จัดทำและเก็บรวบรวมทะเบียนประวัติกรรมการ
7. เก็บรักษาคำถามที่เกี่ยวกับนโยบายและระเบียบต่าง ๆ ของบริษัทที่ผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท รวมทั้งเอกสารประกอบการประชุมคณะกรรมการบริษัท และรายงานการประชุมคณะกรรมการบริษัทให้ ครบถ้วนสมบูรณ์
8. จัดทำและจัดเก็บรักษาหนังสือนัดประชุมผู้ถือหุ้น เอกสารประกอบการประชุมผู้ถือหุ้น และรายงาน การประชุม ผู้ถือหุ้นให้ครบถ้วนภายในกำหนดเวลา ของกฎหมาย
9. จัดเก็บรักษารายงานการมีส่วนได้เสียที่รายงาน โดยกรรมการและผู้บริหาร
10. ดูแล กำกับ รับผิดชอบการจัดทำและจัดเก็บรักษา แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) One Report
11. ดูแลให้มีการเปิดเผยข้อมูลและรายงานสารสนเทศ ต่อหน่วยงานที่กำกับดูแล
12. ส่งเสริมให้กรรมการปฏิบัติตามแนวปฏิบัติที่ดีของ กรรมการบริษัทจดทะเบียน ตามหลักการกำกับดูแล กิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน ปี 2555 ของ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและ Asian CG Scorecard เช่น การฝึกอบรมหลักสูตรต่าง ๆ ของกรรมการ การประเมินตนเองของคณะกรรมการ ปีละครั้งและรายงานผลการประเมินให้คณะกรรมการ ทราบและพิจารณาจัดทำแผนเพื่อพัฒนาการปฏิบัติงาน ต่อไป
13. ภารกิจอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

หัวหน้างานตรวจสอบภายใน

นายไพโรจน์ ฉันทศิลป์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายตรวจสอบภายใน และเลขานุการคณะกรรมการ ตรวจสอบ ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2561 เป็นต้นไป ทำหน้าที่สนับสนุนการดำเนินงานของคณะกรรมการตรวจสอบ และ รายงานโดยตรงต่อคณะกรรมการกรรมการตรวจสอบ

นักลงทุนสัมพันธ์

นางสาวภักชดา สุวรรณโชติ ผู้จัดการส่วนนักลงทุนสัมพันธ์ เพื่อทำหน้าที่ประสานงานและนำเสนอข้อมูลของบริษัท แก่นักลงทุนนักวิเคราะห์ และผู้ถือหุ้น ตลอดจนรับผิดชอบในการจัดกิจกรรมพบปะนักลงทุนและแถลงผลการดำเนินงานของบริษัท กรณีที่ผู้ลงทุนและผู้ที่เกี่ยวข้องมีข้อสงสัยและต้องการสอบถาม สามารถติดต่อมายังนักลงทุนสัมพันธ์ ได้ที่ โทร. 0-2265-8796 E-mail: ir@bangkokair.com

คำตอบแทนของผู้สอบบัญชี

ในปี 2568 บริษัทได้ใช้บริการสอบบัญชี และบริการอื่นจากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัท โดยมีค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องดังนี้

1. ค่าตอบแทนจากการสอบบัญชี

ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา บริษัทได้จ่ายค่าตอบแทน สำหรับการสอบบัญชีงบการเงินเท่ากับ 4.49 ล้านบาท

2. ค่าบริการอื่น

ในปี 2568 บริษัทไม่มีการจ่ายค่าตอบแทนของงานให้บริการอื่น

รายงานผลการดำเนินการสำคัญ ด้านการกำกับดูแลกิจการ สรุปผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการในรอบปีที่ผ่านมา

การประชุมผู้ถือหุ้น

บริษัท มีนโยบายจัดประชุมผู้ถือหุ้นให้เป็นไปตามกฎหมายและเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นใช้สิทธิออกเสียงอย่างสะดวกและมีประสิทธิภาพ โดยสนับสนุนการใช้ข้อมูลประกอบการตัดสินใจอย่างเพียงพอ ในปี 2568 บริษัทได้จัดประชุมผู้ถือหุ้นจำนวน 1 ครั้ง ได้แก่ การประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2568 เมื่อวันที่ 8 เมษายน 2568 ณ ห้องประชุม ชั้น 18 สำนักงานใหญ่ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ในรูปแบบการประชุมแบบไฮบริด (Hybrid Meeting) โดยผู้ถือหุ้นสามารถเข้าร่วมประชุมได้ทั้ง ณ สถานที่จัดประชุมและผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ ตามพระราชกำหนดว่าด้วยการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2563 และประกาศกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมว่าด้วยมาตรฐานความมั่นคงปลอดภัยของการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2563 ทั้งนี้ บริษัทได้กำหนดกระบวนการจัดประชุมผู้ถือหุ้นให้เป็นไปตามหลักความโปร่งใส ตรวจสอบได้ และเอื้อต่อการใช้สิทธิของผู้ถือหุ้นอย่างทั่วถึง โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

• ก่อนการประชุม

บริษัทได้จัดส่งหนังสือบอกกล่าวนัดประชุมให้แก่ผู้ถือหุ้นทุกรายทางจดหมายลงทะเบียนล่วงหน้า 14 วันก่อนวันประชุม และได้เผยแพร่หนังสือบอกกล่าวนัดประชุม

พร้อมเอกสารประกอบการประชุม ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษบนเว็บไซต์ของบริษัท (www.investor.bangkokair.com) ภายใต้หัวข้อ “นักลงทุนสัมพันธ์” เมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2568 ล่วงหน้า 30 วันก่อนวันประชุม เพื่อให้ผู้ถือหุ้นได้รับข้อมูลที่ครบถ้วน ชัดเจน และมีระยะเวลาเพียงพอในการศึกษาข้อมูลก่อนการประชุม รวมถึงเพื่อขยายช่องทางการสื่อสารและการเข้าถึงข้อมูลแก่ผู้ถือหุ้นทุกกลุ่มอย่างเท่าเทียมกัน หนังสือบอกกล่าวนัดประชุมประกอบด้วยข้อมูลวาระการประชุม พร้อมเหตุผลและความเห็นของคณะกรรมการในแต่ละวาระ รวมถึงเอกสารประกอบการพิจารณา และเอกสารที่เกี่ยวข้อง อาทิ หลักฐานแสดงตนของผู้ถือหุ้น ข้อบังคับบริษัทว่าด้วยการประชุมผู้ถือหุ้น วิธีการมอบฉันทะ การลงคะแนน หนังสือมอบฉันทะ และแนวทางการเข้าร่วมประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (กรณีการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์) สำหรับการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ บริษัทใช้ระบบการประชุม Inventech Connect ซึ่งได้รับการรับรองจากสำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ETDA) โดยผู้ถือหุ้นสามารถเข้าร่วมประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ได้ด้วยการลงทะเบียนและยืนยันตัวตนแบบเข้ารหัสผ่านเว็บเบราว์เซอร์ตามขั้นตอนที่บริษัท กำหนด และแจ้ง

ให้ทราบล่วงหน้าในหนังสือบอกกล่าวนัดประชุม

ทั้งนี้ บริษัทได้จัดทำหนังสือบอกกล่าวนัดประชุมในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Meeting) ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ และจัดส่งให้ผู้ถือหุ้นพร้อมหนังสือนัดประชุม โดยผู้ถือหุ้นสามารถดาวน์โหลดแบบฟอร์มหนังสือมอบฉันทะผ่านเว็บไซต์ของบริษัทได้อย่างสะดวกและเท่าเทียมกัน เพื่อเพิ่มทางเลือกในการใช้สิทธิของผู้ถือหุ้น บริษัทได้เสนอรายการกรรมการอิสระจำนวน 2 ท่าน ให้ผู้ถือหุ้นพิจารณา มอบฉันทะ เพื่อเข้าร่วมประชุมและออกเสียงแทนในกรณีที่ไม่สามารถเข้าร่วมประชุมได้ โดยได้จัดส่งข้อมูลคุณสมบัติและประสบการณ์ของกรรมการอิสระทั้งสองท่านไปพร้อมกับหนังสือบอกกล่าวนัดประชุม เพื่อประกอบการตัดสินใจของผู้ถือหุ้น

• ระหว่างการประชุมผู้ถือหุ้น

รองประธานกรรมการบริษัททำหน้าที่เป็นประธานที่ประชุม และมอบหมายให้เลขานุการบริษัทชี้แจงขั้นตอนและวิธีการลงคะแนนเสียงในแต่ละวาระก่อนเริ่มการประชุม โดยบริษัทดำเนินการประชุมตามระเบียบวาระที่ได้แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้า โดยไม่มีการเพิ่มวาระอื่นนอกเหนือจากที่ระบุไว้ในหนังสือบอกกล่าวนัดประชุม

เพื่ออำนวยความสะดวกและเพิ่มความชัดเจนแก่ผู้ถือหุ้น บริษัทใช้สื่อมัลติมีเดียในการนำเสนอข้อมูลประกอบการพิจารณาในแต่ละวาระ รวมถึงแสดงผลคะแนนและสรุปข้อมูลผู้ถือหุ้น โดยกำหนดให้มีทั้งการลงคะแนนแบบลับและการเปิดเผยคะแนนในบางวาระตามความเหมาะสม ทั้งนี้ การดำเนินการประชุมเป็นไปตามระเบียบวาระที่กำหนดไว้อย่างชัดเจน และเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นทุกคนแสดงความคิดเห็นได้อย่างเท่าเทียมกัน

ในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2568 กรรมการบริษัทเข้าร่วมประชุมจำนวน 9 ท่าน (ร้อยละ 100) พร้อมด้วยผู้บริหาร ที่เกี่ยวข้อง และผู้สอบบัญชี โดยบริษัท

ได้แต่งตั้งที่ปรึกษากฎหมายเพื่อทำหน้าที่ดูแลการประชุมให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อบังคับของบริษัท รวมถึงตรวจสอบความถูกต้องของการนับคะแนนเสียงในทุกวาระ

ระหว่างการประชุม ผู้ถือหุ้นมีสิทธิแสดงความคิดเห็นและซักถามอย่างเสรีภายในระยะเวลาที่เหมาะสม โดยรองประธานกรรมการและกรรมการที่เกี่ยวข้องเป็นผู้ชี้แจงข้อซักถาม การลงคะแนนและการนับคะแนนดำเนินการอย่างเปิดเผย รวดเร็ว และตรวจสอบได้ ทั้งนี้ ผู้ถือหุ้นทุกรายมีสิทธิออกเสียงอย่างเท่าเทียมกันตามหลัก หนึ่งหุ้นต่อหนึ่งเสียง (One Share One Vote) และบริษัทไม่นำสิทธิออกเสียงจากหุ้นที่บริษัทถืออยู่มาใช้ในการประชุม

สำหรับผลการลงคะแนนในแต่ละวาระ บริษัทได้สรุปและแจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบภายหลังสิ้นสุดการประชุม และเผยแพร่ผลการประชุมบนเว็บไซต์ของบริษัท ทั้งนี้ ผู้ถือหุ้นที่มีส่วนได้เสียในวาระใด จะไม่มีสิทธิออกเสียงในวาระนั้นตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

• หลังการประชุมผู้ถือหุ้น

บริษัทได้เปิดเผยผลการประชุมผู้ถือหุ้น พร้อมผลการลงคะแนนเสียงผ่านเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยภายในวันเดียวกับวันประชุมหรือทันทีหลังเสร็จสิ้นการประชุม และได้จัดทำรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นอย่างครบถ้วน โดยบันทึกมติในแต่ละวาระพร้อมแยกจำนวนเสียงเห็นชอบ ไม่เห็นชอบ และงดออกเสียงอย่างชัดเจนตามระยะเวลาที่กำหนด ทั้งนี้ บริษัทได้จัดส่งรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น ทั้งฉบับภาษาไทยและภาษาอังกฤษผ่านระบบของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และเผยแพร่บนเว็บไซต์ของบริษัท (www.investor.bangkokair.com) ภายใน 7 วันทำการนับจากวันประชุม เพื่อให้ผู้ถือหุ้นและนักลงทุนสามารถเข้าถึงข้อมูลได้อย่างรวดเร็ว โปร่งใส และตรวจสอบได้

การสรรหากรรมการ

ในการคัดเลือกและสรรหากรรมการ บริษัทให้ความสำคัญกับความโปร่งใสและความเหมาะสมของคุณสมบัติ โดยมอบหมายให้คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้ดำเนินการตามนโยบายความหลากหลายของคณะกรรมการ ซึ่งครอบคลุมด้านความรู้ ทักษะ วิชาชีพ เพศ อายุ และประสบการณ์ ตาม Board Skill Matrix เพื่อให้สอดคล้องกับกลยุทธ์และทิศทางการดำเนินธุรกิจของบริษัท

ทั้งนี้ การสรรหากรรมการสามารถดำเนินการผ่านฐานข้อมูลกรรมการ (Director Pool) หรือจากการเสนอชื่อโดยผู้ถือหุ้น ตามนโยบายที่บริษัทเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอรายชื่อบุคคลที่เหมาะสมเข้ารับการพิจารณาเป็นกรรมการ โดยคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะพิจารณาคุณสมบัติ ความเหมาะสม และความสอดคล้องกับเกณฑ์ที่กำหนด ก่อนเสนอความเห็นต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณาแต่งตั้ง หรือเสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณาอนุมัติแต่งตั้งตามลำดับ

ในปี 2568 ไม่มีผู้ถือหุ้นเสนอรายชื่อบุคคลเพื่อเข้ารับ การพิจารณาเป็นกรรมการใหม่ คณะกรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทนได้ดำเนินการพิจารณาคัดเลือกกรรมการ ตามกระบวนการที่กำหนดโดยพิจารณาจากวุฒิการศึกษา ทักษะและประสบการณ์การทำงาน ผลการปฏิบัติหน้าที่ ในรอบปีที่ผ่านมา ความเข้าใจในธุรกิจของบริษัท ตลอดจน

ความสามารถในการทุ่มเทเวลาให้แก่การปฏิบัติหน้าที่ กรรมการ

คณะกรรมการบริษัทพิจารณาแล้วเห็นว่า กรรมการ ทั้ง 3 ท่าน มีคุณสมบัติครบถ้วนตาม Board Skill Matrix และมีองค์ประกอบที่เหมาะสมและสอดคล้องกับกลยุทธ์ ในการดำเนินธุรกิจของบริษัท

การพัฒนาความรู้ของกรรมการ

บริษัทได้สนับสนุนให้กรรมการทุกท่านเข้าร่วมอบรม สัมมนาหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาความรู้ ความสามารถในการปฏิบัติหน้าที่กรรมการ (รายละเอียด การอบรมแสดงอยู่ในประวัติของกรรมการแต่ละท่าน) กับสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) รวมทั้งองค์กร/สถาบันชั้นนำอื่นๆ และการเข้าร่วมสัมมนา ต่าง ๆ ในหัวข้อที่เกี่ยวข้อง เช่น หลักสูตร Director Certification Program (DCP) หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) หลักสูตร Audit Committee Program (ACP) เป็นต้น

ซึ่งในปัจจุบันมีกรรมการที่เข้ารับการอบรมในหลักสูตร ที่เกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่กรรมการของสมาคมส่งเสริม สถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) จำนวน 8 ท่าน กรรมการทั้งหมด 9 ท่าน (คิดเป็นร้อยละ 89) นอกจากนี้ เลขาธิการบริษัท จะเป็นผู้แจ้งหลักสูตรการอบรมที่จำเป็น เพิ่มเติมให้กับกรรมการทุกท่าน รวมไปถึงกรรมการใหม่ ที่เข้ามาดำรงตำแหน่งอย่างสม่ำเสมอ

ในปี 2568 กรรมการทั้ง 9 ท่าน เข้าร่วมการอบรมที่เป็นการเพิ่มพูนความรู้ในการปฏิบัติหน้าที่ ดังนี้

รายชื่อกรรมการบริษัท	ชื่อหลักสูตร
1. นายปราเสริฐ ปราสาททองโอสถ	1. การปรับเป็นพินัยและโทษตามกฎหมายไทย 2. ร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และ ตลาดหลักทรัพย์ เพื่อรองรับหลักทรัพย์อิเล็กทรอนิกส์ 3. การฟื้นฟูกิจการตามกฎหมายล้มละลาย 4. การใช้ข้อมูลภายใน การป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ การต่อต้านคอร์รัปชัน และการแก้ไขกฎหมายแรงงาน
2. นายวุฒิพงศ์ ปราสาททองโอสถ	1. การปรับเป็นพินัยและโทษตามกฎหมายไทย 2. ร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และ ตลาดหลักทรัพย์ เพื่อรองรับหลักทรัพย์อิเล็กทรอนิกส์ 3. การฟื้นฟูกิจการตามกฎหมายล้มละลาย 4. การใช้ข้อมูลภายใน การป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ การต่อต้านคอร์รัปชัน และการแก้ไขกฎหมายแรงงาน
3. นายประดิษฐ์ ทิฆมกุล	1. การปรับเป็นพินัยและโทษตามกฎหมายไทย 2. ร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และ ตลาดหลักทรัพย์ เพื่อรองรับหลักทรัพย์อิเล็กทรอนิกส์ 3. การฟื้นฟูกิจการตามกฎหมายล้มละลาย 4. การใช้ข้อมูลภายใน การป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ การต่อต้านคอร์รัปชัน และการแก้ไขกฎหมายแรงงาน
4. นายศรียพ สารสาส	1. การปรับเป็นพินัยและโทษตามกฎหมายไทย 2. ร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และ ตลาดหลักทรัพย์ เพื่อรองรับหลักทรัพย์อิเล็กทรอนิกส์ 3. การฟื้นฟูกิจการตามกฎหมายล้มละลาย 4. การใช้ข้อมูลภายใน การป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ การต่อต้านคอร์รัปชัน และการแก้ไขกฎหมายแรงงาน

รายชื่อกรรมการบริษัท	ชื่อหลักสูตร
5. นายสหรัตน์ เพ็ญกุล	<ol style="list-style-type: none"> 1. การปรับเป็นพินัยและโทษตามกฎหมายไทย 2. ร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เพื่อรองรับหลักทรัพย์อิเล็กทรอนิกส์ 3. การฟื้นฟูกิจการตามกฎหมายล้มละลาย 4. การใช้ข้อมูลภายใน การป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ การต่อต้านคอร์รัปชัน และการแก้ไขกฎหมายแรงงาน 5. Audit Committee Forum 2025 ภายใต้หัวข้อ “A New Era for Audit Committees: Adapting to Emerging Risks and Evolving Competencies” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai IOD)
6. นางนฤมล น้อยอำ	<ol style="list-style-type: none"> 1. การปรับเป็นพินัยและโทษตามกฎหมายไทย 2. ร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เพื่อรองรับหลักทรัพย์อิเล็กทรอนิกส์ 3. การฟื้นฟูกิจการตามกฎหมายล้มละลาย 4. การใช้ข้อมูลภายใน การป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ การต่อต้านคอร์รัปชัน และการแก้ไขกฎหมายแรงงาน
7. นางอาริญา ปราสาททองโอสถ	<ol style="list-style-type: none"> 1. การปรับเป็นพินัยและโทษตามกฎหมายไทย 2. ร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เพื่อรองรับหลักทรัพย์อิเล็กทรอนิกส์ 3. การฟื้นฟูกิจการตามกฎหมายล้มละลาย 4. การใช้ข้อมูลภายใน การป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ การต่อต้านคอร์รัปชัน และการแก้ไขกฎหมายแรงงาน
8. นายอนวัช ลีละวัฒน์วัฒนา	<ol style="list-style-type: none"> 1. การปรับเป็นพินัยและโทษตามกฎหมายไทย 2. ร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เพื่อรองรับหลักทรัพย์อิเล็กทรอนิกส์ 3. การฟื้นฟูกิจการตามกฎหมายล้มละลาย 4. การใช้ข้อมูลภายใน การป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ การต่อต้านคอร์รัปชัน และการแก้ไขกฎหมายแรงงาน
9. นายสมบุรณ์ กิติญาณทรัพย์	<ol style="list-style-type: none"> 1. การปรับเป็นพินัยและโทษตามกฎหมายไทย 2. ร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เพื่อรองรับหลักทรัพย์อิเล็กทรอนิกส์ 3. การฟื้นฟูกิจการตามกฎหมายล้มละลาย 4. การใช้ข้อมูลภายใน การป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ การต่อต้านคอร์รัปชัน และการแก้ไขกฎหมายแรงงาน 5. Audit Committee Forum 2025 ภายใต้หัวข้อ “A New Era for Audit Committees: Adapting to Emerging Risks and Evolving Competencies” จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai IOD)

การประชุมคณะกรรมการ

สำหรับกรรมการที่เข้ารับตำแหน่งใหม่ในคณะกรรมการบริษัท บริษัทจัดให้มีการปฐมนิเทศ เพื่อให้กรรมการใหม่ได้รับทราบนโยบายธุรกิจของบริษัท ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งกฎหมาย กฎเกณฑ์ต่าง ๆ พร้อมทั้งส่งมอบคู่มือสำหรับกรรมการ ซึ่งเป็นข้อมูลที่เป็นประโยชน์สำหรับการปฏิบัติหน้าที่เป็นกรรมการบริษัท เช่น กฎบัตรคณะ

กรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย ภาพรวมการประกอบธุรกิจของบริษัท โครงสร้างการทำงานภายในบริษัท ข้อบังคับบริษัท วัตถุประสงค์บริษัท จรรยาบรรณในการปฏิบัติหน้าที่ทางธุรกิจ นโยบายการกำกับดูแลกิจการ เป็นต้น

การประเมินผลการปฏิบัติงานคณะกรรมการและประธานคณะผู้บริหารและกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

การประเมินผลการปฏิบัติงานคณะกรรมการ

หลักเกณฑ์

คณะกรรมการบริษัท จัดให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานคณะกรรมการบริษัท ทั้งรูปแบบประเมินรายคณะและรายบุคคล (ประเมินตนเอง) เป็นประจำทุกปี โดยใช้แบบประเมินตามมาตรฐานการกำกับดูแลกิจการที่ดีของตลาดหลักทรัพย์ฯ มาปรับใช้ ครอบคลุมหัวข้อในการประเมินดังนี้

- โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะกรรมการ
- บทบาท หน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการ
- การประชุมคณะกรรมการและการทำหน้าที่ของกรรมการ
- ความสัมพันธ์กับฝ่ายจัดการ
- การพัฒนากรรมการ

หลักเกณฑ์

เลขานุการบริษัทจะจัดส่งแบบประเมินให้กรรมการแต่ละท่าน ดำเนินการประเมินทั้งรูปแบบรายคณะ และรายบุคคล (ประเมินตนเอง) และรวบรวมเสนอต่อคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืนขององค์กร เพื่อทำการประเมินผลการปฏิบัติงาน และนำผลการประเมินไปหารือในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ทั้งนี้สำหรับข้อเสนอแนะต่าง ๆ ที่ได้รับจากการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการ บริษัทจะนำมาใช้ในการปรับปรุงประสิทธิภาพของการทำงานของคณะกรรมการ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการกำกับดูแลกิจการ

การประเมินผลการปฏิบัติงานคณะกรรมการและประธานคณะผู้บริหารและกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

ประเภทการประเมิน	ผลการประเมิน (ร้อยละ)
คณะกรรมการบริษัท	92
คณะกรรมการบริหาร	96
คณะกรรมการตรวจสอบ	94
คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	82
คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืนขององค์กร	91
คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงองค์กร	99
กรรมการรายบุคคล (ประเมินตนเอง)	95

โดยผลการประเมินในปี 2568 อยู่ในระดับดีมากถึงดีเยี่ยม สะท้อนถึงประสิทธิภาพในการกำกับดูแลและการบริหารจัดการองค์กร

การประเมินผลประธานคณะกรรมการและกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

หลักเกณฑ์

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน จัดให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานประธานคณะกรรมการและกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ เป็นประจำทุกปี โดยพิจารณาจากหลักเกณฑ์ในด้านต่างๆ ได้แก่ ความเป็นผู้นำ การกำหนดกลยุทธ์ ผลการดำเนินงานทางธุรกิจของบริษัท การดำเนินงานตามนโยบายที่ได้รับจากคณะกรรมการบริษัท ประกอบกับสภาพการณ์เศรษฐกิจและสังคมโดยรวม โดยคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะนำข้อมูลที่ได้ไปใช้ในการพิจารณาค่าตอบแทน

หลักเกณฑ์

เลขานุการบริษัทจะจัดส่งแบบประเมินให้คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เพื่อทำการประเมินผลการปฏิบัติงาน และนำผลการประเมินไปหารือในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท และกำหนดค่าตอบแทนที่เหมาะสมต่อไป

สรุปผลประเมินการปฏิบัติงานประธานคณะกรรมการและกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ประจำปี 2568

สำหรับในปี 2568 ประธานเจ้าหน้าที่บริหารและกรรมการผู้จัดการใหญ่ มีผลประเมินการปฏิบัติงานในระดับร้อยละ 94 (Top Achiever)

การเข้าร่วมประชุมและการจ่ายค่าตอบแทน

คณะกรรมการรายบุคคล

การเข้าร่วมประชุมของกรรมการในการประชุมคณะกรรมการบริษัท และประชุมผู้ถือหุ้น ในรอบปี 2568

คณะกรรมการบริษัท มีการกำหนดการประชุมคณะกรรมการบริษัท ไว้อย่างเป็นทางการล่วงหน้าตลอดปี คือทุกวันพฤหัสบดีที่ 4 ของทุกเดือน ทั้งนี้ไม่รวมการประชุมวาระพิเศษ โดยตารางการประชุมในแต่ละปี จะแจ้งให้กรรมการบริษัทแต่ละท่านทราบล่วงหน้า โดยในการประชุมแต่ละครั้งจะมีการกำหนดวาระการประชุมที่ชัดเจน ทั้งวาระ เพื่อทราบและพิจารณา มีเอกสารประกอบการประชุม ครบถ้วน ซึ่งเลขานุการบริษัท จะดำเนินการจัดส่งให้คณะกรรมการบริษัท ล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน

องค์ประชุมของที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ประกอบด้วยกรรมการไม่น้อยกว่า 2 ใน 3 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด โดยขณะที่คณะกรรมการบริษัทจะลงมติ

ในที่ประชุมต้องมีกรรมการอยู่ไม่น้อยกว่า 2 ใน 3 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด มติที่ประชุมใช้เสียงข้างมาก โดยประธานกรรมการมีสิทธิออกเสียงชี้ขาด

โดยในปี 2568 บริษัทมีการจัดประชุมคณะกรรมการบริษัท จำนวน 12 ครั้ง และมีการจัดประชุมกรรมการที่ไม่ได้ เป็นผู้บริหารได้มีโอกาสประชุมร่วมกันเอง โดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมด้วย 1 ครั้ง เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2568 เพื่ออภิปรายเกี่ยวกับการประเมินบทบาทและการทำหน้าที่ของ Non-Executive Director ในปีที่ผ่านมา และข้อเสนอแนะให้ฝ่ายบริหารนำไปพิจารณาหรือปรับปรุงการดำเนินงาน และได้มีการรายงานผลการประชุมต่อคณะกรรมการบริหารเพื่อทราบ

การเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการ และคณะกรรมการชุดย่อย ในปี 2568

รายชื่อกรรมการ	คณะกรรมการ บริษัท	คณะกรรมการ ตรวจสอบ	คณะกรรมการ สรรหาและ กำหนด ค่าตอบแทน	คณะกรรมการ กำกับดูแลกิจการ และความยั่งยืน ขององค์กร	คณะกรรมการ บริหารความเสี่ยง องค์กร	การประชุม สามัญผู้ถือหุ้น ประจำปี 2568
	(จำนวน 9 ท่าน) จำนวนการประชุม 12 ครั้ง	(จำนวน 3 ท่าน) จำนวนการประชุม 6 ครั้ง	(จำนวน 3 ท่าน) จำนวนการประชุม 2 ครั้ง	(จำนวน 3 ท่าน) จำนวนการประชุม 2 ครั้ง	(จำนวน 3 ท่าน) จำนวนการประชุม 4 ครั้ง	(จำนวน 9 ท่าน) จำนวนการประชุม 1 ครั้ง
1. นายปราเสริฐ ปราสาททองโอสถ	12/12					1/1
2. นายพูนพิพงค์ ปราสาททองโอสถ	12/12					1/1
3. นายประติษฐ์ ทีชกุล	12/12				4/4	1/1
4. นายศรีภพ สารสาส	12/12	6/6	2/2			1/1
5. นายสหรัตน์ เพ็ญกุล	12/12	6/6		2/2	4/4	1/1
6. นางนฤมล น้อยอำ	12/12				4/4	1/1
7. นางอาริญา ปราสาททองโอสถ	11/12		2/2	1/2		1/1
8. นายอนวัช ลีละวัฒน์วัฒนา	12/12					1/1
9. นายสมบุญรณ์ กิตติญาณทรัพย์	12/12	6/6	2/2	2/2		1/1

การเข้าร่วมประชุมและการจ่ายค่าตอบแทน

ในปี 2568 บริษัท ได้จ่ายค่าตอบแทนให้แก่กรรมการจำนวน 9 ท่าน เป็นจำนวนทั้งสิ้น 55.53 ล้านบาท โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบค่าบำเหน็จ และค่าเบี้ยประชุมในฐานะกรรมการ มีรายละเอียดดังนี้

รายชื่อคณะกรรมการบริษัทและตำแหน่ง	บำเหน็จกรรมการ	ค่าเบี้ยประชุม							ค่าตอบแทนรวมในฐานะกรรมการ ปี 2568 (ล้านบาท)
		คณะกรรมการบริษัท	คณะกรรมการตรวจสอบ	คณะกรรมการบริหาร	คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการ	คณะกรรมการสหภาพและพหุชนาค่าตอบแทน	คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงองค์กร	รวม	
1. นายปรัสสิฐ ปราสาททองโอสถ	ประธานกรรมการ/กรรมการบริหาร	5,500,000.00	-	720,000.00	-	-	-	2,160,000.00	7.66
2. นายศรัทธา สารสาส	กรรมการอิสระ/ประธานกรรมการตรวจสอบ/ประธานกรรมการสรรหาฯ	4,409,800.00	360,000.00	-	-	90,000.00	-	1,170,000.00	5.58
3. นายสพรรัตน์ เพ็ญกุล	กรรมการอิสระ/กรรมการตรวจสอบ/กรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืนฯ	4,409,800.00	240,000.00	-	60,000.00	-	120,000.00	1,140,000.00	5.55
4. นายสมบุญรณ์ กิตติคุณทรัพย์	กรรมการอิสระ/กรรมการตรวจสอบ/ประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน/กรรมการสรรหาฯ	4,409,800.00	240,000.00	-	90,000.00	60,000.00	-	1,110,000.00	5.52
5. นางณมเล น้อยอำ	กรรมการ/ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง	4,409,800.00	-	-	-	-	180,000.00	900,000.00	5.31
6. นางอาริญา ปราสาททองโอสถ	กรรมการ/กรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืนฯ/กรรมการสรรหาฯ	4,409,800.00	-	-	60,000.00	60,000.00	-	840,000.00	5.25
7. นายอวิช ลีละวัฒน์วัฒนา	กรรมการ/กรรมการบริหาร	5,000,000.00	-	720,000.00	-	-	-	1,440,000.00	6.44
8. นายพณิพงศ์ ปราสาททองโอสถ	กรรมการ/รองประธานกรรมการ/ประธานคณะผู้บริหาร/กรรมการผู้อำนวยการใหญ่	5,500,000.00	-	1,440,000.00	-	-	-	2,160,000.00	7.66
9. นายประติษฐ์ ทีฆกุล	กรรมการ/กรรมการบริหาร/กรรมการบริหารความเสี่ยง	5,000,000.00	-	720,000.00	-	-	120,000.00	1,560,000.00	6.56
รวม		43,049,000.00	840,000.00	3,600,000.00	210,000.00	210,000.00	420,000.00	12,480,000.00	55.53

สิทธิประโยชน์อื่น ๆ สำหรับกรรมการบริษัท

1. ค่ารักษาพยาบาล โดยสำหรับกรรมการแต่ละท่าน ในวงเงินไม่เกิน 1,000,000 บาท ต่อปี และรวมกัน ในระหว่างวาระการดำรงตำแหน่งไม่เกิน 2,000,000 บาท
2. บัตรโดยสารเครื่องบินของบริษัท โดยสำหรับกรรมการแต่ละท่านและผู้ติดตาม 1 ท่าน ไม่เกิน 24 ครั้งต่อปี
3. การใช้เครื่องบินของบริษัท (เมื่อตารางการบินว่าง) สำหรับกิจการของบริษัท และ/หรือคณะกรรมการ และ/หรือกรรมการ และกิจกรรมดังกล่าวเป็นกิจกรรมที่มีประโยชน์ หรือส่งเสริมภาพลักษณ์หรือธุรกิจของบริษัท สาธารณประโยชน์ กิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคมขององค์กร และภารกิจพิเศษอื่น ๆ ไม่เกิน 100 ชั่วโมงต่อปี
4. การทำประกันภัยความรับผิดของกรรมการและผู้บริหาร (Directors and Officers Liabilities Insurance) ให้เป็นสิทธิประโยชน์แก่กรรมการและผู้บริหาร

การกำกับดูแลบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

บริษัทจะดำเนินการกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อยและบริษัทร่วม ดังนี้

1. ส่งกรรมการของบริษัท หรือผู้บริหารที่มีคุณสมบัติและประสบการณ์ที่เหมาะสมกับการดำเนินธุรกิจ ที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัท เพื่อเป็นกรรมการตัวแทนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม ทั้งนี้ เพื่อทำหน้าที่กำหนดนโยบายที่สำคัญในการบริหารงานและควบคุมการดำเนินธุรกิจของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมดังกล่าวตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท
2. ดำเนินการให้บริษัทย่อยกำหนดนโยบายการเข้าทำรายการของบริษัทย่อย กับบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน และรายการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินโดยให้นโยบายดังกล่าวสอดคล้องและเป็นไปตามกฎหมาย กฎเกณฑ์ ประกาศ ระเบียบ ข้อกำหนด และหนังสือเวียนที่เกี่ยวข้องที่ประกาศโดยสำนักงาน ก.ล.ด.
3. ดำเนินการให้บริษัทย่อย จัดทำรายงานทางการเงิน เพื่อให้เห็นถึงสถานะทางการเงินและผลการประกอบกิจการของบริษัทฯ โดยอยู่บนพื้นฐานของข้อมูลทางบัญชีที่ถูกต้อง ครบถ้วน และเพียงพอตามมาตรฐานการบัญชี ซึ่งเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป และรายงานการทำรายการระหว่างบริษัทย่อยดังกล่าวกับบุคคลที่อาจมีส่วนได้เสีย หรือมีความขัดแย้งกันทางผลประโยชน์ รวมถึงรายการการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ของบริษัทย่อยดังกล่าว โดยให้มีการนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อทราบอย่างน้อยปีละ 4 ครั้ง
4. ดำเนินการให้บริษัทย่อยที่เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจหลักจัดให้มีหน่วยงานตรวจสอบภายใน (Internal Audit) หรือผู้ตรวจสอบภายในจากภายนอก เข้ามาจัดทำแผนงานการตรวจสอบภายในประจำปีของบริษัทดังกล่าว และจัดให้มีการตรวจสอบตามแผนงานตรวจสอบภายในประจำปี ที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ รวมถึงจัดให้มีรายงานผลการตรวจสอบและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายใน ว่าระบบการควบคุมภายในของบริษัทดังกล่าว มีความรัดกุมเพียงพอหรือไม่ และพนักงาน ผู้บริหาร และกรรมการของบริษัทดังกล่าว ได้มีการปฏิบัติให้สอดคล้องกับนโยบายการควบคุมภายในอย่างน้อยเพียงใด เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการของบริษัทย่อยภายในระยะเวลาที่เหมาะสมอย่างสม่ำเสมอ



การติดตามให้มีการปฏิบัติตามนโยบาย และแนวปฏิบัติในการกำกับดูแลกิจการ

บริษัทมีนโยบายและวิธีการดูแลกรรมการและผู้บริหาร ในการนำข้อมูลภายในของบริษัทซึ่งยังไม่เปิดเผยต่อสาธารณะชนไปใช้เพื่อแสวงหาประโยชน์ส่วนตนดังนี้

1. ให้ความรู้แก่กรรมการและผู้บริหารเกี่ยวกับหน้าที่ในการรายงานการถือครองหลักทรัพย์ของตน คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ รวมทั้งการรายงานการได้มาหรือจำหน่ายหลักทรัพย์ของตน คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะต่อสำนักงานคณะกรรมการ ก.ล.ด.
2. กรรมการและผู้บริหารของบริษัท ที่มีความประสงค์จะซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัท มีหน้าที่แจ้งต่อเลขานุการบริษัทล่วงหน้าอย่างน้อย 1 วันก่อนทำการซื้อขายหลักทรัพย์ ในกรณีที่เลขานุการบริษัทประสงค์ที่จะซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทจะต้องแจ้งต่อประธานกรรมการ หรือประธานคณะผู้บริหารและกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ทั้งนี้ เพื่อรายงานการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้ที่ประชุมคณะกรรมการรับทราบทุกครั้ง รวมถึงเพื่อให้มีการเปิดเผยในแบบ 56-1 One Report
3. กรรมการ ผู้บริหาร พนักงานและลูกจ้างของบริษัท และบริษัทย่อย ที่ได้รับทราบข้อมูลภายในที่เป็นสาระสำคัญซึ่งมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงราคาหลักทรัพย์ต้องใช้ความระมัดระวังในการซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัท ในช่วง 30 วันก่อนทั้งการเงินหรือข้อมูลภายในนั้น จะเปิดเผยต่อสาธารณะชนและในช่วงระยะเวลา 24 ชั่วโมงภายหลังจากที่ข้อมูลภายในของบริษัทได้เปิดเผยต่อสาธารณะชนแล้ว ผู้ที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลภายในต้องไม่เปิดเผยข้อมูลนั้นให้ผู้อื่นทราบจนกว่าจะได้มีการแจ้งข้อมูลนั้นให้แก่ตลาดหลักทรัพย์ฯ
4. ห้ามมิให้กรรมการผู้บริหารพนักงานและลูกจ้างของบริษัท ใช้ข้อมูลภายในของบริษัท ที่มีหรืออาจมีผลกระทบต่อราคาของหลักทรัพย์ของบริษัท ซึ่งยังมิได้เปิดเผยต่อสาธารณะชนซึ่งตนได้ล่วงรู้มาในตำแหน่งหรือฐานะเช่นนั้น มาใช้เพื่อการซื้อหรือขายหรือเสนอซื้อหรือเสนอขายหรือชักชวนให้บุคคลอื่นซื้อหรือขายหรือเสนอซื้อ หรือเสนอขายซึ่งหุ้นหรือหลักทรัพย์อื่น (ถ้ามี) ของบริษัทไม่ว่าทั้งทางตรง

หรือทางอ้อมในประการที่น่าจะเกิดความเสียหายแก่บริษัทฯ ไม่ว่าทั้งทางตรงหรือทางอ้อม และไม่ว่าการกระทำความผิดจะทำเพื่อประโยชน์ต่อตนเองหรือผู้อื่นหรือนำข้อเท็จจริงเช่นนั้นออกเปิดเผยเพื่อให้ผู้อื่นกระทำความผิดโดยตนได้รับผลประโยชน์ตอบแทนหรือไม่ก็ตาม

ในปี 2568 เลขานุการบริษัทได้แจ้งผ่าน E-mail ไปยังผู้เกี่ยวข้องให้ทราบช่วงระยะเวลา Blackout period ล่วงหน้า และไม่พบว่ากรรมการ ผู้บริหาร หรือพนักงานที่เกี่ยวข้องมีการซื้อขายหลักทรัพย์ในช่วงที่บริษัทกำหนดให้งดการซื้อขาย ทั้งนี้ในรอบปีที่ผ่านมา ไม่มีกรรมการและผู้บริหารทำการซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัท และจากการตรวจสอบพบว่าการปฏิบัติตามนโยบายของบริษัทกำหนดไว้ถูกต้องครบถ้วน นอกจากนี้ บริษัทได้มีการรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์กรรมการและผู้บริหารต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัททุกเดือน (วาระประจำ)

ในปี 2568 เลขานุการบริษัทได้แจ้งช่วงระยะเวลา Blackout Period ให้กรรมการ ผู้บริหาร และผู้ที่เกี่ยวข้องทราบล่วงหน้าผ่านทางอีเมล และไม่พบการซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทในช่วงเวลาที่กำหนดให้งดการซื้อขายตลอดรอบปีที่ผ่านมา ไม่มีกรรมการและผู้บริหารทำการซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัท และจากการตรวจสอบพบว่าการปฏิบัติตามนโยบายและแนวปฏิบัติของบริษัทอย่างถูกต้องครบถ้วน

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้รายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของกรรมการและผู้บริหาร รวมถึงคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทเป็นประจำทุกเดือน (วาระประจำ) เพื่อให้เป็นไปตามหลักความโปร่งใสและการกำกับดูแลกิจการที่ดี

รายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์กรรมการและผู้บริหาร

ลำดับ	รายชื่อ	จำนวนหุ้น ณ 30 ธ.ค. 2567		จำนวนหุ้น ณ 30 ธ.ค. 2568		จำนวนหุ้น ที่เปลี่ยนแปลง
		ทางตรง	ทางอ้อม	ทางตรง	ทางอ้อม	
1	นายปราเสริฐ ปราสาททองโอสถ	238,942,000	250,000	238,942,000	250,000	-
2	นายพุดพิงศ์ ปราสาททองโอสถ	523,387,900	800,000	523,387,900	800,000	-
3	นางอาริญา ปราสาททองโอสถ	243,440,900	-	243,440,900	-	-
4	นายศรียุทธ สารสาส	-	-	-	-	-
5	นายสหัสรัตน์ เพ็ญกุล	-	-	-	-	-
6	นายประดิษฐ์ ทิมกุล	9,000,000	-	9,000,000	-	-
7	นางนฤมล น้อยอ่ำ	350,000	50,000	350,000	50,000	-
8	นายอนวัช ลีละวัฒน์วัฒนา	214,000	-	214,000	-	-
9	นายสมบุญ กิตติญาณทรัพย์	-	-	-	-	-
10	พล.อ.ท.เดชิศร์ เจริญวงศ์	-	-	-	-	-
11	Mr.Christophe Clarenc	36,900	-	36,900	-	-
12	นางอณิญา เนตรประไพ	4,800	-	4,800	-	-
13	นายจุลิน กอเจริญ	-	-	-	-	-
14	นางสาวอมรรรัตน์ คงสวัสดิ์	9,800	-	9,800	-	-
15	นายนิพัฒน์ ปิยะพันธ์	-	-	-	-	-
16	นางสาวตรีศรัณย์ สัตตะกลิน	15,000	-	15,000	-	-
17	นางจันทร์ทิพย์ ทองกันยา	-	-	-	-	-
18	นางสาวสิริพร หนูจั่น	5,000	-	5,000	-	-
19	นางสาวพูลสุข ธีรวานิชย์ผล	-	-	-	-	-
20	นายทองสุข ชมพูนุช	-	-	-	-	-
21	นายไพโรจน์ ฉันทศิลป์	-	-	-	-	-
22	นางสาวลิพัทธ์ ลิฬหวนิช	-	-	-	-	-

การป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์

บริษัทได้กำหนดนโยบายในการดูแลรายการที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยกำหนดขั้นตอนการอนุมัติรายการที่เกี่ยวข้องกันระหว่างบริษัทหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง ในกรณีที่กรรมการมีส่วนได้เสียในวาระใด ๆ กรรมการท่านนั้น จะไม่มีสิทธิออกเสียงในวาระดังกล่าว รวมทั้งคณะกรรมการได้กำหนดนโยบายเพื่อป้องกันการนำข้อมูลภายในของบริษัท ไปใช้เพื่อประโยชน์ส่วนตัว

ในการอนุมัติรายการระหว่างกัน หน่วยงานที่รับผิดชอบจะเป็นผู้ประเมินรายการดังกล่าวในขั้นต้นว่าเป็นรายการที่สมเหตุสมผล เป็นไปเพื่อประโยชน์ของบริษัท และมีราคาที่ยุติธรรม ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบจะทวนสอบรายการระหว่างกันว่าเป็นรายการที่จำเป็นและมีราคาที่ยุติธรรม ในปี 2568 บริษัทไม่พบการกระทำที่ละเมิดต่อนโยบายความขัดแย้งทางผลประโยชน์

การแจ้งเบาะแส (Whistleblowing)

คณะกรรมการบริษัท กำหนดนโยบายการแจ้งเบาะแสด การกระทำผิด (Whistleblowing Policy) โดยจัดให้มีช่องทางในการแจ้งเบาะแสดและรับข้อร้องเรียนเกี่ยวกับการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ

จรรยาบรรณ ของบุคคลในองค์กรทุกระดับ รวมทั้ง มีขั้นตอนการตรวจสอบและแก้ไขที่ชัดเจน เป็นกลาง และ โปร่งใส มีมาตรการคุ้มครองผู้แจ้งเบาะแสด



การป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์

บริษัทได้กำหนดนโยบายในการดูแลรายการที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยกำหนดขั้นตอนการอนุมัติรายการที่เกี่ยวข้องกันระหว่างบริษัทหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง ในกรณีที่กรรมการมีส่วนได้เสียในวาระใดๆ กรรมการท่านนั้น จะไม่มีสิทธิออกเสียงในวาระดังกล่าว รวมทั้งคณะกรรมการได้กำหนดนโยบายเพื่อป้องกันการนำข้อมูลภายในของบริษัท ไปใช้เพื่อประโยชน์ส่วนตัว ในการอนุมัติรายการระหว่างกัน หน่วยงานที่รับผิดชอบ จะเป็นผู้ประเมินรายการดังกล่าว ในขั้นต้นว่าเป็นรายการที่สมเหตุสมผล เป็นไปเพื่อประโยชน์ของบริษัท และมีราคาที่ยุติธรรม ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบจะทวนสอบรายการระหว่างกันว่าเป็นรายการที่จำเป็นและมีราคาที่ยุติธรรม ในปี 2568 บริษัทไม่พบการกระทำที่ละเมิดต่อนโยบายความขัดแย้งทางผลประโยชน์

การแจ้งเบาะแส (Whistleblowing)

คณะกรรมการบริษัท กำหนดนโยบายการแจ้งเบาะแสดการกระทำผิด (Whistleblowing Policy) โดยจัดให้มีช่องทางในการแจ้งเบาะแสดและรับข้อร้องเรียนเกี่ยวกับการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ จรรยาบรรณ ของบุคคลในองค์กรทุกระดับ รวมทั้งมีขั้นตอนการตรวจสอบและแก้ไขที่ชัดเจน เป็นกลางและโปร่งใส มีมาตรการคุ้มครองผู้แจ้งเบาะแสด



ช่องทางการแจ้งเบาะแสดและข้อร้องเรียน

ทางอีเมล

- กรรมการอิสระ/ กรรมการตรวจสอบ whistleblower@bangkokair.com

ทางจดหมาย

- บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ชั้น 19 เลขที่ 99 หมู่ 14 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900

ขั้นตอนการตรวจสอบเบาะแสดและข้อร้องเรียน ในกรณีที่เป็นเรื่องการดำเนินงานที่ไม่เป็นไปตามขั้นตอน ทุกจริต ข้อโกง ฝ่ายตรวจสอบภายในทำการตรวจสอบ พิจารณา ดำเนินการ และรายงานผลให้คณะกรรมการตรวจสอบทราบ

ในกรณีที่มิเหตุอันควรสงสัยว่าจะเป็นความผิดร้ายแรง บริษัทโดยประธานคณะกรรมการบริหารและกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ จะตั้งคณะกรรมการสอบสวนความผิดนั้นเสียก่อน หากมีความผิดจริง จะมีการพิจารณาลงโทษตามระเบียบวินัยของบริษัท และมีกระบวนการคุ้มครองพยานหรือผู้แจ้งเบาะแสดอย่างชัดเจน

ในปี 2568 บริษัทได้รับแจ้งเบาะแสดและข้อร้องเรียน จำนวน 1 เรื่อง เกี่ยวกับกระบวนการบริหารจัดการ ข้อร้องเรียนของลูกค้า โดยคณะกรรมการตรวจสอบได้ ดำเนินการให้ผู้เกี่ยวข้องชี้แจงข้อเท็จจริง พร้อมพิจารณา แนวทางแก้ไขที่เหมาะสม และได้แจ้งผลการดำเนินการ ให้ผู้ร้องเรียนทราบครบถ้วนแล้ว ปัจจุบัน เรื่องดังกล่าว ได้รับการดำเนินการแล้วเสร็จและปิดกรณีเรียบร้อยแล้ว

รายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

คณะกรรมการตรวจสอบ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 3 ท่าน ซึ่งเป็นผู้มีความรู้ ความชำนาญในด้านต่าง ๆ มีประสบการณ์เพียงพอในด้านการเงิน การบัญชี และการบริหารจัดการ โดยมีนายศรีภพ สารสาส เป็นประธานคณะกรรมการตรวจสอบ นายสหรัตน์ เพ็ญกุล และ นายสมบุญ กิติญาณทรัพย์ เป็นกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติหน้าที่อย่างอิสระตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท มีขอบเขตหน้าที่และความรับผิดชอบตามที่กำหนดไว้ในกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งสอดคล้องกับแนวปฏิบัติที่ดีของสำนักงานคณะกรรมการหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ในปี 2568 คณะกรรมการตรวจสอบมีการประชุมรวม 6 ครั้ง ซึ่งกรรมการตรวจสอบทุกท่านได้เข้าร่วมประชุมครบทุกครั้ง ในการประชุมแต่ละครั้งมีการหารือร่วมกับฝ่ายบริหารที่เกี่ยวข้อง หัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายใน ผู้ตรวจสอบบัญชี ภายนอก และการหารือในประเด็นต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับรายงานทางการเงิน ข้อตรวจพบจากการตรวจสอบบัญชี ระบบการควบคุมภายใน รายงานการปฏิบัติงานของหน่วยงานตรวจสอบภายในทั้งในส่วนของบริษัทและบริษัทย่อย นอกจากนี้ยังรวมถึงการสอบทานและพิจารณาอนุมัติแผนการตรวจสอบ ความเพียงพอของงบประมาณ และกำลังคนในฝ่ายตรวจสอบภายในให้เหมาะสมกับหน้าที่ความรับผิดชอบ โดยสรุปสาระสำคัญของการปฏิบัติหน้าที่ได้ดังนี้

การสอบทานรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการตรวจสอบ ได้สอบทานข้อมูลในงบการเงิน รายไตรมาสและงบการเงินประจำปี 2568 ซึ่งจัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน โดยประชุมร่วมกับฝ่ายบริหารรายงานบัญชีการเงิน ฝ่ายตรวจสอบภายใน และผู้สอบบัญชี ได้สอบถามและหารือในประเด็นข้อตรวจพบ และข้อเสนอแนะที่สำคัญ ความเหมาะสมของนโยบายและประมาณการทางบัญชี การเปิดเผยข้อมูลในรายงานการเงิน

อย่างเพียงพอและครบถ้วน นอกจากนี้คณะกรรมการตรวจสอบได้มีวาระการประชุมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายบริหารเพื่อให้มั่นใจว่าผู้สอบบัญชีมีความเป็นอิสระ ไม่ถูกจำกัดขอบเขตในการปฏิบัติหน้าที่ รวมทั้งหารือปัญหาและอุปสรรคในการตรวจสอบ จึงเชื่อมั่นว่ารายงานทางการเงินของบริษัทมีความถูกต้อง ครบถ้วน และเป็นประโยชน์ต่อผู้ใช้รายงานทางการเงิน

การสอบทานการควบคุมภายในและการตรวจสอบภายใน

คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานผลการประเมินการควบคุมภายในของบริษัททั้งระบบการปฏิบัติงานและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศจากแผนงานและรายงานผลการปฏิบัติงานของส่วนงานตรวจสอบภายใน รวมถึงรายงานการประเมินการควบคุมภายในตามแบบของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

นอกจากนี้ยังให้ข้อเสนอแนะที่จำเป็นเพื่อลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นหรือเพื่อการปรับปรุงการปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพ มีการติดตามการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหารตามข้อเสนอแนะให้เกิดประสิทธิผล และมีความเห็นว่าบริษัทมีการควบคุมภายในที่เหมาะสมและเพียงพอ ซึ่งสอดคล้องกับความเห็นเกี่ยวกับการควบคุม

ภายในของผู้สอบบัญชีที่ไม่พบข้อบกพร่องที่มีสาระสำคัญซึ่งมีผลกระทบต่อรายงานทางการเงินของบริษัท

คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานและให้ความเห็นชอบแผนงานการตรวจสอบภายในประจำปี ที่จัดทำขึ้นตามหลักเกณฑ์ความเสี่ยงที่สำคัญ (Risk-Based) มีการติดตามผลการปฏิบัติงานตามแผนงานอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งพิจารณาถึงความเป็นอิสระของหน่วยงานตรวจสอบภายใน ความเพียงพอของทรัพยากรที่ใช้ ให้ความสำคัญในการพัฒนาบุคลากรอย่างต่อเนื่อง สนับสนุนให้หน่วยงานตรวจสอบภายในเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายในที่ดีแก่เจ้าหน้าที่ขององค์กรทุกระดับ เพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างถูกต้องและมีประสิทธิภาพตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทจดทะเบียน

การพิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งกับทางผลประโยชน์

คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทและบริษัทย่อยของฝ่ายจัดการ และสอบถามรายการเกี่ยวข้องที่สำคัญที่อาจเกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ เพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ หากมีข้อสงสัยในเรื่องใดได้ขอคำอธิบาย

จากฝ่ายจัดการ และมีความเห็นว่ารายการเหล่านั้นบริษัทได้ดำเนินไปตามเงื่อนไขการคำปกติ เป็นรายการที่สมเหตุสมผล เป็นผลประโยชน์กับบริษัท และได้เปิดเผยข้อมูลไว้อย่างเพียงพอแล้ว

การสอบทานการปฏิบัติตามนโยบายการกำกับกิจการที่ดี

คณะกรรมการตรวจสอบให้ความสำคัญกับการปฏิบัติตามกฎหมาย และข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ตลอดจนการปฏิบัติตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจทั้งในประเทศและในต่างประเทศที่บริษัทเข้าไปดำเนินกิจการ โดยบริษัท

ยึดมั่นในการทำธุรกิจด้วยความซื่อสัตย์สุจริต มีหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี มีจริยธรรมในการดำเนินธุรกิจ และมีช่องทางการรับเรื่องร้องเรียนการทุจริตหรือการประพฤติมิชอบ มีกระบวนการพิจารณาเรื่องร้องเรียนที่เหมาะสมและเป็นธรรม สร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ถือหุ้นและนักลงทุนทั่วไป

การพิจารณาความเหมาะสมของผู้สอบบัญชีและการแต่งตั้งผู้สอบบัญชี

คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาคัดเลือกผู้สอบบัญชีที่มีคุณสมบัติ ทั้งในด้านความรู้ความสามารถ ความเป็นอิสระ มีประสบการณ์ในการสอบบัญชี รวมทั้งผลการปฏิบัติงานที่ผ่านมา และค่าตอบแทนที่เหมาะสม

โดยมีมติเห็นชอบให้สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทและบริษัทย่อย ประจำปี 2569 และให้คณะกรรมการบริษัทนำเสนอขออนุมัติจากที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น

การสอบทานและอนุมัติกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบและกฎบัตรการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบได้ทบทวนกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบและกฎบัตรการตรวจสอบเป็นประจำทุกปี เพื่อพิจารณาขอบเขต หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบและหน่วยงานตรวจสอบภายใน ตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ นอกจากนี้ในแต่ละปี

คณะกรรมการตรวจสอบยังได้ประเมินผลงานของตนเอง และการปฏิบัติหน้าที่โดยรวมของคณะ ซึ่งอยู่ในเกณฑ์ดีเยี่ยม สร้างความมั่นใจว่าการทำงานของคณะกรรมการตรวจสอบมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลที่ดี

โดยสรุปคณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายตามขอบเขตและความรับผิดชอบที่ได้รับไว้ในกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบ โดยได้ใช้ความรู้ความสามารถ ประกอบกับความระมัดระวังรอบคอบ ความเป็นอิสระอย่างเพียงพอในการปฏิบัติหน้าที่ โดยไม่มีข้อจำกัดการได้รับข้อมูลจากฝ่ายจัดการ พนักงาน หรือผู้เกี่ยวข้อง ทั้งได้ให้ความเห็นและข้อเสนอแนะเพื่อให้ระบบการควบคุมภายใน การบริหารความเสี่ยง และการกำกับดูแลกิจการมีความเหมาะสมและเพียงพอเพื่อประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย

นายศรีภพ สารสาส
ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ

รายงานคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืนขององค์กร ประจำปี 2568

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

ในปี 2568 ที่ผ่านมา คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืนขององค์กร ปฏิบัติหน้าที่กำกับดูแลการบริหารจัดการกิจการของบริษัทโดยให้ความสำคัญกับการเจริญเติบโตทางธุรกิจควบคู่ไปกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี และเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมเพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการดำเนินธุรกิจอย่างมั่นคงและยั่งยืน รวมทั้งให้คำปรึกษา ข้อเสนอแนะ และกำหนดแนวทางการปฏิบัติหน้าที่งานโดยรวม เพื่อรองรับและสนับสนุนการปฏิบัติงานตามนโยบายการบริหารจัดการด้านต่างๆ ของคณะกรรมการบริษัทฯ โดยมีการประชุมทั้งสิ้นจำนวน 2 ครั้ง มีรายละเอียดการเข้าประชุมดังนี้

- นายสมบุรณ์ กิติยาณทรัพย์ ประธานคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืนขององค์กร เข้าร่วมประชุม 2 ครั้ง
- นายสหรัญ เพ็ญกุล กรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืนขององค์กร เข้าร่วมประชุม 2 ครั้ง
- นางอาริญา ปราสาททองโอสถ กรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืนขององค์กร เข้าร่วมประชุม 2 ครั้ง

สรุปสาระสำคัญได้ดังต่อไปนี้

1. กำกับดูแล ตรวจสอบ ให้คำแนะนำและติดตามผลการดำเนินงานตามแผนกลยุทธ์ความยั่งยืนขององค์กร ให้สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และสะท้อนแนวคิด ESG (Environmental, Social, Governance) อย่างถูกต้องและเป็นรูปธรรม รวมทั้งให้คำแนะนำในการปรับปรุงแผนงาน งบประมาณ และรูปแบบจัดกิจกรรมภายในและภายนอกองค์กรเพื่อเสริมสร้างความเข้าใจและสนับสนุนการทำงานและการดำเนินธุรกิจตามแนวคิด ESG
2. การจัดทำนโยบายและแนวปฏิบัติด้านสิทธิมนุษยชน (Human Rights Policy) เพื่อให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคน ตระหนักถึงความสำคัญต่อการเคารพในสิทธิมนุษยชน และแสดงถึงความมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ตลอดห่วงโซ่คุณค่า โดยปลอดจากการละเมิดสิทธิมนุษยชน และส่งเสริมให้ คู่ค้า คู่สัญญาและผู้เกี่ยวข้อง กับบริษัทฯ สนับสนุนและปฏิบัติตามแนวทางดังกล่าว
3. การปรับปรุงวิสัยทัศน์ และพันธกิจ (Vision & Mission) ของบริษัทฯ เพื่อใช้เป็นกรอบในการกำหนดกลยุทธ์ แผนงาน และการตัดสินใจขององค์กรให้สอดคล้องกับทิศทางการดำเนินธุรกิจและสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป และตอบโจทย์การดำเนินงานในอนาคต สะท้อนตัวตน ค่านิยม และจุดยืนของบริษัทได้อย่างชัดเจนและทันสมัย เสริมสร้างภาพลักษณ์และความเชื่อมั่นของบริษัทต่อคู่ค้า ลูกค้า และสังคม
4. การปรับปรุงจรรยาบรรณในการปฏิบัติหน้าที่ทางธุรกิจ (Code of Business Conduct) ของบริษัทฯ เพื่อกำหนดแนวปฏิบัติที่ชัดเจนในการให้หรือรับของขวัญและประโยชน์อื่นๆ ให้สอดคล้องกับแนวทางของแนวร่วมต่อต้านคอร์รัปชันของภาคเอกชนไทย (Collective Action Against Corruption – CAC) ซึ่งส่งเสริมและสนับสนุนให้พนักงานยอมรับและถือปฏิบัติตามหลักปฏิบัติและแนวทางที่ถูกต้องเหมาะสมในต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชันอย่างต่อเนื่องและเป็นรูปธรรม
5. เข้าร่วมกิจกรรมภายในและภายนอกองค์กรโดยมีเป้าหมายเพื่อเสริมสร้างความเข้าใจและทัศนคติที่ดีกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และการทำงานของพนักงาน ร่วมกับคู่ค้า และผู้มีส่วนได้เสีย ตามแนวคิด ESG

6. พิจารณาผลการประเมินการปฏิบัติตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ ตามโครงการสำรวจการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียนไทยประจำปี 2568 ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย รวมทั้งพิจารณาผลสำรวจโครงการประเมินคุณภาพการจัดประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2568 ของสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย และนำผลประเมินและข้อเสนอแนะมาวิเคราะห์ กำหนดกรอบและแนวทางการปฏิบัติเสนอให้คณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณา
7. พิจารณาและทบทวนกฎบัตรคณะกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืนขององค์กรให้มีความเหมาะสม ทันสมัย ครอบคลุม และสอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน ปี 2560 ซึ่งเผยแพร่โดยสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และแนวคิด ESG ที่เป็นสากล
8. ประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการและคณะกรรมการบริษัทฯ กรรมการบริหาร กรรมการชุดย่อยและคณะกรรมการชุดย่อย ประจำปี 2568 ซึ่งผลการประเมินอยู่ในระดับที่แสดงว่า กรรมการและคณะกรรมการบริษัทฯ กรรมการบริหาร กรรมการชุดย่อยและคณะกรรมการชุดย่อย ได้ปฏิบัติหน้าที่ถูกต้องครบถ้วนตามพันธกิจ กรอบอำนาจและหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายทุกประการ และได้รายงานผลประเมินพร้อมความเห็นและข้อเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ
9. กำกับดูแลให้มีการเปิดโอกาสและช่องทางให้ผู้ถือหุ้นมีส่วนร่วมในการเสนอชื่อบุคคลเพื่อรับการพิจารณาแต่งตั้งให้เป็นกรรมการสำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2568 ซึ่งเป็นการส่งเสริมการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีในส่วนของการดูแลสิทธิของผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืนขององค์กรมุ่งมั่นที่จะปฏิบัติหน้าที่กำกับดูแลให้บริษัทฯ ดำเนินกิจการภายใต้นโยบายและหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามมาตรฐานสากล รวมทั้งจัดให้มีการตรวจสอบ กำกับดูแล และประเมินผลการปฏิบัติงานและดำเนินการของบริษัทฯ อย่างเป็นระบบ ตลอดจนการบริหารจัดการความยั่งยืนให้เป็นไปตามแนวคิด ESG อย่างต่อเนื่อง เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ ให้การดำเนินงานของบริษัทฯ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดการพัฒนาก้าวหน้าและเจริญเติบโตทางธุรกิจอย่างยั่งยืนต่อไป

นายสมบุรณ์ กิติญาณทรัพย์
ประธานคณะกรรมการกำกับดูแล
กิจการและความยั่งยืนขององค์กร

รายงานคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงองค์กร

ในปี 2568 นับเป็นอีกปีที่บริษัทต้องเผชิญความท้าทายจากสภาพแวดล้อมทางธุรกิจที่มีการเปลี่ยนแปลงและยากต่อการคาดการณ์ อาทิ ความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ในหลายภูมิภาคทั่วโลก ทั้งในรัสเซีย-ยูเครน ในตะวันออกกลาง และความขัดแย้งใหม่ระหว่างประเทศไทย-กัมพูชา รวมถึงความกังวลเกี่ยวกับสภาพเศรษฐกิจถดถอย การเปลี่ยนแปลงนโยบายและภาษีการค้าของประเทศมหาอำนาจ การโจมตีและการหลอกลวงทางไซเบอร์ เป็นต้น ปัจจัยที่หลีกเลี่ยงไม่ได้เหล่านี้ล้วนส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินและการท่องเที่ยว ต้นทุนราคาน้ำมันและต้นทุนวัตถุดิบที่ผันผวนสูง ตลอดจนความเชื่อมั่นของนักลงทุนและผู้เกี่ยวข้อง

บริษัทตระหนักถึงความสำคัญต่อการบริหารจัดการความเสี่ยง เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการรับมือกับปัจจัยเสี่ยงต่าง ๆ ทั้งจากภายในและภายนอกองค์กร และยังสามารถใช้เป็นเครื่องมือแสวงหาโอกาสทางธุรกิจเพื่อสร้างการเติบโตที่ยั่งยืนได้ จึงได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงองค์กร (Risk Management Committee) ซึ่งประกอบด้วยกรรมการ 3 ท่านที่มีความรู้และประสบการณ์ในด้านต่างๆ โดยมี นางนฤมล น้อยอ่ำ เป็นประธานกรรมการบริหารความเสี่ยงองค์กร นายสหรัตน์ เพ็ญกุล (กรรมการอิสระ) และ นายประดิษฐ์ ทิฆมกุล เป็นกรรมการ ซึ่งคณะกรรมการฯ ปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทและตามที่กำหนดไว้ในกฎบัตรของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงองค์กร

ในระหว่างปี 2568 ได้จัดให้มีการประชุมคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงองค์กรทุกไตรมาส รวม 4 ครั้ง โดยกรรมการเข้าร่วมประชุมครบทั้งคณะทุกครั้ง และมีส่วนงานบริหารความเสี่ยง ผู้บริหารหน่วยงานเจ้าของความเสี่ยง เข้าร่วมประชุมด้วย โดยสรุปสาระสำคัญของการปฏิบัติงานได้ ดังนี้

- สอบทานนโยบายและกรอบการบริหารความเสี่ยงองค์กร เพื่อใช้เป็นแนวปฏิบัติในการควบคุมดูแลและบริหารความเสี่ยงของบริษัทและบริษัทย่อย และพิจารณาปรับปรุงให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป รวมทั้งส่งเสริมให้การปฏิบัติงานของกรรมการ ผู้บริหารและพนักงานสอดคล้องกับนโยบายดังกล่าว
- พิจารณานแผนบริหารความเสี่ยงของแต่ละหน่วยงานจัดทำขึ้นให้มีความเหมาะสมและเพียงพอ โดยเฉพาะประเด็นที่มีความเสี่ยงระดับสูงจะหารือร่วมกับผู้บริหารหน่วยงานนั้นๆ เพื่อหาแนวทางบริหารความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ยังให้คำแนะนำมาตรการในการจัดการความเสี่ยงที่เหมาะสม ติดตามการดำเนินงานตามแผนการบริหารความเสี่ยงผ่านส่วนงานบริหารความเสี่ยง เพื่อกำกับดูแลให้ความเสี่ยงเหล่านั้นลดลงอยู่ในระดับที่ยอมรับได้ และลดโอกาสเกิดในอนาคตลง
- คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงองค์กร รายงานสถานะความเสี่ยงในปัจจุบันของบริษัท แผนการบริหารจัดการความเสี่ยง และผลการบริหารจัดการความเสี่ยงที่สำคัญ ให้กับคณะกรรมการบริษัทเพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทมีแผนบริหารจัดการความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับระบบการควบคุมภายในและหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงองค์กรจะยังติดตามสถานการณ์แวดล้อมทางธุรกิจต่อไป พร้อมทั้งให้มีการระบุความเสี่ยง จัดลำดับความสำคัญของความเสี่ยง และจัดให้มีมาตรการจัดการความเสี่ยงที่เพียงพอ เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทมีการบริหารความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ ทันต่อสถานการณ์ ซึ่งจะทำให้บริษัทสามารถบรรลุเป้าหมายและสร้างคุณค่าให้กับกิจการได้อย่างยั่งยืนในระยะยาว

นางนฤมล น้อยอ่ำ

ประธานคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงองค์กร

รายงานคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ประจำปี 2568

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น

ในปี 2568 คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนได้ประชุมหารือและปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ มีการประชุมทั้งสิ้นจำนวน 2 ครั้ง มีรายละเอียดการเข้าประชุมดังนี้

- นายศรีภพ สารสาส ประธานคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเข้าร่วมประชุม 2 ครั้ง
- นายสมบุรณ์ กิติญาณทรัพย์ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเข้าร่วมประชุม 2 ครั้ง
- นางอาริญา ปราสาททองโอสถ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเข้าร่วมประชุม 2 ครั้ง

โดยมีสาระสำคัญที่ขอรายงานโดยสรุปได้ดังต่อไปนี้

1. พิจารณาคุณสมบัติและความเหมาะสมของกรรมการที่จะออกจากตำแหน่งตามวาระ โดยพิจารณาคุณสมบัติตามกฎหมาย และตามหลักเกณฑ์ที่บริษัทฯ กำหนด โดยเฉพาะประเด็นความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ และความเชี่ยวชาญ รวมทั้งวิสัยทัศน์เชิงธุรกิจ ซึ่งสอดคล้องและเป็นประโยชน์แก่การดำเนินธุรกิจการบินพาณิชย์ และธุรกิจเกี่ยวเนื่อง และเสนอชื่อบุคคลที่ได้รับการสรรหาต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อนำเสนอให้ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2568 พิจารณาแต่งตั้งให้เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทฯ
2. พิจารณากำหนดค่าตอบแทนสำหรับคณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการชุดย่อยโดยพิจารณาถึงความเหมาะสมกับภาระหน้าที่ ความรับผิดชอบ และผลการปฏิบัติงาน ประกอบกับ ผลประกอบการโดยรวม สภาพแวดล้อมทางธุรกิจของบริษัทฯ และปัจจัยสำคัญที่อาจมีผลกระทบต่อบริษัทฯ และธุรกิจการบินพาณิชย์ หรือภาวะเศรษฐกิจโดยรวม และทำการเปรียบเทียบกับบริษัทอื่นในประเภทอุตสาหกรรมเดียวกัน และอ้างอิงถึงผลประโยชน์ของคณะกรรมการตามปัจจัยต่าง ๆ ที่กำหนดไว้ในแบบประเมินประจำปี เพื่อให้ค่าตอบแทนมีความเหมาะสม โปร่งใส และสามารถตรวจสอบได้ ทั้งนี้ ได้เปิดเผยค่าตอบแทนของคณะกรรมการ รวมทั้งค่าตอบแทนผู้บริหารไว้ในรายงานประจำปีด้วย
3. ประเมินผลการปฏิบัติงานประจำปี 2568 ของประธานคณะผู้บริหาร และกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ โดยได้พิจารณาตามเกณฑ์ชี้วัดที่กำหนด ประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ และผลสำเร็จทางธุรกิจ รวมทั้งให้ข้อเสนอแนะที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานของประธานคณะผู้บริหาร และกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
4. ให้คำแนะนำเกี่ยวกับแนวทางการสรรหาผู้สืบทอดตำแหน่งงานผู้บริหารระดับสูง ตามแผนผู้สืบทอดตำแหน่งงาน (Succession Plan) เพื่อให้บริษัทฯ สามารถดำเนินงานต่อได้อย่างราบรื่นเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงบุคลากร และพัฒนาบุคลากรให้มีความพร้อมเติบโต เป็นการเพิ่มแรงจูงใจและการรักษาพนักงาน ในอนาคต
5. ประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนโดยรวม ซึ่งผลการประเมินอยู่ในระดับที่แสดงว่า คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนได้ปฏิบัติหน้าที่ถูกต้องครบถ้วนตามกรอบอำนาจและหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายทุกประการ และได้รายงานผลประเมินดังกล่าวให้คณะกรรมการบริษัทฯ ทราบ
6. ดำเนินการให้ผู้ถือหุ้นมีส่วนร่วมในการเสนอชื่อบุคคลเพื่อรับการพิจารณาแต่งตั้งให้เป็นกรรมการสำหรับการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2569 ซึ่งเป็นการส่งเสริมการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ในส่วนของการดูแลสิทธิของผู้ถือหุ้น โดยบริษัทฯ ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอชื่อบุคคลเพื่อรับ การคัดเลือก และแต่งตั้งให้เป็นกรรมการตามขั้นตอนและวิธีการที่กำหนด
7. พิจารณาและทบทวนกฎบัตรคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนอย่างละเอียดจนเชื่อมั่นได้ว่า กฎบัตรดังกล่าวมีความเหมาะสม เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี
8. จัดทำรายงานคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เพื่อเปิดเผยในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี/รายงานประจำปี (แบบ 56-1 One Report) สำหรับปี 2568 ของบริษัทฯ

นายศรีภพ สารสาส

ประธานคณะกรรมการสรรหา
และกำหนดค่าตอบแทน

โครงสร้างเงินลงทุน

ผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 28 ธันวาคม 2568 บริษัทมีรายชื่อผู้ถือหุ้นรายใหญ่ 10 รายแรก ดังต่อไปนี้

รายชื่อผู้ถือหุ้น	28 ธันวาคม 2568	
	จำนวนหุ้น	ร้อยละ
1. นายพุดพิงศ์ ปราสาททองโอสธ	523,387,900	24.92
2. นางอาริญา ปราสาททองโอสธ	243,440,900	11.59
3. นายปราเสริฐ ปราสาททองโอสธ	238,942,000	11.38
4. นางสาวปรมาภรณ์ ปราสาททองโอสธ	136,300,000	6.49
5. ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	105,000,000	5.00
6. นางจารุณี ชินวงศ์วรกุล	95,999,900	4.57
7. บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	90,335,790	4.30
8. นางสาวสมฤทัย ปราสาททองโอสธ	77,542,900	3.69
9. บริษัท สิ้นสทกล จำกัด ⁽¹⁾	63,934,400	3.04
10. SOUTH EAST ASIA UK (TYPE C) NOMINEES LIMITED	26,348,000	1.25

หมายเหตุ⁽¹⁾ บริษัท สิ้นสทกล จำกัด ถือหุ้นใหญ่ โดยครอบครัว ปราสาททองโอสธ ร้อยละ 100.0

นโยบายการจ่ายเงินปันผลของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

คณะกรรมการบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย อาจพิจารณาจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นตามนโยบายดังต่อไปนี้

1. นโยบายการจ่ายเงินปันผลของบริษัทฯ

บริษัทฯ มีนโยบายการจ่ายเงินปันผลในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 50 ของกำไรสุทธิ จากงบเฉพาะกิจการภายหลังหักภาษีเงินได้นิติบุคคลและหลังหักสำรองต่าง ๆ ทุกประเภทตามที่กฎหมายกำหนดและตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม การจ่ายเงินปันผลดังกล่าวอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้ขึ้นอยู่กับการขยายธุรกิจและความต้องการใช้เงินทุนของบริษัทฯ ในแต่ละปี หรือขึ้นอยู่กับความจำเป็นและความเหมาะสมอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ เห็นสมควร ทั้งนี้ ต้องได้รับอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น ยกเว้นการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาล ซึ่งคณะกรรมการบริษัทฯ อาจอนุมัติจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลได้เป็นครั้งคราว เมื่อเห็นว่าบริษัทฯ มีกำไรสมควรพอที่จะทำเช่นนั้นได้

2. นโยบายการจ่ายเงินปันผลของบริษัทย่อย

ในการพิจารณาจ่ายเงินปันผลของบริษัทย่อยแต่ละบริษัท จะอยู่ภายใต้การอนุมัติของที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทดังกล่าว ตามข้อเสนอของคณะกรรมการของบริษัทย่อยแต่ละบริษัท โดยจะคำนึงถึงผลการดำเนินงาน สภาพคล่อง กระแสเงินสด และสถานะทางการเงินของบริษัทย่อยแต่ละบริษัท เงื่อนไขและข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลตามที่กำหนดไว้ในสัญญาเงินกู้ หุ้นกู้ หรือสัญญาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องที่กำหนดให้บริษัทย่อยแต่ละบริษัทต้องปฏิบัติตาม แผนธุรกิจในอนาคต และความจำเป็นในการใช้เงินลงทุน รวมถึงปัจจัยอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการของบริษัทย่อยแต่ละบริษัทเห็นสมควร

นโยบายต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจโดยยึดหลักธรรมาภิบาล จรรยาบรรณธุรกิจ และปฏิบัติตามกฎหมาย มาโดยตลอด และบริษัทฯ ได้มีการสื่อสาร ประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจ ไม่ให้มีการเรียกรับหรือยินยอมที่จะรับเงิน สิ่งของ หรือผลประโยชน์ใด ๆ รวมทั้งไม่ดำเนินการหรือกระทำการใด ๆ ที่เข้าข่ายดังกล่าว เพื่อประโยชน์ทั้งต่อบริษัทฯ ต่อตนเองหรือผู้อื่น ซึ่งได้กำหนดไว้ในจรรยาบรรณการปฏิบัติหน้าที่ทางธุรกิจของบริษัทฯ (Code of Conduct) เพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติขั้นพื้นฐานแก่พนักงาน

บริษัทฯ ยังตระหนักถึงความสำคัญในเรื่องการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน ได้มีการกำหนดนโยบายต่อต้านคอร์รัปชัน (Anti-Corruption Policy) เพื่อแนวทางการปฏิบัติเพื่อป้องกันและต่อต้านปัญหาทุจริตคอร์รัปชันของบริษัทฯ ให้ชัดเจนยิ่งขึ้น โดยกำหนดให้กรรมการผู้บริหาร พนักงาน ภายในบริษัทฯ บริษัทย่อยและกิจการที่บริษัทฯ มีอำนาจควบคุม จะต้องไม่กระทำหรือสนับสนุนการกระทำความผิดไม่ว่ากรณีใดๆ และจะปฏิบัติตามแนวทางการปฏิบัติในนโยบายต่อต้านคอร์รัปชันอย่างเคร่งครัด รวมถึงให้ความร่วมมือในกระบวนการตรวจสอบภายใน เพื่อป้องกันและร่วมแก้ไขปัญหาการทุจริตคอร์รัปชันที่อาจเกิดขึ้นภายในองค์กร

โดยบริษัทฯ ได้วางแนวทางการปฏิบัติเพื่อป้องกันและต่อต้านปัญหาทุจริตคอร์รัปชัน ดังนี้

- 1) กำหนดหลักการสำหรับการให้ หรือรับของขวัญ หรือการบันเทิง ไว้เป็นส่วนหนึ่งของจรรยาบรรณการปฏิบัติหน้าที่ทางธุรกิจของบริษัทฯ กล่าวคือ พนักงาน ต้องไม่เสนอ เรียก รับ หรือยินยอมที่จะรับเงิน สิ่งของ การเลี้ยงอาหารและความบันเทิงต่าง ๆ หรือประโยชน์อื่นใด ที่อาจมีผลให้เกิดข้อสงสัยในพฤติกรรมการให้สินบน และการทุจริต หากเป็นการรับของขวัญ ควรเป็นสิ่งที่มีความสำคัญไม่มากนัก และไม่ควรเป็นเงินสดหรือเทียบเท่าเงินสด และต้องตระหนักอยู่เสมอว่าการกระทำหรือไม่กระทำใด ๆ ต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่โปร่งใส เป็นธรรมและตรวจสอบได้
- 2) กำหนดระเบียบจัดซื้อจัดจ้าง วัตถุประสงค์ในการทำรายการ การเข้าทำสัญญา การเบิกจ่ายเงิน โดยในแต่ละขั้นตอนจะต้องมีเอกสารประกอบอย่างชัดเจน นอกจากนั้นยังมีการกำหนดวงเงินพร้อมอำนาจอนุมัติในแต่ละระดับด้วย

- 3) จัดให้มีระบบการตรวจสอบภายใน ครอบคลุมทั้งด้านการเงิน การบัญชี การเก็บบันทึกข้อมูล และด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับด้านบัญชีและการเงิน เพื่อให้มั่นใจว่าธุรกรรมทางการเงินดังกล่าวเป็นไปเพื่อวัตถุประสงค์ที่ได้รับอนุมัติและเพื่อการดำเนินธุรกิจที่โปร่งใส
- 4) ทำการสื่อสารนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Corporate Governance) รวมถึงนโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน (Anti-Corruption Policy) ไปยังหน่วยงานต่าง ๆ ภายในบริษัทฯ บริษัทย่อย และกิจการที่บริษัทฯ มีอำนาจควบคุม ผ่านช่องทางต่าง ๆ ได้แก่ การอบรมพนักงาน ระบบการสื่อสารภายในของบริษัทฯ เช่น เว็บไซต์ หรือ อินเทอร์เน็ต เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อให้ผู้เกี่ยวข้องทราบและน่านโยบายดังกล่าวไปถือปฏิบัติ
- 5) คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ ทำหน้าที่ในการตรวจสอบและสอบทานให้บริษัทฯ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างเพียงพอสอดคล้องกับนโยบายและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ หากคณะกรรมการตรวจสอบได้พบหรือมีข้อสงสัยว่ามีรายการหรือการกระทำที่อาจส่งผลกระทบต่อความโปร่งใสในการดำเนินงานของบริษัทฯ คณะกรรมการตรวจสอบมีอิสระในการรายงานสิ่งที่พบต่อคณะกรรมการบริษัทฯ และ/หรือกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (แล้วแต่กรณีตามความเหมาะสม) เพื่อให้มีการดำเนินการแก้ไขปัญหา ดังกล่าวได้อย่างทันเวลาและเหมาะสม
- 6) กำหนดช่องทางการแจ้งเบาะแส หรือข้อร้องเรียนมายัง คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ ในกรณีพบเหตุการณ์การกระทำที่สื่อถึงการทุจริตหรือประพฤติมิชอบของบุคคลรวมถึงบริษัทฯ โดยผู้แจ้งเบาะแสมารถแจ้งเบาะแสร้องเรียนพร้อมส่งรายละเอียดหลักฐานต่าง ๆ ทางไปรษณีย์มายัง บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เลขที่ 99 หมู่ที่ 14 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 ตามประเภทของเรื่องต่าง ๆ ดังนี้

ประเภทของเรื่องแจ้งเบาะแส	ผู้รับข้อมูล
เรื่องการกระทำความผิดกฎหมาย ทุจริต ระเบียบบริษัท และจรรยาบรรณการปฏิบัติหน้าที่ทางธุรกิจของบริษัทฯ	กรรมการผู้ำนวยการใหญ่ หรือผู้ดำรงตำแหน่งบริหารสูงสุดของฝ่ายทรัพยากรบุคคล
เรื่องที่มีผลกระทบต่อชื่อเสียงและภาพพจน์ของบริษัทฯ	กรรมการผู้ำนวยการใหญ่
เรื่องการกระทำความผิดจรรยาบรรณของกรรมการ	ประธานกรรมการบริษัท /หรือประธานกรรมการตรวจสอบหรือเลขานุการบริษัท
เรื่องความผิดปกติของรายงานทางการเงิน	ประธานกรรมการตรวจสอบ

- 7) เพื่อป้องกันผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นกับผู้แจ้งเบาะแส บริษัทฯ มีกลไกในการคุ้มครองผู้แจ้งเบาะแส โดยให้ถือเป็นนโยบายในการเก็บความลับข้อมูล (ชื่อ-สกุล) ของผู้แจ้งเบาะแส ดังนั้นกรณีที่มีข้อมูลของผู้แจ้งเบาะแสถูกเปิดเผย ผู้ที่มีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบข้อมูลดังกล่าว จะต้องถูกดำเนินการลงโทษทางวินัยตามข้อบังคับการทำงานของบริษัทฯ



การควบคุมภายใน

การควบคุมภายใน

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทครั้งที่ 12/ 2568 เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2568 ที่ประชุมได้ประเมินระบบการควบคุมภายในของบริษัท ตามแนวแบบประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายใน ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) ซึ่งยึดตามกรอบการควบคุมภายใน ของ COSO Framework (The Committee of Sponsoring Organizations of The Treadway Commission) และผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการตรวจสอบแล้ว

คณะกรรมการเห็นว่าระบบการควบคุมภายในของบริษัท มีความเพียงพอและเหมาะสม โดยฝ่ายจัดการได้จัดให้มีบุคลากรและทรัพยากรอย่างเพียงพอที่จะดำเนินงานตามระบบได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีการควบคุมและติดตามการดำเนินงานให้เป็นไปตามระเบียบและกฎหมาย สามารถป้องกันทรัพย์สิน การทุจริต การรั่วไหลของข้อมูล มีการดูแลรายการที่เกี่ยวข้องกันไม่ให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ จัดทำบัญชีและรายงานทางการเงินที่น่าเชื่อถือ และเปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอ

โดยสรุปสาระสำคัญของการควบคุมภายใน ได้ดังนี้



สภาพแวดล้อมของการควบคุม



การประเมินความเสี่ยง



การควบคุมการปฏิบัติงาน



ระบบการติดตาม



ระบบสารสนเทศ และ
การสื่อสารข้อมูล

การควบคุมภายใน

บริษัทสนับสนุนวัฒนธรรมองค์กรที่เน้นการดำเนินธุรกิจด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และมีจริยธรรม มีการกำกับดูแลการดำเนินงานให้สอดคล้องกับวิสัยทัศน์และพันธกิจ การกำหนดเป้าหมายและกลยุทธ์การดำเนินธุรกิจที่ชัดเจน สามารถวัดผลได้ พร้อมทั้งจัดสภาพแวดล้อมของการควบคุมภายในองค์กรให้มีความเหมาะสมและเพียงพอเกิดทั้งประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการดำเนินงาน ดังนี้

- บริษัทกำหนดเป้าหมายการดำเนินธุรกิจที่ชัดเจน จัดทำแผนธุรกิจและงบประมาณประจำปี มีตัววัดผลความสำเร็จ และสื่อสารให้ทุกหน่วยงานรับทราบ เพื่อนำไปดำเนินงานในทิศทางเดียวกัน อีกทั้งคณะกรรมการมีการติดตามผลการดำเนินงานจากฝ่ายบริหาร และผลการปฏิบัติงานเฉพาะเรื่องอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินงานของบริษัทจะบรรลุเป้าหมาย
- คณะกรรมการบริษัททำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินธุรกิจโดยรวม ซึ่งมีความเป็นอิสระจากฝ่ายบริหาร ประกอบด้วยกรรมการที่มีความรู้ความสามารถหลากหลาย และมีกรรมการอิสระเป็นองค์ประกอบมากกว่า 1 ใน 3 หรือคิดเป็นร้อยละ 44 ของคณะกรรมการทั้งหมด นอกจากนี้ยังกำหนดให้มีคณะกรรมการชุดย่อยเพื่อช่วยกำกับดูแลการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหารในเรื่อง การควบคุมภายใน การบริหารความเสี่ยง การสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน การกำกับดูแลกิจการและการพัฒนาความยั่งยืน โดยรายงานผลการปฏิบัติงานต่อคณะกรรมการบริษัท
- บริษัทจัดโครงสร้างองค์กรและสายการบังคับบัญชา ในลักษณะกระจายอำนาจ เพื่อให้การทำงานของแต่ละฝ่ายมีความคล่องตัวและมีการถ่วงดุลอำนาจกัน (Check and Balance) มีการกำหนดอำนาจอนุมัติ

ที่เหมาะสมตั้งแต่คณะกรรมการบริษัทลงมาถึงผู้ปฏิบัติงาน (Delegation of Authority) ตลอดจนในระหว่างปี 2568 มีการจัดทำและปรับปรุงนโยบายและระเบียบวิธีการปฏิบัติงานต่าง ๆ เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทมีการควบคุมภายในที่ครอบคลุมในทุกด้านและบริหารจัดการความเสี่ยงได้รัดกุมเพียงพอ เช่น นโยบายการรักษาความมั่นคงปลอดภัยด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ นโยบายการจัดชั้นความลับของข้อมูล นโยบายการเก็บรักษาและลบข้อมูลส่วนบุคคล เป็นต้น

- บริษัทมีการทบทวนจรรยาบรรณในการปฏิบัติหน้าที่ทางธุรกิจ นโยบายเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี สม่่าเสมอและปรับปรุงให้มีความเหมาะสม ในทุก ๆ ปี พนักงานและผู้บริหารจะประเมินตนเองเกี่ยวกับความเข้าใจในการปฏิบัติตามหลักจรรยาบรรณฯ

ผ่านวิธีออนไลน์ ซึ่งจัดเป็นตัวชี้วัดหนึ่งในผลการปฏิบัติงานประจำปี โดยในภาพรวมปี 2568 มีคะแนนสูงถึงร้อยละ 96.8

- บริษัทให้ความสำคัญต่อการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคล ทั้งในด้านการสรรหา พัฒนา และการรักษาบุคลากร ปรับปรุงข้อบังคับการทำงานให้เหมาะสม จัดทำนโยบายและแนวปฏิบัติด้านสิทธิมนุษยชน จัดทำแผนสืบทอดตำแหน่งที่สำคัญ (Succession Plan) และพัฒนาบุคคลที่คัดเลือกมาเพื่อสืบทอดต่อไป มีการกำหนดตัวชี้วัดผลการปฏิบัติงานที่เป็นธรรม สร้างแรงจูงใจและการให้รางวัลที่เหมาะสม เพื่อให้องค์กรมีประสิทธิภาพและขับเคลื่อนไปสู่เป้าหมายธุรกิจอย่างยั่งยืน (รายละเอียดสามารถศึกษาได้จากหัวข้อการขับเคลื่อนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน)



การควบคุมการปฏิบัติงาน

บริษัทดำเนินธุรกิจโดยให้ความสำคัญกับการมีระบบการควบคุมภายในที่ดีและมีประสิทธิภาพ เพื่อลดความเสี่ยงที่อาจส่งผลกระทบต่อบรรลุลำดับประสงค์ มีการกำหนดนโยบายและวิธีปฏิบัติที่ครอบคลุมกระบวนการต่าง ๆ รวมถึงธุรกรรมทางการเงิน การจัดซื้อจัดจ้าง และการบริหารงานทั่วไปไว้อย่างเหมาะสมเป็นลายลักษณ์อักษร มีการวางโครงสร้างให้มีการแบ่งแยกหน้าที่ ระดับอำนาจในการอนุมัติไว้อย่างชัดเจน เพื่อให้มั่นใจว่ามีการตรวจสอบและถ่วงดุลอำนาจกันสามารถดูแลและป้องกันทรัพย์สินไม่ให้ถูกนำไปใช้เพื่อประโยชน์ส่วนตน และมีนโยบายการอนุมัติการทำรายการระหว่างกันที่คำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของบริษัท โดยพิจารณาเสมือนเป็นรายการที่กระทำกับบุคคลภายนอก (At Arms' Length Basis) จัดทำสรุปรายการระหว่างกันให้คณะกรรมการตรวจสอบพิจารณาและให้ความเห็นทุกไตรมาส

บริษัทมีนโยบายมาตรฐานและระเบียบการใช้งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (IS Rule) เพื่อบริหารการดำเนินธุรกิจ โดยให้ผู้บริหาร พนักงาน และผู้ที่เกี่ยวข้องปฏิบัติงานในทิศทางเดียวกัน และกำหนดการควบคุมด้านความมั่นคงปลอดภัยของระบบเทคโนโลยีสารสนเทศโดยอ้างอิงกรอบมาตรฐานสากล ISO27001 เพื่อป้องกันไม่ให้ระบบคอมพิวเตอร์และข้อมูลสารสนเทศของบริษัทถูกขโมย ทำลาย หรือแทรกแซงการทำงานในรูปแบบต่าง ๆ รวมทั้งทำการทบทวนและปรับปรุงข้อกำหนดต่าง ๆ ให้เหมาะสมและเป็นปัจจุบัน นอกจากนี้ยังจัดการอบรมให้ความรู้และสื่อสารให้พนักงานทราบถึงความเสี่ยงและการป้องกันภัยคุกคามด้านเทคโนโลยีสารสนเทศใหม่ ๆ อย่างสม่ำเสมอ

ระบบสารสนเทศและการสื่อสารข้อมูล

บริษัทจัดให้มีระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารข้อมูลที่มีคุณภาพ เพื่อสนับสนุนการควบคุมภายในให้ดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งยังช่วยในการดำเนินงานและการตัดสินใจของคณะกรรมการบริษัท ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้เสียอื่น ๆ โดยเน้นให้ข้อมูลที่ถูกต้อง ครบถ้วน และทันเวลา บริษัทมีการบริหารจัดการข้อมูลโดยกำหนดนโยบายจัดลำดับชั้นความลับข้อมูล รวมทั้งการแต่งตั้งผู้บริหารความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศระดับสูง (Chief Information Security Officer : CISO) เพื่อให้มั่นใจว่าข้อมูลที่สำคัญจะได้รับการรักษาความปลอดภัยอย่างเหมาะสม มีการบริหารจัดการข้อมูลองค์กรตามลำดับความเสี่ยง สอดคล้องกับกฎหมายการรักษาความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ และกฎหมายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล

การประชุมคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อยต่างๆ บริษัทได้มอบหมายให้เลขานุการแต่ละคณะจัดทำหนังสือนัดประชุม วาระการประชุม และเอกสารข้อมูลประกอบการพิจารณา เป็นการล่วงหน้าก่อนการประชุม เพื่อให้คณะกรรมการสามารถวิเคราะห์ข้อมูลก่อนการตัดสินใจอย่างเพียงพอ มีการบันทึกและจัดเก็บรายงานการประชุมที่สามารถแสดงให้เห็นถึงความเห็นและมติที่ประชุมในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการได้

ระบบการติดตาม

บริษัทมีระบบและกระบวนการที่ชัดเจนในการติดตามผลการปฏิบัติงานตามกลยุทธ์ แผนงาน และงบประมาณที่ได้รับอนุมัติ ผ่านการประชุมคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการบริหาร หากมีผลการดำเนินงานแตกต่างจากเป้าหมายอย่างมีสาระสำคัญ หรือหากมีสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป บริษัทจะให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องวิเคราะห์สาเหตุ เสนอแนวทางแก้ไข นอกจากนี้บริษัทยังให้ฝ่ายบริหารประเมินระบบการควบคุมภายใน โดยการติดตามการทำงานของระบบการควบคุมภายในในกิจกรรมที่ตนเองรับผิดชอบเป็นประจำ (Ongoing Monitoring) เพื่อให้ทราบข้อผิดพลาด จุดอ่อน หรือความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น และหาแนวทางปรับปรุงแก้ไขทันที

บริษัทจัดให้มีระบบการสื่อสารภายในเพื่อให้พนักงานและผู้บริหารรับทราบข้อมูลข่าวสารอย่างถูกต้องรวดเร็ว ผ่านช่องทางอินเทอร์เน็ต ระบบ e-mail (PG Announcement) ป้ายประชาสัมพันธ์ดิจิทัล การสื่อสารข่าวสารผ่านวารสารภายในองค์กร (BESTISM) และการสื่อสารจากผู้บริหารสูงสุดสู่พนักงานผ่านกิจกรรม President Talk ส่วนช่องทางการสื่อสารภายนอก ใช้ช่วยเสริมแผนกลยุทธ์ของบริษัทผ่านช่องทางต่าง ๆ เช่น วิทยุโทรทัศน์ เว็บไซต์ บริษัท และสื่อสังคมออนไลน์ มีการสื่อสารข้อมูลทางการเงินและข้อมูลอื่น ๆ ที่เป็นประโยชน์แก่นักลงทุนผ่านกิจกรรมการประชุมนักวิเคราะห์การลงทุน (Analyst Meeting) และจากหน่วยงานนักลงทุนสัมพันธ์ และจัดช่องทางการสื่อสารข้อมูลที่ชัดเจนในสภาวะวิกฤตผ่าน Crisis Management Team (CMT) นอกจากนี้บริษัทยังจัดช่องทางการสื่อสารให้บุคคลภายในและผู้มีส่วนได้เสียภายนอกสามารถแจ้งข้อมูลหรือเบาะแสเกี่ยวกับการทุจริตหรือผิดกฎหมายแก่บริษัทได้อย่างปลอดภัยไว้ด้วย

บริษัทจัดให้มีหน่วยงานตรวจสอบภายในที่ทำหน้าที่ในการตรวจสอบและประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายใน รวมทั้งการปฏิบัติงานเป็นไปตามกฎหมาย ข้อบังคับ จริยธรรมทางธุรกิจ และระเบียบหรือคำสั่งภายในองค์กร โดยให้รายงานผลการปฏิบัติงานอย่างอิสระต่อคณะกรรมการตรวจสอบ และรายงานข้อตรวจพบแก่ผู้บริหารสูงสุด และผู้บริหารหน่วยงานนั้น ๆ รวมทั้งติดตามการแก้ไขข้อบกพร่องของการควบคุมภายในที่ตรวจพบเพื่อให้มั่นใจว่าระบบการควบคุมภายในของบริษัทมีประสิทธิภาพและมีความเพียงพอ

รายการระหว่างกันของบริษัทฯ และบริษัทย่อยกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง

ในปี 2568 บริษัทย่อยที่ไม่มีรายการระหว่างกัน ประกอบด้วย บริษัท กรุงเทพ รีทแมนเนจเม้นท์ จำกัด (BARM) บริษัท เอสเอ เซอร์วิสเชส จำกัด (SA) บริษัท บีเอฟเอส คาร์โก้ ดีเอ็มเค จำกัด (DMK) บริษัท ครีวการบินกรุงเทพสมุย จำกัด (BACUSM) บริษัท ครีวการบินกรุงเทพเชียงใหม่ จำกัด (BACCNX) และ บริษัท ครีวการบินกรุงเทพดอนเมือง จำกัด (BACDMK)

ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบต่อรายการระหว่างกันของบริษัทฯ และบริษัทย่อยกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง

รายการระหว่างกันประกอบด้วยรายการธุรกิจปกติ รายการสนับสนุนธุรกิจปกติ รายการเช่า/ให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ ระยะสั้นและรายการเกี่ยวกับสินทรัพย์หรือบริการ บริษัทฯและบริษัทย่อย ได้ดำเนินการภายใต้ราคาตลาดและเงื่อนไขการค้าปกติที่มีความสมเหตุสมผล ในส่วนของการลงทุนในหลักทรัพย์ บริษัทฯ และบริษัทย่อย ดำเนินการภายใต้นโยบายการลงทุนในหลักทรัพย์ตามที่กำหนดไว้

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2568 (บาท)	คำอธิบายรายการ	ประเภทรายการ
1	บริษัท สมุยแอดคอม จำกัด ความสัมพันธ์ • ผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	เจ้าหนี้การค้า	18,450	BA จ่ายชำระค่าบริการรถ	รายการสนับสนุนธุรกิจปกติ
		ค่าใช้จ่าย	186,503	ขนส่ง	
		ลูกหนี้การค้า	714,360	BA รับชำระค่าเช่าพื้นที่	รายการเช่า/ให้เช่า
2	บริษัท ธรรมชาตินาไทย จำกัด ความสัมพันธ์ • กรรมการร่วม • ญาติสนิทของกรรมการเป็นผู้ถือหุ้นและกรรมการ	รายได้อื่น	9,422,911	BA รับชำระค่าเช่าพื้นที่	อสังหาริมทรัพย์ระยะสั้น
		เงินมัดจำ	1,050,000		
		ลูกหนี้การค้า	3,048	BA รับชำระค่าบริการ	รายการธุรกิจปกติ
		รายได้	32,215	ขนส่งสินค้าทางอากาศ	
3	บริษัท บางกอกแตรเวล คลับ จำกัด ความสัมพันธ์ • ผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	ค่าใช้จ่าย	162,000	BA จ่ายชำระค่าสินค้า	รายการธุรกิจปกติ
		เจ้าหนี้การค้า	17,500	BAC จ่ายชำระค่าสินค้า	รายการธุรกิจปกติ
		ค่าใช้จ่าย	58,600		
4	บริษัท ข้าวธรรมชาติ จำกัด ความสัมพันธ์ • ญาติสนิทของกรรมการเป็นผู้ถือหุ้นและกรรมการ	ลูกหนี้การค้า	950	BA รับชำระค่าเช่าพื้นที่	รายการเช่า/ให้เช่า
		รายได้	1,698,035		อสังหาริมทรัพย์ระยะสั้น
		เงินมัดจำ	346,400		
5	บริษัท บางกอกแอร์ทัวร์ (1988) จำกัด ความสัมพันธ์ • ผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	เจ้าหนี้การค้า	132,806	BA จ่ายชำระค่าสินค้า	รายการธุรกิจปกติ
		ค่าใช้จ่าย	1,143,916		
		ลูกหนี้การค้า	6,333	BA รับชำระค่าบริการ	รายการธุรกิจปกติ
		รายได้	61,000	ขนส่งสินค้าทางอากาศ	
6	บริษัท สมุยปาล์มบีชรีสอร์ท จำกัด ความสัมพันธ์ • ผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	ลูกหนี้การค้า	29,565	BA รับชำระค่าบัตรโดยสาร	รายการธุรกิจปกติ
		รายได้	5,902,947		
		เงินมัดจำ	35,685		
7	บริษัท สมุยปาล์มบีชรีสอร์ท จำกัด ความสัมพันธ์ • ผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	เจ้าหนี้การค้า	20,383	BA จ่ายชำระค่าบัตรโดยสาร	รายการธุรกิจปกติ
		ค่าใช้จ่าย	5,105,030	และค่าบริการอื่น	
		ค่าใช้จ่าย	599,500	BAC จ่ายชำระค่าบัตรโดยสาร	รายการสนับสนุนธุรกิจปกติ
8	บริษัท สมุยปาล์มบีชรีสอร์ท จำกัด ความสัมพันธ์ • ผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	เจ้าหนี้การค้า	4,246,800	BA จ่ายชำระค่าที่พักและ	รายการสนับสนุนธุรกิจปกติ
		ค่าใช้จ่าย	26,388,397	บริการ	
		เจ้าหนี้การค้า	18,798	BAM จ่ายชำระค่าที่พักและ	รายการธุรกิจปกติ
9	บริษัท สมุยปาล์มบีชรีสอร์ท จำกัด ความสัมพันธ์ • ผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	ค่าใช้จ่าย	199,232	บริการ	

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2568 (บาท)	คำอธิบายรายการ	ประเภทรายการ
7	บริษัท สินทรัพย์สุขโขทัย จำกัด ความสัมพันธ์ • ผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	เจ้าหนี้การค้า ค่าใช้จ่าย	7,900 390,514	BA จ่ายชำระค่าที่พักและ บริการ	รายการสนับสนุนธุรกิจปกติ
		ค่าใช้จ่าย	145,750	BATC จ่ายชำระค่าที่พักและ บริการ	รายการสนับสนุนธุรกิจปกติ
8	บริษัท สินสกล จำกัด ความสัมพันธ์ • ผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	ลูกหนี้ รายได้ เงินมัดจำค่าเช่า	3,255 532,172 104,000	BA รับชำระค่าเช่าพื้นที่	รายการเช่า/ให้เช่า อสังหาริมทรัพย์ระยะสั้น
9	บริษัท สบาย สบาย สุขโขทัย จำกัด ความสัมพันธ์ ผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	เจ้าหนี้การค้า ค่าใช้จ่าย	3,900 159,230	BA จ่ายชำระค่าที่พักและ บริการ	รายการสนับสนุนธุรกิจปกติ
		เจ้าหนี้การค้า ค่าใช้จ่าย	736,114 3,831,528	BATC จ่ายชำระค่าที่พักและ บริการ	รายการสนับสนุนธุรกิจปกติ
10	บริษัท ไทยจิโตรเลียมเซอร์วิส จำกัด ความสัมพันธ์ • ผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	ลูกหนี้การค้า รายได้ เงินมัดจำ	9,170 299,015 66,200	BA รับชำระค่าเช่าพื้นที่	รายการเช่า/ให้เช่า อสังหาริมทรัพย์ระยะสั้น
11	บริษัท ปราสาททองโฮส จำกัด ความสัมพันธ์ • ผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	เจ้าหนี้การค้า ค่าใช้จ่าย	4,749 12,697	MOR จ่ายชำระค่าสินค้า	รายการธุรกิจปกติ
12	บริษัท บางกอก มีเดีย แอนด์ บรอด คาสติ้ง จำกัด ความสัมพันธ์ • มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	เจ้าหนี้การค้า ค่าใช้จ่าย	5,522,983 37,284,053	BA จ่ายชำระค่าบริการ	รายการสนับสนุนธุรกิจปกติ
13	บริษัท กรุงเทพมหานครเวชการ จำกัด (มหาชน) ความสัมพันธ์ • ผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	รายได้อื่น	1,543,324	BA รับชำระค่าบริการ เช่าเหมาลำ ค่าบัตรโดยสาร และรายได้เบ็ดเตล็ด	รายการสนับสนุนธุรกิจปกติ
		เจ้าหนี้การค้า ค่าใช้จ่าย	162,638 1,261,409	BA จ่ายชำระค่าตรวจสอบสุขภาพ และค่ารักษาพยาบาล	รายการสนับสนุนธุรกิจปกติ
		เงินลงทุน รายได้ เงินปันผล	10,198,480,717 396,314,018	เงินลงทุนระยะยาวของ BA	รายการเกี่ยวกับสินทรัพย์หรือ บริการ
		เงินลงทุน รายได้ เงินปันผล	3,956,500,000 153,750,000	เงินลงทุนระยะยาวของ BAH	รายการเกี่ยวกับสินทรัพย์หรือ บริการ
		รายได้	141,963	GP รับชำระค่าอาหารและ บริการ	รายการธุรกิจปกติ
		ลูกหนี้การค้า รายได้	9,416 72,000	BFS Ground รับชำระค่า บริการ	รายการธุรกิจปกติ
		ลูกหนี้การค้า รายได้	14,198,746 151,833,601	BACGH รับชำระค่าอาหาร และบริการ	รายการธุรกิจปกติ
		เจ้าหนี้การค้า ค่าใช้จ่าย เงินมัดจำ	874,107 14,693,183 1,001,803	BACGH จ่ายชำระค่าเช่าพื้นที่ และค่าบริการ	รายการสนับสนุนธุรกิจปกติ

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2568 (บาท)	คำอธิบายรายการ	ประเภทรายการ
14	บริษัท โรงพยาบาลกรุงเทพสมุย จำกัด ความสัมพันธ์ • กรรมการร่วม	ลูกหนี้การค้า รายได้ รายได้อื่น	102,230 727,280 47,030	BA รับชำระค่าบริการโดยสารและบริการอื่น	รายการธุรกิจปกติ
		ค่าใช้จ่าย	19,176	BA จ่ายชำระค่ารักษาพยาบาล	รายการสนับสนุนธุรกิจปกติ
15	บริษัท เปาโลเมดิค จำกัด ความสัมพันธ์ • กรรมการร่วม	เจ้าหนี้การค้า ค่าใช้จ่าย	168,150 1,057,547	BA จ่ายชำระค่าตรวจสุขภาพและค่ารักษาพยาบาล	รายการสนับสนุนธุรกิจปกติ
		เจ้าหนี้การค้า ค่าใช้จ่าย	106,350 106,350	BAM จ่ายชำระค่าตรวจสุขภาพและค่ารักษาพยาบาล	รายการสนับสนุนธุรกิจปกติ
16	บริษัท เซฟดรัก เซ็นเตอร์ จำกัด ความสัมพันธ์ • กรรมการร่วม	เจ้าหนี้การค้า ค่าใช้จ่าย	3,150 212,592	BA จ่ายชำระค่ายาและเวชภัณฑ์	รายการสนับสนุนธุรกิจปกติ
17	บริษัท เนชั่นแนล เฮลท์แคร์ ซิสเต็มส์ จำกัด ความสัมพันธ์ • กรรมการร่วม	ลูกหนี้การค้า รายได้	41,363 448,494	BA รับชำระค่าบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ	รายการธุรกิจปกติ
		ค่าใช้จ่าย	7,900	BAM จ่ายชำระค่าบริการ	รายการสนับสนุนธุรกิจปกติ
18	บริษัท กรุงเทพเอลลีคอปเตอร์เซอร์วิส เซส จำกัด ความสัมพันธ์ • ผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	ลูกหนี้การค้า รายได้ เงินมัดจำ	422,483 3,997,607 200,118	BA รับชำระค่าบริการจัดการและซ่อมบำรุง	รายการสนับสนุนธุรกิจปกติ
		รายได้	108,884	BAM รับชำระค่าบริการสนามบิน	รายการธุรกิจปกติ
19	บริษัท บาส์ขนส่งทางท่อ จำกัด ความสัมพันธ์ • กรรมการร่วม	เงินลงทุน	218,521,671	เงินลงทุนระยะยาวของ BA	รายการเกี่ยวกับสินทรัพย์หรือบริการ
20	บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ความสัมพันธ์ • ผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	เงินลงทุน รายได้ เงินปันผล	541,764,500 19,758,470	เงินลงทุนระยะยาวของ BA	รายการเกี่ยวกับสินทรัพย์หรือบริการ
	บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ความสัมพันธ์ • ผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วม	รายได้ ลูกหนี้การค้า เงินประกัน เงินมัดจำ	300,963 28,383 50,000 3,000	BA รับชำระค่าเช่าอุปกรณ์และสาธารณูปโภค	รายการสนับสนุนธุรกิจปกติ
		เจ้าหนี้การค้า เงินมัดจำ	85,600 195,724	BA วางมัดจำค่าเช่าที่ดิน	รายการเช่า/ให้เช่า อสังหาริมทรัพย์ระยะสั้น
		รายได้	13,950	BAM รับชำระค่าบริการสนามบิน	รายการธุรกิจปกติ
		ค่าใช้จ่าย	28,037	BAM จ่ายชำระค่าบริการระบบ	รายการธุรกิจปกติ
21	บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ความสัมพันธ์ • หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ในสังกัดกระทรวงคมนาคมมีหน้าที่รับผิดชอบด้านงานควบคุมจราจรทางอากาศ การบริหารระบบสื่อสารระบบช่วยการเดินอากาศและติดตามอากาศยาน โดยมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ • กรรมการร่วม	เงินลงทุน	4,336,500	เงินลงทุนระยะยาวของ BA	รายการเกี่ยวกับสินทรัพย์หรือบริการ

	บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะรายการ	ปี 2568 (บาท)	คำอธิบายรายการ	ประเภทรายการ
		เจ้าหนี้การค้า ค่าใช้จ่าย เงินมัดจำ	33,377,971 370,093,833 72,000	BA จ่ายชำระค่าเช่าระบบงาน และค่าบริการข้อมูล	รายการสนับสนุนธุรกิจปกติ
		ลูกหนี้การค้า รายได้รวม	410,120 1,977,191	BA รับชำระค่าบัตรโดยสาร และค่าสาธารณูปโภค	รายการธุรกิจปกติ
		เจ้าหนี้การค้า ค่าใช้จ่าย	20,819 206,145	BATC จ่ายชำระค่าเช่าระบบ งานและค่าบริการข้อมูล	รายการธุรกิจปกติ
		ค่าใช้จ่าย	15,803,936	BFS Ground จ่ายชำระค่าเช่า วิทยุสื่อสารและอื่น ๆ	รายการสนับสนุนธุรกิจปกติ
		เจ้าหนี้การค้า ค่าใช้จ่าย	205,376 2,175,000	BAC จ่ายชำระค่าเช่าวิทยุ สื่อสาร	รายการสนับสนุนธุรกิจปกติ
		เจ้าหนี้การค้า ค่าใช้จ่าย	60,188 585,000	BACHKT จ่ายชำระค่าเช่าวิทยุ สื่อสาร	รายการสนับสนุนธุรกิจปกติ
		ค่าใช้จ่าย	1,070,243	PGGS จ่ายชำระค่าเช่าวิทยุ สื่อสาร	รายการธุรกิจปกติ
		รายได้	13,550	BAM รับชำระค่าบริการ	รายการธุรกิจปกติ
		ค่าใช้จ่าย	364,486	BAM จ่ายชำระค่าบริการ	รายการธุรกิจปกติ

รายงานความรับผิดชอบต่อคณะกรรมการบริษัท ต่อรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัทเป็นผู้รับผิดชอบต่อการเงินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย งบการเงินดังกล่าว จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป โดยปฏิบัติตามนโยบายบัญชีที่เหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ ตลอดจนใช้ดุลยพินิจอย่างระมัดระวังและประมาณการที่ดีที่สุดในการจัดทำ รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงิน

คณะกรรมการบริษัทได้จัดให้มีและดำรงรักษาไว้ซึ่งระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพเพื่อให้มั่นใจได้อย่างมีเหตุผลว่า การบันทึกบัญชีมีความถูกต้อง ครบถ้วน และเพียงพอไว้ซึ่งทรัพย์สินของบริษัทฯ

ในการนี้คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งประกอบด้วยกรรมการที่เป็นอิสระ ในการช่วยคณะกรรมการบริษัทในการสอบทาน เพื่อให้เกิดความมั่นใจเกี่ยวกับคุณภาพของรายงานทางการเงิน และระบบการควบคุมภายใน ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบเกี่ยวกับเรื่องนี้ปรากฏในรายงานของ คณะกรรมการตรวจสอบซึ่งแสดงไว้ใน 56-1 One Report ประจำปีนี้แล้ว

คณะกรรมการบริษัทมีความเห็นว่า ระบบการควบคุมภายในของบริษัทฯ โดยรวมมีความเพียงพอ และเหมาะสม และสามารถสร้างความเชื่อมั่นอย่างมีเหตุผลต่อการเงินรวม ของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568

นายปราเสริฐ ปราสาททองโอสถ

ประธานคณะกรรมการ

รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

เสนอต่อผู้ถือหุ้นของบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ความเห็น

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบการเงินรวมของบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย (กลุ่มบริษัท) ซึ่งประกอบด้วยงบฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม งบการเปลี่ยนแปลง ส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบกระแสเงินสดรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน และหมายเหตุประกอบงบการเงินรวม รวมถึงหมายเหตุข้อมูลนโยบายการบัญชีที่มีสาระสำคัญ และได้ตรวจสอบงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท

การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ด้วยเช่นกัน (รวมเรียกว่า “งบการเงิน”)

ข้าพเจ้าเห็นว่างบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และเฉพาะของบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โดยถูกต้องตามที่ควร ในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของข้าพเจ้า ข้าพเจ้ามีความเป็นอิสระจากกลุ่มบริษัทตามประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี รวมถึงมาตรฐาน เรื่องความเป็นอิสระที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี (ประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบ

วิชาชีพบัญชี) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ การตรวจสอบงบการเงิน และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบด้านจรรยาบรรณอื่น ๆ ตามประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี ข้าพเจ้าเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่ข้าพเจ้าได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบคือเรื่องต่าง ๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดตามดุลยพินิจของผู้ประกอบวิชาชีพของ ข้าพเจ้า ในการตรวจสอบงบการเงินสำหรับงวดปัจจุบัน ข้าพเจ้าได้นำเรื่องเหล่านี้มาพิจารณาในบริบทของการตรวจสอบงบการเงินโดยรวมและในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ทั้งนี้ ข้าพเจ้าไม่ได้แสดงความเห็น แยกต่างหากสำหรับเรื่องเหล่านี้

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานตามความรับผิดชอบที่ได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของข้าพเจ้า ซึ่งได้รวมความรับผิดชอบ

ที่เกี่ยวกับเรื่องเหล่านี้ด้วย การปฏิบัติงานของข้าพเจ้าได้รวมวิธีการตรวจสอบที่ออกแบบมาเพื่อตอบสนองต่อการประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ผลของวิธีการตรวจสอบของข้าพเจ้า ซึ่งได้รวมวิธีการตรวจสอบสำหรับเรื่องเหล่านี้ด้วย ได้ใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้าต่องบการเงินโดยรวม

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ พร้อมวิธีการตรวจสอบมีดังต่อไปนี้

การรับรู้รายได้ค่าโดยสาร

บริษัทรับรู้รายได้ค่าโดยสารตามนโยบายการบัญชีที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมข้อ 4.1 รายได้ ค่าโดยสารเป็นตัวเลขที่มีสาระสำคัญที่สุดในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ประกอบกับรายได้ค่าโดยสารของบริษัทฯ มีผลกระทบโดยตรงจากสถานการณ์การแข่งขันทางการตลาด ราคาน้ำมัน สภาวะทางเศรษฐกิจ ปัจจัยภายนอกอื่น ๆ ดังนั้น ข้าพเจ้าจึงพิจารณาการรับรู้รายได้ค่าโดยสารเป็นเรื่องสำคัญในการตรวจสอบ โดยให้ความสำคัญกับการเกิดขึ้นจริงของรายได้และระยะเวลาในการรับรู้รายได้ วิธีการตรวจสอบที่สำคัญของข้าพเจ้าต่อเรื่องดังกล่าวประกอบด้วย

- ประเมินและทดสอบระบบสารสนเทศและระบบการควบคุมภายในที่สำคัญของบริษัทที่เกี่ยวข้องกับระบบการจองบัตรโดยสารและการรับรู้รายได้ค่าโดยสาร เมื่อมีการเดินทางตามเส้นทางที่ได้จองไว้โดยการสอบถามผู้รับผิดชอบ ทำความเข้าใจและเลือกสุ่มตัวอย่างเพื่อทดสอบการปฏิบัติตามการควบคุมที่บริษัทฯ ออกแบบไว้

- สุ่มตัวอย่างข้อมูลการจองบัตรโดยสารและตรวจสอบข้อมูลการรับชำระเงินกับรายงานจากสถาบันการเงิน
- สุ่มตัวอย่างข้อมูลการบินในรายงานรายได้กับตารางการบิน รวมไปถึงการบันทึกรายการในบัญชีแยกประเภทเพื่อตรวจสอบความถูกต้องและครบถ้วนของรายได้ค่าโดยสารที่เกิดขึ้นในระหว่างปีและช่วงใกล้เคียงรอบระยะเวลาบัญชี
- ส่งจดหมายยืนยันยอดข้อมูลการบินกับหน่วยงานภายนอกและสุ่มตัวอย่างทดสอบข้อมูลการบินในรายงานรายได้ของบริษัทฯ กับข้อมูลการบินที่ได้รับยืนยันยอดจากหน่วยงานภายนอกนั้นเพื่อตรวจสอบการเกิดขึ้นจริงของรายได้
- สุ่มตัวอย่างเพื่อตรวจสอบการบันทึกรายการปรับปรุงกับเอกสารที่เกี่ยวข้องของรายการรายได้ค่าโดยสาร
- วิเคราะห์เปรียบเทียบแบบเนื้อหาสาระในบัญชีรายได้และวิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลบัญชีรายได้แบบแยกย่อย (Disaggregated data) เพื่อตรวจสอบความผิดปกติที่อาจเกิดขึ้นของรายได้ค่าโดยสารตลอดรอบระยะเวลาบัญชี

ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ซึ่งรวมถึงข้อมูลที่รวมอยู่ในรายงานประจำปีของกลุ่มบริษัท (แต่ไม่รวมถึงงบการเงินและรายงานของผู้สอบบัญชีที่แสดงอยู่ในรายงานนั้น) ซึ่งคาดว่าจะถูกจัดเตรียมให้กับข้าพเจ้าภายหลังวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีนี้

ความเห็นของข้าพเจ้าต่อการเงินไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและข้าพเจ้าไม่ได้ให้ข้อสรุปในลักษณะการให้ความเชื่อมั่นในรูปแบบใด ๆ ต่อข้อมูลอื่นนั้น

ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงินคือ การอ่านและพิจารณาว่าข้อมูล

อื่นนั้น มีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของข้าพเจ้าหรือไม่ หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นแสดงขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

เมื่อข้าพเจ้าได้อ่านรายงานประจำปีของกลุ่มบริษัทตามที่กล่าวข้างต้นแล้ว และหากสรุปได้ว่าการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ ข้าพเจ้าจะสื่อสารเรื่องดังกล่าวให้ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลทราบ เพื่อให้มีการดำเนินการแก้ไขที่เหมาะสมต่อไป

ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต้องการเงิน

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงิน ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของกลุ่มบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่อง

การเปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่องในกรณีที่มีเรื่องดังกล่าว และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับ กิจกรรมที่ดำเนินงานต่อเนื่องเว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกกลุ่มบริษัทหรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องอีกต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการกำกับดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของกลุ่มบริษัท

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงิน

การตรวจสอบของข้าพเจ้ามีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของข้าพเจ้าอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริง อาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อคาดการณ์อย่างสมเหตุสมผลได้ว่ารายการ ที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินจากการใช้งบการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของข้าพเจ้าตามมาตรฐานการสอบบัญชี ข้าพเจ้าใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานดังต่อไปนี้ด้วย

- ระบุและประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจาก

การทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาดเนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงผล การแสดงข้อมูลที่ผิดตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน

- ทำความเข้าใจเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบให้เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของกลุ่มบริษัท
- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้ และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องที่ผู้บริหารจัดทำ
- สรุปเกี่ยวกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหาร และสรุปจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญเกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของกลุ่มบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ หากข้าพเจ้าได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ ข้าพเจ้าจะต้องให้ข้อสังเกตไว้ ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้าถึงการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องในงบการเงิน หรือหากเห็นว่าการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวไม่เพียงพอ ข้าพเจ้าจะแสดงความเห็นที่เปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของข้าพเจ้าขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่

ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้า อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้กลุ่มบริษัทต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่องได้

- ประเมินการนำเสนอ โครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนประเมินว่างบการเงินแสดงรายการและเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่
- วางแผนและปฏิบัติงานตรวจสอบกลุ่มกิจการเพื่อให้ได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับข้อมูลทางการเงินของกิจการหรือหน่วยธุรกิจภายในกลุ่มกิจการเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นต่องบการเงินรวม ข้าพเจ้ารับผิดชอบต่อการกำหนดแนวทาง การควบคุมดูแล และการสอบทานงานตรวจสอบที่ทำเพื่อวัตถุประสงค์ของการตรวจสอบกลุ่มกิจการ ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียวต่อความเห็นของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลในเรื่องต่าง ๆ ที่สำคัญ ซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบรวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากข้าพเจ้าได้พบในระหว่าง

การตรวจสอบของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้ให้คำรับรองแก่ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลว่าข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดจรรยาบรรณที่เกี่ยวข้องกับความเป็นอิสระและได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลเกี่ยวกับความสัมพันธ์ทั้งหมด ตลอดจนเรื่องอื่นซึ่งข้าพเจ้าเชื่อว่ามีเหตุผลที่บุคคลภายนอกอาจพิจารณาว่ากระทบต่อความเป็นอิสระและการดำเนินการเพื่อจัดอุปสรรคหรือมาตรการป้องกันของข้าพเจ้า (ถ้ามี)

จากเรื่องทั้งหลายที่สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแล ข้าพเจ้าได้พิจารณาเรื่องต่าง ๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดในการตรวจสอบงบการเงินในงวดปัจจุบันและกำหนดเป็นเรื่องสำคัญในการตรวจสอบ ข้าพเจ้าได้อธิบายเรื่องเหล่านี้ไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชี เว้นแต่กฎหมายหรือข้อบังคับห้ามไม่ให้เปิดเผยเรื่องดังกล่าวต่อสาธารณะหรือในสถานการณ์ที่ยากที่จะเกิดขึ้น ข้าพเจ้าพิจารณาว่าไม่ควรสื่อสารเรื่องดังกล่าวในรายงานของข้าพเจ้า เพราะการกระทำดังกล่าวสามารถคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่าจะมีผลกระทบในทางลบมากกว่าผลประโยชน์ที่ผู้มีส่วนได้เสียสาธารณะจะได้จากการสื่อสารดังกล่าว

ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบงานสอบบัญชีและการนำเสนอรายงานฉบับนี้

กิตติ เตชะเกษมบัณฑิตย์

ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 9151

บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด

กรุงเทพฯ: 26 กุมภาพันธ์ 2569

งบฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568

(หน่วย: บาท)

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	หมายเหตุ	2568	2567	2568	2567
สินทรัพย์					
สินทรัพย์หมุนเวียน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	7	9,559,632,846	8,235,632,180	7,466,687,306	7,168,801,738
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น	6, 8	1,422,975,437	1,390,469,291	591,074,380	648,061,293
สินค้าคงเหลือ	9	517,273,593	507,362,248	419,300,113	399,763,853
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า		92,626,461	147,002,355	72,161,957	126,384,049
ค่าใช้จ่ายค่าซ่อมแซมรอรับคืน		27,856,353	429,971,453	27,856,353	429,971,453
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	10	468,609,658	5,311,958,264	205,918,536	5,045,446,696
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		135,405,230	163,502,792	111,313,369	106,956,081
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		12,224,379,578	16,185,898,583	8,894,312,014	13,925,385,163
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน					
เงินให้กู้ยืมระยะยาวและดอกเบี้ยค้างรับจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	6	-	-	-	-
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	10	14,904,341,575	18,907,738,336	10,947,841,575	13,905,738,336
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	11	-	-	5,553,880,763	5,250,470,889
เงินลงทุนในบริษัทร่วม	12	9,299,004,290	6,763,472,484	8,841,999,513	6,668,499,513
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	13	349,983,333	363,869,573	813,625,504	838,697,597
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	14	8,008,428,153	7,653,534,727	6,267,235,300	5,931,723,000
สินทรัพย์สิทธิการใช้	15.1	3,958,852,922	4,449,625,231	3,798,225,926	4,204,067,946
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	16	90,412,949	178,443,577	49,740,301	89,250,528
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	30.1	103,671,484	58,127,414	-	-
เงินมัดจำ	6	644,507,752	412,010,147	509,742,077	286,340,863
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	17	815,203,995	943,856,465	774,080,854	904,562,178
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		38,174,406,453	39,730,677,954	37,556,371,813	38,079,350,850
รวมสินทรัพย์		50,398,786,031	55,916,576,537	46,450,683,827	52,004,736,013

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568

(หน่วย: บาท)

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	หมายเหตุ	2568	2567	2568	2567
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น					
หนี้สินหมุนเวียน					
เงินเบิกเกินบัญชีและเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	18	1,665,445,079	761,865,228	1,260,000,000	200,000,000
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น	6, 19	1,736,717,198	1,997,165,386	1,648,896,676	1,969,897,391
เงินปันผลค้างจ่าย		4,978,530	4,220,937	4,978,530	4,220,937
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	6	260,000,000	684,000,000	260,000,000	684,000,000
ส่วนของเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	20	1,505,700,000	1,410,447,229	1,325,400,000	1,160,200,000
ส่วนของหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	15.1	870,550,135	969,674,491	773,805,642	845,652,742
หนี้สินทางการเงินระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกันที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	21	150,919,511	121,914,548	-	-
ภาษีเงินได้นิติบุคคลค้างจ่าย		139,577,647	189,983,132	73,602,293	135,985,439
รายได้รับล่วงหน้า		3,251,886,579	3,239,597,863	3,242,469,003	3,228,499,604
รายได้รอการรับรู้จากกิจการที่เกี่ยวข้องกันที่กำหนดรับรู้ภายในหนึ่งปี	6, 21	6,821,360	6,821,360	578,821,360	578,821,360
หนี้สินทางการเงินหมุนเวียนอื่น	39.1	3,212,633	-	3,212,633	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	6, 22	2,585,326,341	2,519,977,399	1,800,005,824	1,836,978,256
รวมหนี้สินหมุนเวียน		12,181,135,013	11,905,667,573	10,971,191,961	10,644,255,729
หนี้สินไม่หมุนเวียน					
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	20	5,963,668,902	7,979,467,598	5,801,048,902	7,461,795,411
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	15.1	929,411,443	1,548,536,781	852,341,757	1,389,030,085
หนี้สินทางการเงินระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	21	14,269,727,765	14,323,147,275	-	-
ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับผลประโยชน์พนักงาน	23	1,445,165,229	1,237,308,290	1,006,383,153	955,362,987
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	30.1	2,213,238,783	2,976,481,393	1,615,223,355	2,171,012,015
หนี้สินทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	39.1	61,078,373	20,010,046	61,078,373	20,010,046
รายได้รอการรับรู้จากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน - สุทธิจากส่วนที่กำหนดรับรู้ภายในหนึ่งปี	6, 21	40,928,158	47,749,518	11,871,794,825	12,450,616,185
ประมาณการหนี้สินของเงินลงทุนในบริษัทย่อยซึ่งบันทึกด้วยวิธีส่วนได้เสีย	11	-	-	1,402,336,315	999,859,760
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น		21,336,945	21,752,699	-	-
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		24,944,555,598	28,154,453,600	22,610,206,680	25,447,686,489
รวมหนี้สิน		37,125,690,611	40,060,121,173	33,581,398,641	36,091,942,218

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568

(หน่วย: บาท)

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2568	2567	2568	2567
ส่วนของผู้อถือหุ้น					
ทุนเรือนหุ้น					
ทุนจดทะเบียน					
หุ้นสามัญ 2,100,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท		2,100,000,000	2,100,000,000	2,100,000,000	2,100,000,000
ทุนออกจำหน่ายและชำระแล้ว					
หุ้นสามัญ 2,100,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 1 บาท		2,100,000,000	2,100,000,000	2,100,000,000	2,100,000,000
ส่วนต่ำกว่าทุนจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการถือหุ้น					
ในบริษัทย่อย		(286,940,769)	(194,662,849)	(286,940,769)	(194,662,849)
กำไรสะสม					
จัดสรรแล้ว					
สำรองตามกฎหมาย	24	210,000,000	210,000,000	210,000,000	210,000,000
อื่น ๆ	25	361,513,755	-	361,513,755	-
ยังไม่ได้จัดสรร		3,064,238,499	2,483,075,176	2,708,579,738	2,464,817,807
หุ้นสามัญซื้อคืน	25	(361,513,755)	-	(361,513,755)	-
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้อถือหุ้น		8,137,646,217	11,332,638,837	8,137,646,217	11,332,638,837
ส่วนของผู้อถือหุ้นของบริษัทฯ		13,224,943,947	15,931,051,164	12,869,285,186	15,912,793,795
ส่วนของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย		48,151,473	(74,595,800)	-	-
รวมส่วนของผู้อถือหุ้น		13,273,095,420	15,856,455,364	12,869,285,186	15,912,793,795
รวมหนี้สินและส่วนของผู้อถือหุ้น		50,398,786,031	55,916,576,537	46,450,683,827	52,004,736,013

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

กรรมการ

กรรมการ

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568

(หน่วย: บาท)

รายการ	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2568	2567	2568	2567
กำไรหรือขาดทุน:					
รายได้					
ค่าโดยสาร	6, 26	17,595,687,132	18,138,724,266	17,597,972,318	18,139,741,716
รายได้จากการขายและบริการ	6, 26	5,852,097,592	5,242,628,014	-	-
ค่าระวางขนส่ง	26	58,894,319	78,776,532	59,021,423	78,800,462
ค่าบริการผู้โดยสาร	26	594,038,831	535,532,799	14,081,355	13,950,182
รายได้เงินปันผล	6	569,827,488	528,764,963	751,024,174	1,166,495,181
รายได้อื่น	6, 26	1,396,646,724	1,516,766,921	2,030,566,467	2,125,530,247
รวมรายได้		26,067,192,086	26,041,193,495	20,452,665,737	21,524,517,788
ค่าใช้จ่าย					
ต้นทุนขายและบริการ	6	17,106,179,539	17,311,449,424	14,246,282,037	14,759,579,291
ค่าใช้จ่ายในการขายและจัดจำหน่าย		1,162,309,371	1,286,882,724	1,126,987,606	1,252,429,307
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	6	2,207,065,804	1,987,349,351	1,396,805,324	1,303,289,316
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน		237,465,988	50,142,532	240,952,620	51,518,103
ค่าใช้จ่ายอื่น		2,458,676	1,980,160	-	-
รวมค่าใช้จ่าย		20,715,479,378	20,637,804,191	17,011,027,587	17,366,816,017
กำไรจากการดำเนินงาน		5,351,712,708	5,403,389,304	3,441,638,150	4,157,701,771
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทย่อย	11.2	-	-	781,217,777	541,737,776
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	12.2	705,196,942	793,586,790	-	-
รายได้ทางการเงิน	6, 27	291,749,882	414,946,809	295,991,305	415,305,277
ต้นทุนทางการเงิน	6, 28	(2,005,539,003)	(2,095,480,011)	(781,238,162)	(846,233,301)
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้		4,343,120,529	4,516,442,892	3,737,609,070	4,268,511,523
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	30.2	(762,829,613)	(718,367,203)	(525,804,840)	(509,552,906)
กำไรสำหรับปี		3,580,290,916	3,798,075,689	3,211,804,230	3,758,958,617

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568

(หน่วย: บาท)

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2568	2567	2568	2567
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น:					
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง					
กำไรจากการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสด		13,544,967	9,724,241	13,544,967	9,724,241
หัก: ผลกระทบของภาษีเงินได้	30.3	(4,500,759)	(153,083)	(4,500,759)	(153,083)
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง					
- สุทธิจากภาษีเงินได้		9,044,208	9,571,158	9,044,208	9,571,158
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง					
ส่วนแบ่งกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจากเงินลงทุนในบริษัทย่อย	11.2	-	-	(854,286,647)	(500,667,782)
ส่วนแบ่งกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	12.2	-	855,209	-	-
ขาดทุนจากเงินลงทุนในตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่า					
ด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น		(4,005,046,662)	(3,137,851,218)	(2,959,546,662)	(2,502,351,218)
หัก: ผลกระทบของภาษีเงินได้	30.3	801,009,332	627,570,244	591,909,332	500,470,244
ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์					
ประกันภัย	23	(105,855,737)	(38,371,978)	(85,801,745)	(48,146,284)
หัก: ผลกระทบของภาษีเงินได้	30.3	18,009,599	7,674,396	17,160,350	9,629,257
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง					
- สุทธิจากภาษีเงินได้		(3,291,883,468)	(2,540,123,347)	(3,290,565,372)	(2,541,065,783)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี		(3,282,839,260)	(2,530,552,189)	(3,281,521,164)	(2,531,494,625)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		297,451,656	1,267,523,500	(69,716,934)	1,227,463,992
การแบ่งปันกำไร					
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ		3,549,205,622	3,787,662,240	3,211,804,230	3,758,958,617
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย		31,085,294	10,413,449		
		3,580,290,916	3,798,075,689		
การแบ่งปันกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม					
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ		267,684,458	1,257,022,824	(69,716,934)	1,227,463,992
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย		29,767,198	10,500,676		
		297,451,656	1,267,523,500		
กำไรต่อหุ้น					
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน	32				
กำไรส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (บาท)		1.69	1.80	1.53	1.79
จำนวนหุ้นสามัญเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (หุ้น) มูลค่าตราไว้หุ้นละ 1 บาท					
		2,096,855,523	2,100,000,000	2,096,855,523	2,100,000,000

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568

หมายเหตุประกอบการเงินเป็นส่วนของงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568

(MULTI:SECURE)

[illegible]

หมายเหตุประกอบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงิน

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	2567	2568	2567
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน				
กำไรก่อนภาษี	4,343,120,529	4,516,442,892	3,737,609,070	4,268,511,523
รายการปรับกระทบยอดกำไรก่อนภาษีเป็นเงินสดรับ (จ่าย)				
จากกิจกรรมดำเนินงาน				
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,580,056,342	1,536,445,849	1,252,454,246	1,206,326,346
ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น (โอนกลับ)	(873,635)	(20,711,443)	(22,432,368)	106,090,053
ขาดทุนจากการตัดจำหน่ายภาษีเงินได้ถูกหัก ณ ที่จ่าย	-	1,588,588	-	1,588,588
โอนกลับการปรับลดสินค้าคงเหลือเป็นมูลค่าสุทธิที่จะได้รับ	(4,508,655)	(123,107)	(660)	(971)
ขาดทุนจากการจำหน่าย/ตัดจำหน่ายอุปกรณ์	100,289,083	53,757,462	94,636,700	48,061,533
รายได้จากการรับรู้จากการที่เกี่ยวข้องกัน	(6,821,360)	(6,821,359)	(578,821,360)	(578,821,360)
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	(781,217,777)	(541,737,776)
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	(705,196,942)	(793,586,790)	-	-
กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุนในบริษัทร่วม	-	(70,795,129)	-	(46,767,123)
ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน	238,657,896	190,654,733	99,585,790	96,116,847
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง	(95,595,347)	(94,681,113)	(94,642,912)	(96,906,198)
กลับรายการผลขาดทุนจากการซื้อขายของสินทรัพย์	(11,367,888)	-	-	-
กำไรจากการยกเลิกสัญญาเช่า	(91,763)	(259,342)	-	-
รายได้เงินปันผล	(569,827,488)	(528,764,963)	(751,024,174)	(1,166,495,181)
รายได้ทางการเงิน	(291,749,882)	(414,946,809)	(295,991,305)	(415,305,277)
ต้นทุนทางการเงิน	2,005,539,003	2,095,480,011	781,238,162	846,233,301
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์				
และหนี้สินดำเนินงาน	6,581,629,893	6,463,679,480	3,441,393,412	3,726,894,305
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง				
ถูกหนี้การค้าและถูกหนี้หมุนเวียนอื่น	(17,846,971)	140,070,344	71,367,366	300,934,124
สินค้าคงเหลือ	(5,402,689)	(18,154,271)	(19,535,600)	(25,074,725)
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	470,437,811	(176,218,705)	438,842,464	(143,267,817)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	(257,151,637)	(11,572,233)	(247,010,564)	(1,304,277)
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น	(209,055,403)	29,235,688	(237,243,604)	32,824,642
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	167,109,933	676,272,514	66,469,242	583,239,828
จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	(136,656,694)	(24,974,429)	(127,368,564)	(20,600,844)
เงินสดจ่ายจากการโอนพนักงาน	-	-	(6,998,805)	-
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	(415,753)	6,941,355	-	-
เงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	6,592,648,490	7,085,279,743	3,379,915,347	4,453,645,236
เงินสดจ่ายภาษีเงินได้	(828,536,501)	(566,735,330)	(527,827,420)	(364,896,179)
เงินสดรับจากการรับคืนภาษีเงินได้	150,730,048	-	118,901,020	-
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน	5,914,842,037	6,518,544,413	2,970,988,947	4,088,749,057
หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้				

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	2567	2568	2567
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน				
เงินฝากธนาคารที่มีระยะค้ำประกันลดลง	927,278	11,318,469	927,278	11,318,469
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น (เพิ่มขึ้น) ลดลง	4,838,598,828	(4,651,821,776)	4,834,778,383	(4,536,487,867)
เงินสดจ่ายซื้อเงินลงทุนในตราสารทุน	(128,500)	(6,814,400)	(128,500)	(6,814,400)
เงินสดจ่ายซื้อเงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	(1,028,544,780)	-
เงินสดจ่ายซื้อเงินลงทุนในบริษัทร่วม	(2,173,500,000)	(1,051,613,014)	(2,173,500,000)	(1,051,613,014)
เงินสดจ่ายซื้อที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	(1,064,648,029)	(1,136,980,443)	(897,857,407)	(926,910,278)
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(24,745,501)	(52,323,040)	(23,775,766)	(49,219,740)
เงินสดจ่ายจากการให้กู้ยืมแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	(45,000,000)	(125,000,000)
เงินสดรับคืนเงินให้กู้ยืมแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	470,000,000	-
เงินสดรับจากรายได้ทางการเงิน	304,626,512	350,222,165	365,412,296	331,834,463
เงินปันผลรับจากเงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	501,507,306	798,836,493
เงินปันผลรับจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	343,165,136	788,973,918	334,946,686	781,230,218
เงินปันผลรับจากเงินลงทุนในตราสารทุน	569,827,488	528,764,963	416,077,488	385,264,963
เงินสดรับจากการจำหน่ายอุปกรณ์	59,770,206	7,010,409	57,694,362	5,055,622
เงินสดรับจากการจำหน่ายเงินลงทุนในบริษัทร่วม	-	403,017,123	-	403,017,123
เงินสดรับจากการจำหน่ายเงินลงทุนในตราสารทุน	-	104,000	-	104,000
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไป) กิจกรรมลงทุน	2,853,893,418	(4,810,141,626)	2,812,537,346	(3,979,383,948)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน				
เงินเบิกเกินบัญชีและเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินเพิ่มขึ้น (ลดลง)	903,579,851	(836,488,582)	1,060,000,000	(970,000,000)
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกันเพิ่มขึ้น (ลดลง)	(424,000,000)	684,000,000	(424,000,000)	684,000,000
ชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว	(1,935,199,417)	(889,855,545)	(1,510,200,000)	(575,553,607)
เงินสดจ่ายชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า	(1,094,357,767)	(1,034,198,133)	(964,696,504)	(910,523,094)
จ่ายต้นทุนทางการเงิน	(2,014,703,449)	(2,055,584,056)	(765,988,059)	(815,820,730)
จ่ายเงินปันผล	(2,519,242,407)	(2,309,565,462)	(2,519,242,407)	(2,309,565,462)
เงินปันผลจ่ายส่วนของหุ้นส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	(752,765)	(8,693,507)	-	-
เงินสดจ่ายซื้อหุ้นสามัญคืน	(361,513,755)	-	(361,513,755)	-
เงินสดรับค่าน้ำหนักจากผู้ถือหุ้นที่ไม่มีอำนาจควบคุมในบริษัทย่อย	1,454,920	-	-	-
เงินสดสุทธิใช้ไปกิจกรรมจัดหาเงิน	(7,444,734,789)	(6,450,385,285)	(5,485,640,725)	(4,897,462,893)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	1,324,000,666	(4,741,982,498)	297,885,568	(4,788,097,784)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	8,235,632,180	12,977,614,678	7,168,801,738	11,956,899,522
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี (หมายเหตุ 7)	9,559,632,846	8,235,632,180	7,466,687,306	7,168,801,738

ข้อมูลกระแสเงินสดเปิดเผยเพิ่มเติม

รายการที่ไม่ใช่เงินสดประกอบด้วย

คัดจำหน่ายหนี้สูญ	7,562,628	13,384,917	7,562,628	13,384,917
เงินปันผลค้างจ่ายเพิ่มขึ้น	757,593	434,538	757,593	434,538
เจ้าหนี้ค่าซื้อสินทรัพย์เพิ่มขึ้น (ลดลง)	(44,405,700)	9,182,466	(77,685,307)	87,180,505
เจ้าหนี้ค่าซื้อสินทรัพย์ไม่มีตัวตนเพิ่มขึ้น (ลดลง)	(2,880,691)	2,868,493	(2,880,691)	2,868,493
สิทธิการใช้สินทรัพย์เพิ่มขึ้นจากหนี้สินตามสัญญาเช่า	450,640,854	735,788,601	428,971,902	637,373,095
ขาดทุนจากเงินลงทุนในตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่า				
ด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น - สุทธิจากภาษีเงินได้	(3,204,037,330)	(2,510,280,974)	(2,367,637,330)	(2,001,880,974)
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์เพิ่มขึ้นจากการรับโอนจากสินทรัพย์				
สิทธิการใช้	-	2,503,820	-	2,503,820

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568

1. ข้อมูลทั่วไปของบริษัทฯ

บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) เป็นบริษัทมหาชนซึ่งจัดตั้งและมีภูมิลำเนา ในประเทศไทย ธุรกิจหลักของบริษัทฯคือการให้บริการขนส่งทางอากาศและการบริการสนามบินที่อยู่ตามที่ตั้งทะเบียนของบริษัทฯ อยู่ที่เลขที่ 99 หมู่ 14 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร

2. เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

2.1 งบการเงินนี้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่กำหนดในพระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. 2547 โดยแสดงรายการในงบการเงินตามข้อกำหนดในประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้าออกตามความในพระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543

งบการเงินฉบับภาษาไทยเป็นงบการเงินฉบับที่บริษัทฯ ใช้เป็นทางการตามกฎหมาย งบการเงินฉบับภาษาอังกฤษแปลจากงบการเงินฉบับภาษาไทยนี้

งบการเงินนี้ได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิมเว้นแต่จะได้เปิดเผยเป็นอย่างอื่นในนโยบายการบัญชี

2.2 เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงินรวม

ก) งบการเงินรวมนี้ได้จัดทำขึ้นโดยรวมงบการเงินของบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า “บริษัทฯ”) และบริษัทย่อย (ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า “บริษัทย่อย”) (รวมเรียกว่า “กลุ่มบริษัท”) ดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้น ในประเทศ	อัตราร้อยละ ของการถือหุ้น	
			2568	2567
			ร้อยละ	ร้อยละ
ถือหุ้นโดยบริษัทฯ				
บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด	บริการอาหารบนเครื่องบิน	ไทย	96.97	93.33
บริษัท การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น จำกัด	การบริการภาคพื้น	ไทย	99.99	99.99
บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพ เวิลด์ไวด์โฟลท์เซอร์วิส จำกัด	การบริการภาคพื้น	ไทย	98.88	98.88
บริษัท บางกอกแอร์เวย์สโฮลดิ้ง จำกัด	ลงทุนในหลักทรัพย์	ไทย	99.99	99.99
บริษัท กรุงเทพบริหารสนามบิน จำกัด	บริหารสนามบิน	ไทย	99.99	99.99
ถือหุ้นโดยบริษัทย่อยของบริษัทฯ				
บริษัท บีเอซี กรุ๊ปเมท์ เฮาส์ จำกัด (ถือหุ้นโดยบริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด ร้อยละ 99.99)	ร้านอาหาร	ไทย	96.96	93.32
บริษัท ครีวการบินกรุงเทพภูเก็ต จำกัด (ถือหุ้นโดยบริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด ร้อยละ 97.71)	บริการอาหารบนเครื่องบิน	ไทย	94.75	91.19
บริษัท ครีวการบินกรุงเทพสมุย จำกัด (ถือหุ้นโดยบริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด ร้อยละ 99.99)	บริการอาหารบนเครื่องบิน	ไทย	96.96	93.32
บริษัท ครีวการบินกรุงเทพเชียงใหม่ จำกัด (ถือหุ้นโดยบริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด ร้อยละ 99.99)	บริการอาหารบนเครื่องบิน	ไทย	96.96	93.32

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้น ในประเทศ	อัตราร้อยละ ของการถือหุ้น	
			2568	2567
			ร้อยละ	ร้อยละ
บริษัท ครีวการบินกรุงเทพดอนเมือง จำกัด (ถือหุ้นโดยบริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด ร้อยละ 82.86 และบริษัท กูร์เมท์ ฟรี โม จำกัด ร้อยละ 17.14)	บริการอาหารบนเครื่องบิน	ไทย	97.11	95.33
บริษัท เอสเอ เซอร์วิสเจส จำกัด (ถือหุ้นโดยบริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพ เวิลด์ไวด์ไฟลท์เซอร์วิส จำกัด ร้อยละ 99.99)	การบริการภาคพื้น	ไทย	98.87	98.87
บริษัท บีเอฟเอส คาร์โก้ ดีเอ็มเค จำกัด (ถือหุ้นโดยบริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพ เวิลด์ไวด์ไฟลท์เซอร์วิส จำกัด ร้อยละ 51.00)	บริการคลังสินค้า	ไทย	50.43	50.43
บริษัท กูร์เมท์ ฟรี โม จำกัด (ถือหุ้นโดยบริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด ร้อยละ 72.22 และบริษัท บางกอกแอร์เวย์สโฮลดิ้ง จำกัด ร้อยละ 27.78)	ผลิตและแปรรูปอาหาร สำหรับจัดจำหน่าย	ไทย	97.81	99.99
บริษัท มอร์แดนพีรี จำกัด (ถือหุ้นโดยบริษัท บางกอกแอร์เวย์สโฮลดิ้ง จำกัด ร้อยละ 99.99)	จำหน่ายสินค้าที่ระลึกใน ร้านค้าปลอดภาษีและ ให้บริการด้านบริการทั่วไป	ไทย	99.99	99.99
บริษัท บางกอกแอร์ เอวิเอชัน เทรนนิ่ง เซ็นเตอร์ จำกัด (ถือหุ้นโดยบริษัท บางกอกแอร์เวย์สโฮลดิ้ง จำกัด ร้อยละ 99.99)	สถาบันฝึกอบรมด้านการบิน	ไทย	99.99	99.99
บริษัท กรุงเทพ รีทแมนเนจเม้นท์ จำกัด (ถือหุ้นโดย บริษัท บางกอกแอร์เวย์สโฮลดิ้ง จำกัด ร้อยละ 99.99)	ผู้จัดการกองทรัสต์เพื่อการ ลงทุนในอสังหาริมทรัพย์	ไทย	99.99	99.99

- ข) บริษัทฯจะถือว่ามีการควบคุมกิจการที่เข้าไปลงทุน
หรือบริษัทย่อยได้ หากบริษัทฯมีสิทธิได้รับหรือ
มีส่วนได้เสียในผลตอบแทนของกิจการที่เข้าไป
ลงทุน และสามารถใช้อำนาจในการสั่งการกิจกรรม
ที่ส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อจำนวนเงิน
ผลตอบแทนนั้นได้
- ค) บริษัทฯนำงบการเงินของบริษัทย่อยมารวม
ในการจัดทำงบการเงินรวมตั้งแต่วันที่บริษัทฯ
มีอำนาจในการควบคุมบริษัทย่อยจนถึงวันที่บริษัทฯ
สิ้นสุดการควบคุมบริษัทย่อยนั้น
- ง) งบการเงินของบริษัทย่อยได้จัดทำขึ้นโดยใช้นโยบาย
การบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกันกับของบริษัทฯ

- จ) ยอดคงค้างระหว่างกลุ่มบริษัท รายการค้าระหว่างกัน
ที่มีสาระสำคัญได้ถูกตัดออกจากงบการเงินรวมนี้แล้ว
- ฉ) ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม
คือ จำนวนกำไรหรือขาดทุนและสินทรัพย์สุทธิของ
บริษัทย่อยส่วนที่ไม่ได้เป็นของบริษัทฯ และแสดง
เป็นรายการแยกต่างหากในส่วนของกำไรหรือ
ขาดทุนรวม และส่วนของผู้ถือหุ้นในงบฐานะ
การเงินรวม

2.3 บริษัทฯจัดทำงบการเงินเฉพาะกิจการ โดยแสดงเงิน
ลงทุนในบริษัทย่อยตามวิธีส่วนได้เสีย และเงินลงทุน
ในบริษัทร่วมตามวิธีราคาทุน

3. มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่

3.1 มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เริ่มมีผลบังคับใช้ในปีปัจจุบัน

ในระหว่างปี กลุ่มบริษัทได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุงหลายฉบับ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2568 มาถือปฏิบัติ มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐาน การรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและการให้แนวปฏิบัติทางการบัญชีกับผู้ใช้มาตรฐาน การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัตินี้ไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินของกลุ่มบริษัท

3.2 มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่จะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2569

สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุง ซึ่งจะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2569 มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและการให้แนวปฏิบัติทางการบัญชีกับผู้ใช้มาตรฐาน

ฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทเชื่อว่าการปรับปรุงมาตรฐานนี้ จะไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินของกลุ่มบริษัท

4. นโยบายการบัญชี

4.1 การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่าย

รายได้ค่าโดยสาร

รายได้จากการจำหน่ายบัตรโดยสารรับรู้เป็นรายได้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุนเมื่อมีผู้โดยสารนำบัตรโดยสารมาใช้บริการกับสายการบิน

โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า

บริษัทฯ ได้จัดให้มีโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า โดยจะให้คะแนนสะสมแก่ลูกค้าที่ซื้อบัตรโดยสารและใช้บริการกับบริษัทฯ ซึ่งสามารถนำไปแลกเปลี่ยนบัตรโดยสารที่หัก หรือของรางวัลตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ของบริษัทฯ

บริษัทฯ ปันส่วนมูลค่าของบัตรโดยสารและต้นทุนในการแลกของรางวัลให้กับคะแนนสะสมด้วยมูลค่ายุติธรรมของคะแนนสะสมดังกล่าว และรับรู้เป็นรายได้เมื่อลูกค้ามาใช้สิทธิ และบริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามสัญญาภาระผูกพันที่จะจัดหารางวัลนั้น

การให้บริการ

รายได้จากการให้บริการขนส่งผู้โดยสาร ค่าระวางและรายได้ค่าใช้บริการสนามบินรับรู้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุนเมื่อได้ให้บริการแล้ว

รายได้จากการให้บริการเปลี่ยนบัตรโดยสาร

รายได้จากการให้บริการเปลี่ยนบัตรโดยสารรับรู้เป็นรายได้เมื่อผู้โดยสารนำบัตรโดยสารมาใช้บริการกับสายการบิน

ขายสินค้า

รายได้จากการขายสินค้ารับรู้เมื่อกลุ่มบริษัทได้อำนาจควบคุมในสินค้าให้แก่ลูกค้าแล้ว กล่าวคือ เมื่อมีการส่งมอบสินค้า รายได้จากการขายแสดงตามมูลค่าที่ได้รับหรือคาดว่าจะได้รับสำหรับสินค้าที่ได้ส่งมอบหลังจากหักประมาณการสินค้ารับคืนและส่วนลด โดยไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม

รายได้ดอกเบี้ย

รายได้ดอกเบี้ยรับรู้ตามเกณฑ์คงค้างด้วยวิธีดอกเบี้ยที่แท้จริง โดยจะนำมูลค่าตามบัญชีขั้นต้นของสินทรัพย์ทางการเงินมาคูณกับอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง ยกเว้นสินทรัพย์ทางการเงินที่เกิดการด้อยค่าด้านเครดิตในภายหลังที่จะนำมูลค่าตามบัญชีสุทธิของสินทรัพย์ทางการเงิน (สุทธิจากค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น) มาคูณกับอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง

ต้นทุนทางการเงิน

ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยจากหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายคำนวณโดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริง และรับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

รายได้เงินปันผล

รายได้เงินปันผลถือเป็นรายได้เมื่อกลุ่มบริษัทมีสิทธิในการรับเงินปันผล

4.2 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด หมายถึง เงินสด และเงินฝากธนาคาร และเงินลงทุนระยะสั้นที่มีสภาพคล่องสูง ซึ่งถึงกำหนดจ่ายคืนภายในระยะเวลาไม่เกิน 3 เดือน นับจากวันที่ได้มาและไม่มีข้อจำกัดในการเบิกใช้

4.3 สินค้าคงเหลือ

สินค้าคงเหลือแสดงมูลค่าตามราคาทุน (ตามวิธีเข้าก่อน ออกก่อน) หรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า อะไหล่เครื่องบินและวัสดุสิ้นเปลืองแสดงมูลค่าตามราคาทุน (ตามวิธีถัวเฉลี่ยเคลื่อนที่) และจะถือเป็นค่าใช้จ่าย เมื่อมีการเบิกใช้

4.4 ค่าใช้จ่ายค่าซ่อมแซมรอรับคืน

ค่าใช้จ่ายค่าซ่อมแซมรอรับคืน คือ ค่าบำรุงรักษาเครื่องบินที่บริษัทฯจ่ายล่วงหน้าให้กับผู้ให้เช่าตามอัตราที่กำหนดในสัญญา โดยบริษัทฯสามารถเบิกคืนได้เมื่อนำเครื่องบินไปซ่อมบำรุงตามแผนการซ่อมบำรุงเครื่องบินตามเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญา

4.5 เงินลงทุนในบริษัทย่อย และบริษัทร่วม

เงินลงทุนในบริษัทร่วมที่แสดงอยู่ในงบการเงินรวมแสดงมูลค่าตามวิธีส่วนได้เสีย

เงินลงทุนในบริษัทย่อยที่แสดงอยู่ในงบการเงินเฉพาะกิจการแสดงมูลค่าตามวิธีส่วนได้เสีย ส่วนเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่แสดงอยู่ในงบการเงินเฉพาะกิจการแสดงมูลค่าตามวิธีราคาทุน

4.6 อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

บริษัทฯ บันทึกมูลค่าเริ่มแรกของอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนในราคาทุนซึ่งรวมต้นทุนการทำรายการ หลังจากนั้น บริษัทฯจะบันทึกอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนด้วยราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสมและค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

ค่าเสื่อมราคาของอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนคำนวณจากราคาทุนโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้ประโยชน์โดยประมาณดังนี้

อาคารและร้านค้าให้เช่า	20 - 50 ปี
สนามบินและส่วนปรับปรุง	30 - 60 ปี
สินทรัพย์สิทธิการใช้ให้เช่า	3 - 20 ปี

ค่าเสื่อมราคาของอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนรวมอยู่ในการคำนวณผลการดำเนินงานไม่มีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับที่ดินให้เช่า

บริษัทฯรับรู้ผลต่างระหว่างจำนวนเงินที่ได้รับสุทธิจากการจำหน่ายกับมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ในส่วนของการกำไรหรือขาดทุนในปีที่ตัดรายการอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนออกจากบัญชี

4.7 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ และค่าเสื่อมราคา

ที่ดินแสดงมูลค่าตามราคาทุน อาคารและอุปกรณ์แสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม และค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ (ถ้ามี)

ค่าเสื่อมราคาของอาคารและอุปกรณ์คำนวณจากราคาทุนโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้ประโยชน์โดยประมาณดังนี้

อาคารและส่วนตกแต่ง	5 - 20 ปี
สนามบินและส่วนปรับปรุง	20 - 60 ปี
เครื่องบิน	20 ปี
อะไหล่เครื่องบินและอุปกรณ์ภาคพื้น	3 - 20 ปี
เฟอร์นิเจอร์และส่วนตกแต่ง	3 - 10 ปี
ยานพาหนะ	5 ปี

ค่าเสื่อมราคารวมอยู่ในการคำนวณผลการดำเนินงานไม่มีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับที่ดินและงานระหว่างก่อสร้าง

กลุ่มบริษัทตัดรายการที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ออกจากบัญชี เมื่อจำหน่ายสินทรัพย์หรือคาดว่าจะไม่ได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตจากการใช้หรือการจำหน่ายสินทรัพย์ รายการผลกำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายสินทรัพย์ จะรับรู้ในส่วนของการกำไรหรือขาดทุนเมื่อกลุ่มบริษัทตัดรายการสินทรัพย์นั้นออกจากบัญชี

4.8 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน และค่าตัดจำหน่าย

กลุ่มบริษัทบันทึกต้นทุนเริ่มแรกของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนตามราคาทุน ภายหลังการรับรู้เริ่มแรก สินทรัพย์ไม่มีตัวตนแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสม และค่าเผื่อการด้อยค่าสะสม (ถ้ามี) ของสินทรัพย์นั้น

กลุ่มบริษัทตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการใช้ประโยชน์จำกัดโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจของสินทรัพย์นั้น และจะประเมินการด้อยค่าของสินทรัพย์ดังกล่าว เมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์นั้นเกิดการ

ด้อยค่า กลุ่มบริษัทจะทบทวนระยะเวลาการตัดจำหน่าย และวิธีการตัดจำหน่ายของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนดังกล่าว ทุกสิ้นปีเป็นอย่างน้อย ค่าตัดจำหน่ายรับรู้เป็นค่าใช้จ่าย ในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการใช้ประโยชน์จำกัดมีดังนี้

อายุการใช้ประโยชน์	
สิทธิในการประกอบกิจการ	20 ปี
คอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์	5 - 10 ปี

4.9 สัญญาเช่า

ณ วันเริ่มต้นของสัญญาเช่า กลุ่มบริษัทจะประเมินว่า สัญญาเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่ โดยสัญญาจะเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่า ก็ต่อเมื่อสัญญานั้นมีการให้สิทธิในการควบคุมการใช้สินทรัพย์ ที่ระบุได้สำหรับช่วงเวลาหนึ่งเพื่อเป็นการแลกเปลี่ยน กับสิ่งตอบแทน

กลุ่มบริษัทในฐานะผู้เช่า

กลุ่มบริษัทใช้วิธีการบัญชีเดียวสำหรับการรับรู้รายการ และการวัดมูลค่าสัญญาเช่าทุกสัญญา เว้นแต่สัญญาเช่า ระยะสั้นและสัญญาเช่าที่สินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล (วันที่สินทรัพย์อ้างอิงพร้อมใช้งาน) กลุ่มบริษัทบันทึกสินทรัพย์สิทธิการใช้ซึ่งแสดงสิทธิ ในการใช้สินทรัพย์อ้างอิงและหนี้สินตามสัญญาเช่าตาม การจ่ายชำระตามสัญญาเช่า

สินทรัพย์สิทธิการใช้

สินทรัพย์สิทธิการใช้วัดมูลค่าด้วยราคาทุนหักค่าเสื่อม ราคาสะสม ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสะสม และปรับปรุง ด้วยการวัดมูลค่าของหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่ ราคาทุน ของสินทรัพย์สิทธิการใช้ประกอบด้วยจำนวนเงินของหนี้ สินตามสัญญาเช่าจากการรับรู้เริ่มแรก ต้นทุนทางตรง เริ่มแรกที่เกิดขึ้น จำนวนเงินที่จ่ายชำระตามสัญญาเช่า ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผลหรือก่อนวันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล และหักด้วยสิ่งจุใจตามสัญญาเช่าที่ได้รับ

ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้คำนวณจาก ราคาทุนโดยวิธีเส้นตรงตามอายุสัญญาเช่าหรืออายุ การใช้ประโยชน์โดยประมาณของสินทรัพย์สิทธิการใช้ แล้วแต่ระยะเวลาใดจะสั้นกว่า ดังนี้

ที่ดิน	2 - 30 ปี
อาคารและส่วนตกแต่ง	2 - 20 ปี
เครื่องบิน	2 - 20 ปี

อะไหล่เครื่องบินและอุปกรณ์ภาคพื้น	3 ปี
เฟอร์นิเจอร์และส่วนตกแต่ง	2 - 5 ปี
ยานพาหนะ	2 - 5 ปี

หากความเป็นเจ้าของในสินทรัพย์อ้างอิงได้โอนให้กับ กลุ่มบริษัทเมื่อสิ้นสุดอายุสัญญาเช่าหรือราคาทุนของสินทรัพย์ ดังกล่าวได้รวมถึงการใช้สิทธิเลือกซื้อ ค่าเสื่อมราคาจะคำนวณ จากอายุการใช้ประโยชน์โดยประมาณของสินทรัพย์

สินทรัพย์สิทธิการใช้ที่จัดประเภทเป็นอสังหาริมทรัพย์ เพื่อการลงทุนแสดงรวมเป็นส่วนหนึ่งของอสังหาริมทรัพย์ เพื่อการลงทุนในงบฐานะการเงิน

หนี้สินตามสัญญาเช่า

หนี้สินตามสัญญาเช่าวัดมูลค่าด้วยมูลค่าปัจจุบัน ของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าตลอดอายุสัญญาเช่า จำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าประกอบด้วย ค่าเช่าคงที่หักด้วยสิ่งจุใจตามสัญญาเช่า ค่าเช่าผันแปร ที่ขึ้นอยู่กับดัชนีหรืออัตรา จำนวนเงินที่คาดว่าจะจ่ายภายใต้ การรับประกันมูลค่าคงเหลือ รวมถึงค่าใช้จ่ายสิทธิของสิทธิ เลือกซื้อซึ่งมีความแน่นอนอย่างสมเหตุสมผลที่กลุ่มบริษัท จะใช้สิทธินั้น และการจ่ายค่าปรับเพื่อการยกเลิกสัญญาเช่า หากข้อกำหนดของสัญญาเช่าแสดงให้เห็นว่ากลุ่มบริษัท จะใช้สิทธิในการยกเลิก สัญญาเช่า กลุ่มบริษัทบันทึกค่าเช่า ผันแปรที่ไม่ขึ้นอยู่กับดัชนีหรืออัตราเป็นค่าใช้จ่ายในงวด ที่เหตุการณ์ หรือเงื่อนไขซึ่งเกี่ยวข้องกับการจ่ายชำระนั้น ได้เกิดขึ้น

กลุ่มบริษัทคิดลดมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินที่ต้องจ่าย ตามสัญญาเช่าด้วยอัตราดอกเบี้ยตามนัยของสัญญาเช่าหรือ อัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่มของกลุ่มบริษัท หลังจาก วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล มูลค่าตามบัญชีของหนี้สิน ตามสัญญาเช่าจะเพิ่มขึ้นจากดอกเบี้ยของหนี้สินตามสัญญาเช่า และลดลงจากการจ่ายชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า นอกจากนี้ มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่าจะถูก วัดมูลค่าใหม่เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงอายุสัญญาเช่า การเปลี่ยนแปลงการจ่ายชำระตามสัญญาเช่า หรือการ เปลี่ยนแปลงในการประเมินสิทธิเลือกซื้อสินทรัพย์อ้างอิง สัญญาเช่าระยะสั้นและสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ

สัญญาเช่าที่มีอายุสัญญาเช่า 12 เดือนหรือน้อยกว่า นับตั้งแต่วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล หรือสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์ อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ จะบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายตามวิธีเส้นตรง ตลอดอายุสัญญาเช่า

กลุ่มบริษัทในฐานะผู้ให้เช่า

สัญญาเช่าที่ความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของส่วนใหญ่ไม่ได้โอนไปให้กับผู้เช่าถือเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน กลุ่มบริษัทบันทึกจำนวนเงินที่ได้รับตามสัญญาเช่าดำเนินงานเป็นรายได้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุนตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุของสัญญาเช่า ต้นทุนทางตรงเริ่มแรกที่เกิดขึ้นจากการได้มา ซึ่งสัญญาเช่าดำเนินงานรวมในมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์อ้างอิงและรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายตลอดอายุสัญญาเช่าโดยใช้เกณฑ์เดียวกันกับรายได้จากสัญญาเช่า

4.10 รายการธุรกิจกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับบริษัทฯ หมายถึงบุคคลหรือกิจการที่มีอำนาจควบคุมบริษัทฯ หรือถูกบริษัทฯ ควบคุมไม่ว่าจะเป็นโดยทางตรงหรือทางอ้อม หรืออยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกันกับบริษัทฯ

นอกจากนี้ บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันยังหมายถึงบริษัทร่วม และบุคคลหรือกิจการที่มีสิทธิออกเสียงโดยทางตรงหรือทางอ้อมซึ่งทำให้มีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญต่อบริษัทฯ ผู้บริหารสำคัญ กรรมการหรือพนักงานของบริษัทฯ ที่มีอำนาจในการวางแผนและควบคุมการดำเนินงานของบริษัทฯ

4.11 เงินตราต่างประเทศ

กลุ่มบริษัทแสดงงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการเป็นสกุลเงินบาท ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท

รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศแปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการ สินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงินซึ่งอยู่ในสกุลเงินตราต่างประเทศได้แปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

กำไรและขาดทุนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงในอัตราแลกเปลี่ยนได้รวมอยู่ในการคำนวณผลการดำเนินงาน

4.12 การด้อยค่าของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงิน

ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กลุ่มบริษัทจะทำการประเมินการด้อยค่าของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์สินทรัพย์สิทธิการใช้ อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน หรือ

สินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนอื่นของกลุ่มบริษัท หากมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์ดังกล่าวอาจด้อยค่า กลุ่มบริษัทรับรู้ขาดทุนจากการด้อยค่าเมื่อมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์มีมูลค่าต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ทั้งนี้มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนหมายถึงมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายของสินทรัพย์หรือมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์แล้วแต่ราคาใดจะสูงกว่าในการประเมินมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์ กลุ่มบริษัทประมาณการกระแสเงินสดในอนาคตที่กิจการคาดว่าจะได้รับจากสินทรัพย์และคำนวณคิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบันโดยใช้อัตราคิดลดก่อนภาษีที่สะท้อนถึงการประเมินความเสี่ยงในสภาพตลาดปัจจุบันของเงินสดตามระยะเวลาและความเสี่ยงซึ่งเป็นลักษณะเฉพาะของสินทรัพย์ที่กำลังพิจารณาอยู่ ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขาย กลุ่มบริษัทใช้แบบจำลองการประเมินมูลค่าที่ดีที่สุดซึ่งเหมาะสมกับสินทรัพย์ ซึ่งสะท้อนถึงจำนวนเงินที่กิจการสามารถจะได้มาจากการจำหน่ายสินทรัพย์หักด้วยต้นทุนในการจำหน่าย โดยการจำหน่ายนั้นผู้ซื้อกับผู้ขายมีความรอบรู้และเต็มใจในการแลกเปลี่ยนและสามารถต่อรองราคากันได้อย่างเป็นอิสระในลักษณะของผู้ที่ไม่มีความเกี่ยวข้องกัน

กลุ่มบริษัทจะรับรู้รายการผลขาดทุนจากการด้อยค่าในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

หากในการประเมินการด้อยค่าของสินทรัพย์ มีข้อบ่งชี้ที่แสดงให้เห็นว่าผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ที่รับรู้ในงวดก่อนได้หมดไปหรือลดลง กลุ่มบริษัทจะประมาณมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์นั้น และจะกลับรายการผลขาดทุนจากการด้อยค่าที่รับรู้ในงวดก่อนก็ต่อเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงประมาณการที่ใช้กำหนดมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนภายหลังจากการรับรู้ผลขาดทุนจากการด้อยค่าครั้งล่าสุด โดยมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ที่เพิ่มขึ้นจากการกลับรายการผลขาดทุนจากการด้อยค่าต้องไม่สูงกว่ามูลค่าตามบัญชีที่ควรจะเป็นหากกิจการไม่เคยรับรู้ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ในงวดก่อน ๆ กลุ่มบริษัทจะบันทึกกลับรายการผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์โดยรับรู้ไปยังส่วนของกำไรหรือขาดทุนทันที

4.13 ผลประโยชน์ของพนักงาน

ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงาน

กลุ่มบริษัทรับรู้เงินเดือน ค่าจ้าง โบนัส และเงินสมทบกองทุนประกันสังคมเป็นค่าใช้จ่ายเมื่อเกิดรายการ

ผลประโยชน์หลังออกจากการของพนักงาน

โครงการสมทบเงิน

กลุ่มบริษัทและพนักงานได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ซึ่งประกอบด้วย เงินที่พนักงานจ่ายสะสมและเงินที่กลุ่มบริษัทจ่ายสมทบให้เป็นรายเดือน สินทรัพย์ของกองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้แยกออกจากสินทรัพย์ของกลุ่มบริษัท เงินที่กลุ่มบริษัทจ่ายสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในปีที่เกิดรายการ

โครงการผลประโยชน์หลังออกจากการ

กลุ่มบริษัทมีภาระสำหรับเงินชดเชยที่ต้องจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อออกจากการตามกฎหมายแรงงาน ซึ่งกลุ่มบริษัทถือว่าเงินชดเชยดังกล่าวเป็นโครงการผลประโยชน์หลังออกจากการสำหรับพนักงาน

กลุ่มบริษัทคำนวณหนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากการของพนักงานโดยใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ (Projected Unit Credit Method) โดยผู้เชี่ยวชาญอิสระได้ทำการประเมิน ภาระผูกพันดังกล่าวตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย

ผลกำไรหรือขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย สำหรับโครงการผลประโยชน์หลังออกจากการของพนักงานจะรับรู้ทันทีในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

4.14 ประมาณการหนี้สิน

กลุ่มบริษัทจะบันทึกประมาณการหนี้สินไว้ในบัญชีเมื่อภาระผูกพันซึ่งเป็นผลมาจากเหตุการณ์ในอดีตได้เกิดขึ้นแล้ว และมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่ากลุ่มบริษัทจะเสียทรัพยากรเชิงเศรษฐกิจไปเพื่อปลดปล่อยภาระผูกพันนั้น และกลุ่มบริษัทสามารถประมาณมูลค่าภาระผูกพันนั้นได้อย่างน่าเชื่อถือ

4.15 หุ้นสามัญซื้อคืน

บริษัทรับรู้ตราสารทุนของกิจการซึ่งกิจการได้ซื้อคืน (หุ้นสามัญซื้อคืน) ด้วยราคาทุน และนำมาหักออก จากส่วนของผู้ถือหุ้น ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่รับรู้ผลกำไรหรือขาดทุนจากการซื้อ ขาย ออก หรือยกเลิกตราสารทุนของกิจการเอง และรับรู้ผลต่างที่เกิดขึ้นระหว่างมูลค่าตามบัญชีและสิ่งตอบแทนที่ได้รับในบัญชีส่วนเกินมูลค่าหุ้น หากมีการออกตราสารทุนดังกล่าว

บริษัทฯ ใช้วิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการคำนวณต้นทุนต่อหน่วย

4.16 ภาษีเงินได้

ภาษีเงินได้ประกอบด้วยภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

ภาษีเงินได้ปัจจุบัน

กลุ่มบริษัทบันทึกภาษีเงินได้ปัจจุบันตามจำนวนที่คาดว่าจะจ่ายให้กับหน่วยงานจัดเก็บภาษีของรัฐ โดยคำนวณจากกำไรทางภาษีตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในกฎหมายภาษีอากร

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

กลุ่มบริษัทบันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวระหว่างราคาตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สิน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานกับฐานภาษีของสินทรัพย์และหนี้สินที่เกี่ยวข้องนั้น โดยใช้อัตราภาษีที่มีผลบังคับใช้ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

กลุ่มบริษัทรับรู้หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวที่ต้องเสียภาษีทุกรายการ แต่รับรู้สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษี รวมทั้งผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้ในจำนวนเท่าที่ความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่กลุ่มบริษัทจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษีและผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้นั้น

กลุ่มบริษัทจะทบทวนมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีทุกสิ้นรอบระยะเวลารายงานและจะทำการปรับลดมูลค่าตามบัญชีดังกล่าว หากมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่กลุ่มบริษัทจะไม่มีกำไรทางภาษีเพียงพอต่อการนำสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีทั้งหมดหรือบางส่วนมาใช้ประโยชน์

กลุ่มบริษัทจะบันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้นหากภาษีที่เกิดขึ้นเกี่ยวข้องกับรายการที่ได้บันทึกโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้น

4.17 เครื่องมือทางการเงิน

กลุ่มบริษัทรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกของสินทรัพย์ทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรม และบวกด้วยต้นทุนการทำรายการเฉพาะในกรณีที่เป็นสินทรัพย์ทางการเงินที่ไม่ได้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน อย่างไรก็ตาม สำหรับลูกหนี้การค้าที่ไม่มีองค์ประกอบเกี่ยวกับการจัดหาเงินที่มีนัยสำคัญ กลุ่มบริษัทจะรับรู้สินทรัพย์ทางการเงินดังกล่าวด้วยราคาของรายการ ตามที่กล่าวไว้ในนโยบายการบัญชีเรื่องการรับรู้รายได้

การจัดประเภทรายการและการวัดมูลค่าของสินทรัพย์ทางการเงิน

กลุ่มบริษัทจัดประเภทสินทรัพย์ทางการเงิน ณ วันที่รับรู้รายการเริ่มแรก เป็นสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าในภายหลังด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าในภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน เบ็ดเสร็จอื่น และสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าในภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน โดยพิจารณาจากแผนธุรกิจของกิจการในการจัดการสินทรัพย์ทางการเงิน และลักษณะของกระแสเงินสดตามสัญญาของสินทรัพย์ทางการเงิน

สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย

กลุ่มบริษัทวัดมูลค่าสินทรัพย์ทางการเงินด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย เมื่อกลุ่มบริษัทถือครองสินทรัพย์ทางการเงินนั้นเพื่อรับกระแสเงินสดตามสัญญา และเงื่อนไขตามสัญญาของสินทรัพย์ทางการเงินก่อให้เกิดกระแสเงินสดที่เป็นการรับชำระเพียงเงินต้นและดอกเบี้ยจากยอดคงเหลือของเงินต้นในวันที่จะรับรู้เท่านั้น

สินทรัพย์ทางการเงินดังกล่าววัดมูลค่าในภายหลังโดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงและต้องมีการประเมินการด้อยค่า ทั้งนี้ ผลกำไรและขาดทุนที่เกิดขึ้นจากการตัดรายการการเปลี่ยนแปลง หรือการด้อยค่าของสินทรัพย์ดังกล่าวจะรับรู้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

สินทรัพย์ทางการเงินที่มีการกำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น (ตราสารทุน)

ณ วันที่รับรู้รายการวันแรก กลุ่มบริษัทสามารถเลือกจัดประเภทเงินลงทุนในตราสารทุนซึ่งไม่ได้ถือไว้ เพื่อค่าเป็นตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น โดยไม่สามารถเปลี่ยนการจัดประเภทในภายหลังได้ ทั้งนี้ การจัดประเภทรายการจะพิจารณาเป็นรายตราสาร

ผลกำไรและขาดทุนที่รับรู้ในกำไรหรือขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นของสินทรัพย์ทางการเงินนี้จะไม่สามารถโอนไปรับรู้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุนได้ในภายหลัง

เงินปันผลรับจากเงินลงทุนดังกล่าวถือเป็นรายได้อื่นในส่วนของกำไรหรือขาดทุน เว้นแต่ในกรณีที่เป็นการได้รับคืนของต้นทุนการลงทุนในสินทรัพย์ทางการเงินอย่างชัดเจน กลุ่มบริษัทจะรับรู้รายการนั้น ในกำไรหรือขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

นอกจากนี้ เงินลงทุนในตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นไม่มีข้อกำหนดให้ประเมินการด้อยค่า

สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน

สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน จะแสดงในงบฐานะการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยรับรู้การเปลี่ยนแปลงสุทธิของมูลค่ายุติธรรมในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

ทั้งนี้ สินทรัพย์ทางการเงินดังกล่าว หมายความว่ารวมถึงตราสารอนุพันธ์ โดยกลุ่มบริษัทนำการบัญชีป้องกันความเสี่ยงมาถือปฏิบัติสำหรับสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย และสัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงินและอัตราดอกเบี้ย

การจัดประเภทรายการและการวัดมูลค่าของหนี้สินทางการเงิน

ยกเว้นหนี้สินตราสารอนุพันธ์ กลุ่มบริษัทรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกสำหรับหนี้สินทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนการทำรายการ และจัดประเภทหนี้สินทางการเงินเป็นหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าในภายหลังด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย โดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริง ทั้งนี้ ผลกำไรและขาดทุนที่เกิดขึ้นจากการตัดรายการหนี้สินทางการเงินและการตัดจำหน่ายตามวิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงจะรับรู้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุน โดยการคำนวณมูลค่าราคาทุนตัดจำหน่ายคำนึงถึงส่วนลดหรือส่วนเกินมูลค่า รวมถึงค่าธรรมเนียมหรือต้นทุนที่ถือเป็นส่วนหนึ่งของอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงนั้นด้วย ทั้งนี้ ค่าตัดจำหน่ายตามวิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงแสดงเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนทางการเงินในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

การซื้อหรือการขายสินทรัพย์ทางการเงินตามวิธีปกติ

การซื้อหรือการขายสินทรัพย์ทางการเงินตามวิธีปกติที่มีเงื่อนไขการส่งมอบสินทรัพย์ภายในระยะเวลาที่กำหนดขึ้นจากหลักเกณฑ์หรือวิธีปฏิบัติโดยทั่วไปของตลาด จะรับรู้ ณ วันซื้อขาย ซึ่งเป็นวันที่กิจการมีข้อผูกมัดที่จะซื้อหรือขายสินทรัพย์นั้น

การตัดรายการของเครื่องมือทางการเงิน

สินทรัพย์ทางการเงินจะถูกตัดรายการออกจากบัญชีเมื่อสิทธิที่จะได้รับกระแสเงินสดของสินทรัพย์นั้นได้สิ้นสุดลงหรือได้มีการโอนสิทธิที่จะได้รับกระแสเงินสดของสินทรัพย์นั้น รวมถึงได้มีการโอนความเสี่ยงและผลตอบแทนเกือบทั้งหมด

ของสินทรัพย์นั้น หรือมีการโอนการควบคุมในสินทรัพย์นั้น กลุ่มบริษัทตระรายการหนี้สินทางการเงินก็ต่อเมื่อได้มีการปฏิบัติตามภาระผูกพันของหนี้สินนั้นแล้วมีการยกเลิกภาระผูกพันนั้น หรือมีการสิ้นสุดลงของภาระผูกพันนั้น ในกรณีที่มีการเปลี่ยนหนี้สินทางการเงินที่มีอยู่ให้เป็นหนี้สินใหม่จากผู้ให้กู้รายเดียวกันซึ่งมีข้อกำหนดที่แตกต่างกันอย่างมาก หรือมีการแก้ไขข้อกำหนดของหนี้สินที่มีอยู่อย่างเป็นสาระสำคัญ จะถือว่าเป็นการตระรายการหนี้สินเดิมและรับรู้หนี้สินใหม่ โดยรับรู้ผลแตกต่างของมูลค่าตามบัญชีดังกล่าวในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

การด้อยค่าของสินทรัพย์ทางการเงิน

กลุ่มบริษัทรับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของตราสารหนี้ทั้งหมดที่ไม่ได้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นคำนวณจากผลต่างของ กระแสเงินสดที่จะครบกำหนดชำระตามสัญญา กับกระแสเงินสดทั้งหมดที่กลุ่มบริษัทคาดว่าจะได้รับชำระ และคิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงโดยประมาณของสินทรัพย์ทางการเงิน ณ วันที่ได้มา

ในกรณีที่ความเสี่ยงด้านเครดิตของสินทรัพย์ไม่ได้เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญนับตั้งแต่การรับรู้รายการเริ่มแรก กลุ่มบริษัทวัดมูลค่าผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นโดยพิจารณาจากการผิดสัญญาที่อาจเกิดขึ้นใน 12 เดือนข้างหน้า ในขณะที่หากความเสี่ยงด้านเครดิตของสินทรัพย์เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญนับตั้งแต่ การรับรู้รายการเริ่มแรก กลุ่มบริษัทวัดมูลค่าผลขาดทุนด้วยจำนวนเงินที่เท่ากับผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุที่เหลืออยู่ของเครื่องมือทางการเงิน

กลุ่มบริษัทพิจารณาว่าความเสี่ยงด้านเครดิตจะเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ เมื่อมีการค้างชำระการจ่ายเงินตามสัญญาเกินกว่า 180 วัน และพิจารณาว่าสินทรัพย์ทางการเงินนั้น มีการด้อยค่าด้านเครดิตหรือมีการผิดสัญญา เมื่อมีการค้างชำระการจ่ายเงินตามสัญญาเกินกว่า 365 วัน อย่างไรก็ตาม ในบางกรณี กลุ่มบริษัทอาจพิจารณาว่าสินทรัพย์ทางการเงินนั้นมีการเพิ่มขึ้นของความเสี่ยงด้านเครดิตอย่างมีนัยสำคัญและมีการผิดสัญญา โดยพิจารณาจากข้อมูลภายในหรือข้อมูลภายนอกอื่น เช่น อันดับความน่าเชื่อถือด้านเครดิตของผู้ออกตราสาร

กลุ่มบริษัทใช้วิธีการอย่างง่ายในการคำนวณผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นสำหรับลูกหนี้การค้าดังนั้น ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กลุ่มบริษัทจึงไม่มีการติดตามการเปลี่ยนแปลงของความเสี่ยงทางด้านเครดิต แต่จะรับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุของลูกหนี้การค้า

การคำนวณผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นข้างต้นอ้างอิงจากข้อมูลผลขาดทุนด้านเครดิตจากประสบการณ์ในอดีต ปรับปรุงด้วยข้อมูลการคาดการณ์ไปในอนาคตเกี่ยวกับลูกหนี้หนี้และสภาพแวดล้อมทางด้านเศรษฐกิจ

สินทรัพย์ทางการเงินจะถูกตัดจำหน่ายออกจากบัญชีเมื่อกิจการคาดว่าจะไม่ได้รับคืนกระแสเงินสดตามสัญญาอีกต่อไป

การหักกลบของเครื่องมือทางการเงิน

สินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินจะนำมาหักกลบกัน และแสดงด้วยยอดสุทธิในงบฐานะการเงินก็ต่อเมื่อกิจการมีสิทธิบังคับใช้ได้ตามกฎหมายอยู่แล้วในการหักกลบจำนวนเงินที่รับรู้ และกิจการมีความตั้งใจที่จะชำระด้วยยอดสุทธิ หรือตั้งใจที่จะรับสินทรัพย์และชำระหนี้สินพร้อมกัน

4.18 ตราสารอนุพันธ์ และการบัญชีป้องกันความเสี่ยง

กลุ่มบริษัทใช้ตราสารอนุพันธ์ เช่น สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย และสัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงินและอัตราดอกเบี้ย เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน อัตราดอกเบี้ย และอัตราแลกเปลี่ยน

กลุ่มบริษัทรับรู้มูลค่าเริ่มแรกของตราสารอนุพันธ์ด้วยมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่ทำสัญญา และวัดมูลค่าในภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยรับรู้การเปลี่ยนแปลงของมูลค่ายุติธรรมในภายหลังในส่วนของกำไรหรือขาดทุน ยกเว้นในกรณีที่มีการกำหนดให้ตราสารอนุพันธ์นั้นเป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดที่มีประสิทธิผล ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทแสดงตราสารอนุพันธ์เป็นสินทรัพย์ทางการเงินเมื่อมีมูลค่ายุติธรรมมากกว่าศูนย์ และแสดงเป็นหนี้สินทางการเงินเมื่อมีมูลค่ายุติธรรมน้อยกว่าศูนย์

กลุ่มบริษัทแสดงตราสารอนุพันธ์ที่มีอายุสัญญาคงเหลือมากกว่า 12 เดือนและยังไม่ถึงกำหนดชำระภายใน 12 เดือน เป็นสินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น หรือ

หนี้สินทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น และแสดงตราสารอนุพันธ์อื่นเป็นสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น หรือหนี้สินทางการเงินหมุนเวียนอื่น

การบัญชีป้องกันความเสี่ยง

เพื่อวัตถุประสงค์ของการบัญชีป้องกันความเสี่ยง กลุ่มบริษัทจัดประเภทของการป้องกันความเสี่ยง ดังนี้

- การป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด ในกรณีที่มีการป้องกันความเสี่ยงจากการผันผวนของกระแสเงินสด ซึ่งเกิดจากความเสี่ยงเฉพาะของสินทรัพย์หรือหนี้สินที่รับรู้ในบัญชีหรือรายการที่คาดการณ์ไว้ที่มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแนในระดับสูงมากที่จะเกิดขึ้น ณ วันที่เริ่มกำหนดความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยง กลุ่มบริษัทต้องมีการกำหนดและจัดทำเอกสารอย่างเป็นทางการเกี่ยวกับความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงซึ่งจะใช้การบัญชีป้องกันความเสี่ยง และวัตถุประสงค์และกลยุทธ์การบริหารความเสี่ยงในการดำเนินการป้องกันความเสี่ยง

รายละเอียดของเอกสารดังกล่าวซึ่งได้จัดทำตั้งแต่วันเริ่มต้นการป้องกันความเสี่ยงและได้ปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง กล่าวถึง เครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยง ลักษณะของความเสี่ยงที่จะป้องกัน และวิธีที่กลุ่มบริษัทใช้ในการประเมินประสิทธิภาพของความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยง ซึ่งรวมถึงการวิเคราะห์ถึงสาเหตุของความไม่มีประสิทธิภาพ และวิธีกำหนดอัตราส่วนการป้องกันความเสี่ยง

ความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงจะเข้าเงื่อนไขของการบัญชีป้องกันความเสี่ยง เมื่อเป็นไปตามข้อกำหนดของการประเมินประสิทธิภาพในการป้องกันความเสี่ยงทุกข้อต่อไปนี้

- มีความสัมพันธ์เชิงเศรษฐกิจระหว่างรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยง และเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง
- ผลกระทบของความเสี่ยงด้านเครดิตไม่ได้เป็นปัจจัยสำคัญในการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่เป็นผลมาจากความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจนั้น
- อัตราส่วนการป้องกันความเสี่ยงของความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวคำนวณจากปริมาณของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงซึ่งกิจการทำการป้องกันความเสี่ยงจริง และปริมาณของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงซึ่งกิจการได้ใช้ป้องกันความเสี่ยงจริง

กลุ่มบริษัทบันทึกการป้องกันความเสี่ยงที่เข้าเงื่อนไขของการบัญชีป้องกันความเสี่ยงทุกข้อ ดังนี้

การป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด

กลุ่มบริษัทรับรู้ผลกำไรหรือขาดทุนของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงส่วนที่มีประสิทธิภาพเป็นสำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ส่วนที่ไม่มีประสิทธิภาพเข้าส่วนของกำไรหรือขาดทุนทันที ทั้งนี้ สำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดจะมีการปรับปรุงให้เท่ากับค่าสมมูลของผลกำไรหรือขาดทุนสะสมของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง หรือค่าสมมูลของการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมสะสมของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยง แล้วแต่มูลค่าใดจะต่ำกว่า

การรับรู้รายการในภายหลังของสำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดที่สะสมอยู่ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นขึ้นอยู่กับลักษณะของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงอ้างอิง กล่าวคือ ในกรณีที่รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงได้รับรู้เป็นรายการที่ไม่ใช่รายการทางการเงินในเวลาต่อมา กิจการจะโอนสำรองที่สะสมอยู่ในส่วนของผู้ถือหุ้นไปเป็นส่วนหนึ่งของราคาทุนเริ่มแรกหรือมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์หรือหนี้สินที่มีการป้องกันความเสี่ยงนั้น โดยไม่ถือว่าเป็นการปรับปรุงการจัดประเภทรายการใหม่ และไม่ต้องรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับงวดสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดในกรณีอื่น ๆ กิจการจะโอนสำรองที่สะสมอยู่ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นไปยังส่วนของกำไรหรือขาดทุนในรอบระยะเวลาเดียวกันกับที่กระแสเงินสดที่มีการป้องกันความเสี่ยงส่งผลกระทบต่อส่วนของกำไรหรือขาดทุน โดยถือว่าเป็นการปรับปรุงการจัดประเภทรายการใหม่

เมื่อการบัญชีป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดได้ยุติลง สำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดที่สะสมไว้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นยังคงต้องอยู่ในส่วนของผู้ถือหุ้นต่อไป หากกิจการคาดว่ากระแสเงินสดในอนาคตที่มีการป้องกันความเสี่ยงนั้นจะยังคงเกิดขึ้นอยู่ มิฉะนั้น สำรองดังกล่าวจะต้องโอนไปยังส่วนของกำไรหรือขาดทุนทันที โดยถือว่าเป็นการปรับปรุงการจัดประเภทรายการใหม่ ทั้งนี้ หลังจากการยุติการบัญชีป้องกันความเสี่ยง กลุ่มบริษัทจะรับรู้สำรองที่ยังคงเหลืออยู่ในส่วนของผู้ถือหุ้น โดยขึ้นอยู่กับลักษณะของรายการอ้างอิงที่กล่าวไปแล้วข้างต้น เมื่อกระแสเงินสดที่มีการป้องกันความเสี่ยงได้เกิดขึ้นจริง

4.19 การวัดมูลค่ายุติธรรม

มูลค่ายุติธรรม หมายถึง ราคาที่คาดว่าจะได้รับจากการขายสินทรัพย์หรือเป็นราคาที่จะต้องจ่ายเพื่อโอนหนี้สินให้ผู้อื่นโดยรายการดังกล่าวเป็นรายการที่เกิดขึ้นในสภาพปกติระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย (ผู้ร่วมในตลาด) ณ วันที่วัดมูลค่า กลุ่มบริษัทใช้ราคาเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องในการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินซึ่งมาตามฐานการรายงานทางการเงินที่เกี่ยวข้อง กำหนดให้ต้องวัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม ยกเว้นในกรณีที่ไม่มียตลาดที่มีสภาพคล่องสำหรับสินทรัพย์หรือหนี้สินที่มีลักษณะเดียวกันหรือไม่สามารถหาราคาเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องได้ กลุ่มบริษัทจะประมาณมูลค่ายุติธรรมโดยใช้เทคนิคการประเมินมูลค่าที่เหมาะสมกับแต่ละสถานการณ์ และพยายามใช้ข้อมูลที่สามารถสังเกตได้ที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์หรือหนี้สินที่จะวัดมูลค่ายุติธรรมนั้นให้มากที่สุด

ลำดับขั้นของมูลค่ายุติธรรมที่ใช้วัดมูลค่าและเปิดเผยมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินในงบการเงินแบ่งออกเป็นสามระดับตามประเภทของข้อมูลที่ใช้ในการวัดมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

ระดับ 1 ใช้ข้อมูลราคาเสนอซื้อขายของสินทรัพย์หรือหนี้สินอย่างเดียวกันในตลาดที่มีสภาพคล่อง

ระดับ 2 ใช้ข้อมูลอื่นที่สามารถสังเกตได้ของสินทรัพย์หรือหนี้สิน ไม่ว่าจะเป็นข้อมูลทางตรงหรือทางอ้อม

ระดับ 3 ใช้ข้อมูลที่ไม่สามารถสังเกตได้ เช่น ข้อมูลเกี่ยวกับกระแสเงินสดในอนาคตที่กิจการประมาณขึ้น

ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กลุ่มบริษัทจะประเมินความจำเป็นในการโอนรายการระหว่างลำดับขั้นของมูลค่ายุติธรรมสำหรับสินทรัพย์และหนี้สินที่ถืออยู่ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานที่มีการวัดมูลค่ายุติธรรมแบบเกิดขึ้นประจำ

5. การใช้ดุลยพินิจและประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ

ในการจัดทำงบการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจและการประมาณการในเรื่องที่มีความไม่แน่นอนเสมอ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการดังกล่าวนี้ส่งผลกระทบต่อจำนวนเงินที่แสดงในงบการเงินและต่อข้อมูลที่แสดงในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ผลที่เกิดขึ้นจริงอาจแตกต่างไปจากจำนวนที่ประมาณการไว้ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการที่สำคัญ มีดังนี้

สัญญาเช่า

การกำหนดอายุสัญญาเช่าที่มีสิทธิการเลือกในการขยายอายุสัญญาเช่าหรือยกเลิกสัญญาเช่า - กลุ่มบริษัทในฐานะผู้เช่า

ในการกำหนดอายุสัญญาเช่า ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจในการประเมินว่ากลุ่มบริษัทมีความแน่นอนอย่างสมเหตุสมผลหรือไม่ที่จะใช้สิทธิเลือกในการขยายอายุสัญญาเช่าหรือยกเลิกสัญญาเช่าโดยคำนึงถึงข้อเท็จจริงและสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องทั้งหมดที่ทำให้เกิดสิ่งจูงใจในทางเศรษฐกิจสำหรับกลุ่มบริษัทในการใช้หรือไม่ใช้สิทธิเลือกนั้น

การกำหนดอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่ม - กลุ่มบริษัทในฐานะผู้เช่า

กลุ่มบริษัทไม่สามารถกำหนดอัตราดอกเบี้ยตามนัยของสัญญาเช่า ดังนั้น ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจในการกำหนดอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่มของกลุ่มบริษัทในการคิดลดหนี้สินตามสัญญาเช่า โดยอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่มเป็นอัตราดอกเบี้ยที่กลุ่มบริษัทจะต้องจ่ายในการกู้ยืมเงินที่จำเป็นเพื่อให้ได้มาซึ่งสินทรัพย์ที่มีมูลค่าใกล้เคียงกับสินทรัพย์สิทธิการใช้ในสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจที่คล้ายคลึง โดยมีระยะเวลาการกู้ยืมและหลักประกันที่คล้ายคลึง

การจัดประเภทของสัญญาเช่า - กลุ่มบริษัทในฐานะผู้ให้เช่า

ในการพิจารณาประเภทของสัญญาเช่าว่าเป็นสัญญาเช่าดำเนินงานหรือสัญญาเช่าเงินทุน ฝ่ายบริหารได้ใช้ดุลยพินิจในการประเมินเงื่อนไขและรายละเอียดของสัญญาเพื่อพิจารณาว่ากลุ่มบริษัทได้โอนความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของในสินทรัพย์ที่เช่าดังกล่าวแล้วหรือไม่

ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของลูกหนี้การค้า

ในการประมาณค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของลูกหนี้การค้า ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจในการประมาณการผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากลูกหนี้แต่ละราย โดยคำนึงถึงประสบการณ์การเก็บเงินในอดีต อายุของหนี้ที่ค้างค้างและสถานะเศรษฐกิจที่คาดการณ์ไว้ของกลุ่มลูกค้าที่มีความเสี่ยงด้านเครดิตที่คล้ายคลึงกัน เป็นต้น ทั้งนี้ ข้อมูลผลขาดทุนด้านเครดิตจากประสบการณ์ในอดีตและการคาดการณ์สถานะเศรษฐกิจของกลุ่มบริษัทอาจไม่ได้บ่งบอกถึงการผิดสัญญาของลูกค้าที่เกิดขึ้นจริงในอนาคต

มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินที่รับรู้ในงบฐานะการเงิน ที่ไม่มีการซื้อขายในตลาดและไม่สามารถหาราคาได้ในตลาดซื้อขายคล่อง ฝ่ายบริหารต้องใช้ดุลยพินิจในการประเมินมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินดังกล่าว โดยใช้เทคนิคและแบบจำลองการประเมินมูลค่า ซึ่งตัวแปรที่ใช้ในแบบจำลองได้มาจากการเทียบเคียงกับตัวแปรที่มีอยู่ในตลาด โดยคำนึงถึงความเสี่ยงทางด้านเครดิต สภาพคล่อง ข้อมูลความสัมพันธ์ และการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าของเครื่องมือทางการเงินในระยะยาว ทั้งนี้ การเปลี่ยนแปลงของสมมติฐานที่เกี่ยวข้องกับตัวแปรที่ใช้ในการคำนวณ อาจมีผลกระทบต่อมูลค่ายุติธรรมที่แสดงอยู่ในงบฐานะการเงิน และการเปิดเผยลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน สินทรัพย์สิทธิการใช้และค่าเสื่อมราคา

ในการคำนวณค่าเสื่อมราคาของอาคาร อุปกรณ์ อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน และสินทรัพย์สิทธิการใช้ ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องทำการประมาณอายุการใช้ประโยชน์และมูลค่าคงเหลือเมื่อเลิกใช้งานของอาคาร อุปกรณ์ อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน และสินทรัพย์สิทธิการใช้ และต้องทบทวนอายุการใช้ประโยชน์และมูลค่าคงเหลือใหม่หากมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้น

นอกจากนี้ ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องสอบทานการด้อยค่าของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ อสังหาริมทรัพย์ เพื่อการลงทุน และสินทรัพย์สิทธิการใช้ในแต่ละช่วงเวลาและบันทึกขาดทุน

จากการด้อยค่าหากคาดว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ในการนี้ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจที่เกี่ยวข้องกับการคาดการณ์รายได้และค่าใช้จ่ายในอนาคตซึ่งเกี่ยวเนื่องกับสินทรัพย์นั้น

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

กลุ่มบริษัทจะรับรู้สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษีและขาดทุนทางภาษีที่ไม่ได้ใช้เมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่ากลุ่มบริษัทจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราวและขาดทุนนั้น ในการนี้ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องประมาณการว่า กลุ่มบริษัทควรรับรู้จำนวนสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเป็นจำนวนเท่าใด โดยพิจารณาถึงจำนวนกำไรทางภาษีที่คาดว่าจะเกิดในอนาคตในแต่ละช่วงเวลา

ค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงิน

ในการประเมินค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงิน ฝ่ายบริหารต้องใช้ดุลยพินิจในการประเมินมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์ดังกล่าว มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนหมายถึง มูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายของสินทรัพย์หรือมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์แล้วแต่ราคาใดจะสูงกว่า ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขาย กลุ่มบริษัทอ้างอิงจากข้อมูลที่มีอยู่เกี่ยวกับธุรกรรม การขายที่มีผลผูกพันซึ่งได้เข้าทำในลักษณะของผู้ที่ไม่มีความเกี่ยวข้องกันสำหรับสินทรัพย์ที่คล้ายคลึงกันหรืออ้างอิงจากราคาตลาดที่สามารถสังเกตได้หักด้วยต้นทุนส่วนเพิ่มในการจำหน่ายสินทรัพย์นั้น ในการประเมินมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์ กลุ่มบริษัทใช้แบบจำลองการคิดลดกระแสเงินสด ซึ่งใช้ข้อมูลงบประมาณในช่วง 5 ปีข้างหน้าและไม่รวมถึงการปรับโครงสร้างใด ๆ ที่กิจการยังไม่ได้มีผลผูกพันหรือ การลงทุนในอนาคตที่สำคัญซึ่งจะทำให้สินทรัพย์นั้นดีขึ้น ทั้งนี้ ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนคืออัตราคิดลดที่ใช้ในแบบจำลองดังกล่าว ตลอดจนกระแสเงินสดรับในอนาคตที่คาดการณ์และอัตราการเติบโตที่ใช้เพื่อการคาดการณ์ การประมาณการดังกล่าวส่วนใหญ่เกี่ยวข้องกับอาคารและอุปกรณ์ และสินทรัพย์สิทธิการใช้ ซึ่งกลุ่มบริษัทได้บันทึกไว้ในงบการเงิน

ผลประโยชน์หลังจากออกจากงานของพนักงานตามโครงการ ผลประโยชน์

หนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังจากออกจากงานของพนักงานประมาณขึ้นตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยซึ่งต้องอาศัยข้อสมมติฐานต่าง ๆ ในการประมาณการนั้น เช่น อัตราคิดลด อัตราการขึ้นเงินเดือนในอนาคต อัตราภาระ และอัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน เป็นต้น คดีฟ้องร้อง

กลุ่มบริษัทมีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากการถูกฟ้องร้องเรียกค่าเสียหาย ซึ่งฝ่ายบริหารได้ใช้ดุลยพินิจในการประเมินผลของคดีที่ถูกฟ้องร้องแล้ว และเชื่อมั่นว่าจะไม่มีความเสียหายเกิดขึ้นจึงไม่ได้บันทึกประมาณการหนี้สินดังกล่าว ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน



6. รายการธุรกิจกับกิจการที่เกี่ยวข้องกับ

ความสัมพันธ์ระหว่างบริษัทฯกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกันแสดงได้ดังนี้

รายชื่อบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	ความสัมพันธ์กับบริษัทฯ
บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด	บริษัทย่อย
บริษัท การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น จำกัด	บริษัทย่อย
บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวิลด์ไวด์โฟล์ท เซอร์วิส จำกัด	บริษัทย่อย
บริษัท บางกอกแอร์เวย์สโฮลดิ้ง จำกัด	บริษัทย่อย
บริษัท กรุงเทพบริหารสนามบิน จำกัด	บริษัทย่อย
บริษัท ปีเอซี กรุ๊ปเมท์ เฮาส์ จำกัด	บริษัทย่อย (ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย)
บริษัท ครีวการบินกรุงเทพภูเก็ต จำกัด	บริษัทย่อย (ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย)
บริษัท ครีวการบินกรุงเทพสมุย จำกัด	บริษัทย่อย (ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย)
บริษัท ครีวการบินกรุงเทพเชียงใหม่ จำกัด	บริษัทย่อย (ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย)
บริษัท ครีวการบินกรุงเทพดอนเมือง จำกัด	บริษัทย่อย (ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย)
บริษัท เอสเอ เซอร์วิสเชส จำกัด	บริษัทย่อย (ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย)
บริษัท ปีเอฟเอส คาร์โก้ ดีเอ็มเค จำกัด	บริษัทย่อย (ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย)
บริษัท กรุ๊ปเมท์ พรีเม่ จำกัด	บริษัทย่อย (ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย)
บริษัท มอร์แดนฟรี จำกัด	บริษัทย่อย (ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย)
บริษัท บางกอกแอร์ เอวิเอชั่น เทรนนิง เซ็นเตอร์ จำกัด	บริษัทย่อย (ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย)
บริษัท กรุงเทพ รีทแมนเนจเม้นท์ จำกัด	บริษัทย่อย (ถือหุ้นโดยบริษัทย่อย)
บริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจีคาร์โก้ จำกัด	บริษัทร่วม
กองทุนรวมสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินสมุย	บริษัทร่วม

รายชื่อบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	ความสัมพันธ์กับบริษัทฯ
บริษัท อู่ตะเภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชั่น จำกัด	บริษัทร่วม
ทรัสต์เพื่อการลงทุนในสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินการบินกรุงเทพ	บริษัทร่วม
บริษัท ยูทีบี จำกัด	บริษัทร่วม
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	มีกรรมการร่วมกัน
บริษัท เซฟดรัก เซ็นเตอร์ จำกัด	มีกรรมการร่วมกัน
บริษัท เนชั่นแนล เฮลท์แคร์ ซิสเต็มส์ จำกัด	มีกรรมการร่วมกัน
บริษัท บีดีเอ็มเอส เทรนนิง จำกัด	มีกรรมการร่วมกัน
บริษัท เปาโลเมดิค จำกัด	มีกรรมการร่วมกัน
บริษัท โรงพยาบาลกรุงเทพพัทยา จำกัด	มีกรรมการร่วมกัน
บริษัท โรงพยาบาลกรุงเทพภูเก็ต จำกัด	มีกรรมการร่วมกัน
บริษัท บีดีเอ็มเอส เวลเนส คลินิก จำกัด	มีกรรมการร่วมกัน
บริษัท เอสอาร์พีพี จำกัด	มีกรรมการร่วมกัน
บริษัท กรุงเทพดุสิตเวชการ จำกัด (มหาชน)	มีผู้ถือหุ้นและ/หรือกรรมการร่วมกัน
บริษัท กรุงเทพเฮลิคอปเตอร์เซอร์วิสเชส จำกัด	มีผู้ถือหุ้นและ/หรือกรรมการร่วมกัน
บริษัท ไทยปิโตรเลียมเซอร์วิส จำกัด	มีผู้ถือหุ้นและ/หรือกรรมการร่วมกัน
บริษัท พาราไดซ์ ซ้อปปิง จำกัด	มีผู้ถือหุ้นและ/หรือกรรมการร่วมกัน
บริษัท สมุยแอดคอม จำกัด	มีผู้ถือหุ้นและ/หรือกรรมการร่วมกัน
บริษัท สินทรัพย์สุขโขทัย จำกัด	มีผู้ถือหุ้นและ/หรือกรรมการร่วมกัน
บริษัท ธรรมชาตินาไทย จำกัด	มีผู้ถือหุ้นและ/หรือกรรมการร่วมกัน
บริษัท บางกอก แทรเวล คลับ จำกัด	มีผู้ถือหุ้นและ/หรือกรรมการร่วมกัน
บริษัท บางกอก มีเดีย แอนด์ บรอดคาสติ้ง จำกัด	มีผู้ถือหุ้นและ/หรือกรรมการร่วมกัน
บริษัท บางกอกแอร์ทัวร์ (1988) จำกัด	มีผู้ถือหุ้นและ/หรือกรรมการร่วมกัน
บริษัท สมุยปาล์มบีชรีสอร์ท จำกัด	มีผู้ถือหุ้นและ/หรือกรรมการร่วมกัน
บริษัท สบาย สบาย สุขโขทัย จำกัด	มีผู้ถือหุ้นและ/หรือกรรมการร่วมกัน
บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	มีผู้ถือหุ้นและ/หรือกรรมการร่วมกัน
บริษัท ยูทีเอ แลนด์ 1 จำกัด	มีผู้ถือหุ้นและ/หรือกรรมการร่วมกัน
บริษัท ยูทีเอ แลนด์ 2 จำกัด	มีผู้ถือหุ้นและ/หรือกรรมการร่วมกัน
บริษัท ยูทีเอ แลนด์ 3 จำกัด	มีผู้ถือหุ้นและ/หรือกรรมการร่วมกัน
บริษัท ยูทีเอ แลนด์ 4 จำกัด	มีผู้ถือหุ้นและ/หรือกรรมการร่วมกัน
บริษัท ยูทีเอ แลนด์ 5 จำกัด	มีผู้ถือหุ้นและ/หรือกรรมการร่วมกัน
บริษัท ข้าวธรรมชาติ จำกัด	มีผู้ถือหุ้นร่วมกัน
บริษัท โรงพยาบาลกรุงเทพสมุย จำกัด	มีญาติสนิทของกรรมการเป็นผู้ถือหุ้นและกรรมการ

ในระหว่างปี กลุ่มบริษัทมีรายการธุรกิจที่สำคัญกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน รายการธุรกิจดังกล่าวเป็นไปตามเงื่อนไขทางการค้าและเกณฑ์ตามที่ตกลงกันระหว่างกลุ่มบริษัท และบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันเหล่านั้น ซึ่งเป็นไปตามปกติธุรกิจโดยสามารถสรุปได้ดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		นโยบายการกำหนดราคา
	2568	2567	2568	2567	
รายการธุรกิจกับบริษัทย่อย					
(ตัดออกจากงบการเงินรวมแล้ว)					
รายได้ค่าบริการห้องรับรองในสนามบิน	-	-	7	12	ราคาตามสัญญา
รายได้เงินปันผล	-	-	502	799	ตามที่ประกาศจ่าย
รายได้ค่าเช่ารับ	-	-	23	23	ราคาตามสัญญา
รายได้ค่าบริการบริหารสนามบิน	-	-	54	88	ราคาตามสัญญา
รายได้ค่าธรรมเนียมประกอบกิจการในสนามบิน	-	-	21	19	ราคาตามสัญญา
รายได้ทางการเงิน	-	-	26	19	ราคาตามสัญญา
รายได้อื่น	-	-	4	2	ราคาตามสัญญา
ค่าอาหารบริการผู้โดยสาร	-	-	491	468	ราคาตามสัญญา
ค่าบริการภาคพื้น	-	-	1,453	1,389	ราคาตามสัญญา
ค่าใช้จ่ายอื่น	-	-	4	2	ราคาตามข้อตกลงร่วมกัน
รายการธุรกิจกับบริษัทร่วม					
รายได้เงินปันผล	-	-	335	781	ตามที่ประกาศจ่าย
รายได้ค่าเช่ารับ	7	7	579	579	ราคาตามสัญญา
รายได้ค่าบริการ	55	55	54	53	ราคาตามสัญญา
รายได้ค่าธรรมเนียมการจัดการ	22	22	-	-	ราคาตามสัญญา
รายได้อื่น	5	3	3	-	ราคาตามสัญญา
ค่าบริการอื่น	53	54	-	-	ราคาตามสัญญา
ต้นทุนทางการเงิน	1,151	1,150	8	3	ราคาตามสัญญา
ค่าบริการขนถ่ายสินค้า	16	18	16	18	ราคาตามสัญญา
รายการธุรกิจกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน					
รายได้จากการขายอาหาร	172	177	-	-	ราคาตามสัญญา
รายได้เงินปันผล	570	529	416	385	ตามที่ประกาศจ่าย
รายได้ค่าธรรมเนียมการจัดการ	14	13	3	2	ราคาตามสัญญา
รายได้อื่น	26	23	24	22	ราคาตามสัญญา
ค่าวิทยุการบิน	384	347	365	327	ราคาตามข้อตกลงร่วมกัน
ค่าโฆษณา	37	-	37	-	ราคาตามสัญญา
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน	32	28	31	27	ราคาตามข้อตกลงร่วมกัน
ค่าสาธารณูปโภค	11	11	-	-	ราคาตามสัญญา
ค่าใช้จ่ายอื่น	21	20	12	15	ราคาตามข้อตกลงร่วมกัน

ยอดคงค้างระหว่างกลุ่มบริษัทและกิจการที่เกี่ยวข้องกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	2567	2568	2567
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 8)				
บริษัทย่อย (ตัดออกจากงบการเงินรวมแล้ว)	-	-	10,251	12,227
บริษัทร่วม	7,296	9,232	4,488	4,458
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	23,130	22,334	1,841	3,121
รวมลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	30,426	31,566	16,580	19,806
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น - กิจการที่เกี่ยวข้อง (หมายเหตุ 10)				
บริษัทที่เกี่ยวข้อง	14,870,801	18,876,616	10,914,301	13,874,616
เงินมัดจำ - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
บริษัทร่วม	97,500	95,000	-	-
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	1,270	1,320	268	268
รวมเงินมัดจำ - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	98,770	96,320	268	268
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 19)				
บริษัทย่อย (ตัดออกจากงบการเงินรวมแล้ว)	-	-	282,080	268,343
บริษัทร่วม	14,968	14,115	421	729
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	50,326	38,403	48,876	36,819
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	65,294	52,518	331,377	305,891
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
บริษัทร่วม	260,000	684,000	260,000	684,000
เงินมัดจำรับ - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (แสดงภายใต้หนี้สินหมุนเวียนอื่น)				
บริษัทย่อย (ตัดออกจากงบการเงินรวมแล้ว)	-	-	2,809	2,705
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	2,020	1,622	2,020	1,622
รวมเงินมัดจำรับ - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	2,020	1,622	4,829	4,327

เงินให้กู้ยืมระยะยาวและดอกเบี้ยค้างรับจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

(หน่วย: พันบาท)

เงินให้กู้ยืมระยะยาว และดอกเบี้ยค้างรับ	ลักษณะ ความสัมพันธ์	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
		ยอดคงเหลือ		ค่าเมื่อผลขาดทุน ด้านเครดิต		ยอดคงเหลือ - สุทธิ	
		31 ธันวาคม 2568	31 ธันวาคม 2567	31 ธันวาคม 2568	31 ธันวาคม 2567	31 ธันวาคม 2568	31 ธันวาคม 2567
บริษัท กูร์เมท์ พรีเมโม จำกัด	บริษัทย่อย	-	125,764	-	(125,764)	-	-
บริษัท ครวการบินกรุงเทพ จำกัด	บริษัทย่อย	-	356,794	-	(356,794)	-	-
รวม		-	482,558	-	(482,558)	-	-

การเปลี่ยนแปลงของมูลค่าเงินให้กู้ยืมและดอกเบี้ยค้างรับดังกล่าวมีรายละเอียด ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

เงินให้กู้ยืมระยะยาวและ ดอกเบี้ยค้างรับ	ลักษณะ ความสัมพันธ์	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
		ยอดคงเหลือ			ยอดคงเหลือ
		ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567	เพิ่มขึ้น ระหว่างปี	ชำระคืน ระหว่างปี	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568
บริษัท กูร์เมท์ พรีเมโม จำกัด	บริษัทย่อย	125,764	5,452	(131,216)	-
บริษัท ครวการบินกรุงเทพ จำกัด	บริษัทย่อย	356,794	65,569	(422,363)	-
รวม		482,558	71,021	(553,579)	-

เงินให้กู้ยืมระยะยาวข้างต้นคิดดอกเบี้ยในอัตรา MLR-1 ต่อปี

เงินกู้ยืมระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

การเปลี่ยนแปลงของบัญชีเงินกู้ยืมระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกันมีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

เงินกู้ยืม	ลักษณะ ความสัมพันธ์	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ			
		ยอดคงเหลือ	กู้ยืม		ยอดคงเหลือ
		ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567	เพิ่มขึ้น ระหว่างปี	ชำระคืน ระหว่างปี	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568
บริษัท อุตะภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวิโอชั่น จำกัด	บริษัทร่วม	684,000	260,000	(684,000)	260,000
รวม		684,000	260,000	(684,000)	260,000

เงินกู้ยืมระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกันข้างต้นเป็นเงินกู้ยืมที่ไม่มีหลักประกันคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 1.0 ต่อปี ซึ่งมีกำหนดชำระคืนเมื่อทวงถาม

รายได้รอการรับรู้จากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

การเปลี่ยนแปลงของบัญชีรายได้รอการรับรู้ดังกล่าวมีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

รายได้รอการรับรู้จากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	ลักษณะความสัมพันธ์	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ			
		ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567	เพิ่มขึ้นระหว่างปี	รับรู้รายได้ระหว่างปี	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568
บริษัท อู่ตะเภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวिएชัน จำกัด	บริษัทร่วม	54,571	-	(6,821)	47,750
หัก: ส่วนที่กำหนดรับรู้รายได้ภายในหนึ่งปี					(6,821)
รายได้รอการรับรู้จากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน - สุทธิจากส่วนที่กำหนดรับรู้รายได้ภายในหนึ่งปี					40,929

ภาระค้ำประกันกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

กลุ่มบริษัทมีภาระค้ำประกันให้กับกิจการที่เกี่ยวข้องกันตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 36.4

คำตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568 กลุ่มบริษัทมีค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานที่ให้แก่กรรมการและผู้บริหารดังต่อไปนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	2567	2568	2567
ผลประโยชน์ระยะสั้น	453	376	362	269
ผลประโยชน์หลังออกจากงาน	13	18	9	15
รวม	466	394	371	284

7. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

ความสัมพันธ์ระหว่างบริษัทฯกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกันแสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	2567	2568	2567
เงินสด	61,929	58,579	56,049	55,381
เงินฝากธนาคาร	9,497,704	8,177,053	7,410,638	7,113,421
รวม	9,559,633	8,235,632	7,466,687	7,168,802

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 เงินฝากออมทรัพย์ และเงินฝากประจำมีอัตราดอกเบี้ยระหว่างร้อยละ 0.1 ถึง 4.4 ต่อปี (2567: ร้อยละ 0.1 ถึง 4.6 ต่อปี) (งบการเงินเฉพาะกิจการ: ร้อยละ 0.1 ถึง 4.4 ต่อปี (2567: ร้อยละ 0.1 ถึง 4.6 ต่อปี)) และเงินสดจำนวน 0.4 ล้านบาท เป็นเงินสดในมือที่อยู่ในสถานที่ต่างประเทศ (2567: 0.3 ล้านบาท)

8. ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	2567	2568	2567
ลูกหนี้การค้า - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
อายุหนี้คงค้างนับจากวันที่ถึงกำหนดชำระ				
ยังไม่ถึงกำหนดชำระ	26,745	29,699	16,037	19,618
ค้างชำระ				
ไม่เกิน 3 เดือน	3,681	1,859	543	188
3 - 6 เดือน	-	8	-	-
มากกว่า 12 เดือน	-	-	-	1,986
รวม	30,426	31,566	16,580	21,792
หัก: ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	-	-	-	(1,986)
รวมลูกหนี้การค้า - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน, สุทธิ	30,426	31,566	16,580	19,806
ลูกหนี้การค้า - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน				
อายุหนี้คงค้างนับจากวันที่ถึงกำหนดชำระ				
ยังไม่ถึงกำหนดชำระ	1,108,580	989,250	420,131	383,561
ค้างชำระ				
ไม่เกิน 3 เดือน	250,885	334,033	124,041	212,799
3 - 6 เดือน	13,107	16,284	13,059	15,156
6 - 12 เดือน	27,726	3,905	27,706	3,351
มากกว่า 12 เดือน	43,620	64,464	24,146	43,239
รวม	1,443,918	1,407,936	609,083	658,106
หัก: ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(52,704)	(61,195)	(35,083)	(41,292)
รวมลูกหนี้การค้า - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน, สุทธิ	1,391,214	1,346,741	574,000	616,814
รวมลูกหนี้การค้า - สุทธิ	1,421,640	1,378,307	590,580	636,620

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	2567	2568	2567
ลูกหนี้หมุนเวียนอื่น				
ลูกหนี้หมุนเวียนอื่น - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	5,687	16,459	494	11,441
หัก: ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(4,352)	(4,297)	-	-
รวมลูกหนี้หมุนเวียนอื่น - สุทธิ	1,335	12,162	494	11,441
รวมลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น - สุทธิ	1,422,975	1,390,469	591,074	648,061

ระยะเวลาการให้สินเชื่อแก่ลูกค้าโดยปกติมีระยะเวลา 10 วัน ถึง 90 วัน

การเปลี่ยนแปลงของบัญชีค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	2567	2568	2567
ยอดคงเหลือต้นปี	65,492	99,588	43,278	94,652
โอนกลับสำรองผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(8,436)	(34,096)	(8,195)	(51,374)
ยอดคงเหลือปลายปี	57,056	65,492	35,083	43,278

9. สินค้าคงเหลือ

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม					
	ราคาทุน		รายการปรับลดราคาทุนให้เป็นมูลค่าสุทธิที่จะได้รับ		สินค้าคงเหลือ - สุทธิ	
	2568	2567	2568	2567	2568	2567
อะไหล่เครื่องบิน	418,457	405,936	(39,099)	(39,100)	379,358	366,836
สินค้าปลอดอากร	2,853	4,481	(27)	(90)	2,826	4,391
อาหารและอุปกรณ์ครัว	77,464	73,632	-	-	77,464	73,632
อื่น ๆ	58,695	68,017	(1,069)	(5,514)	57,626	62,503
รวม	557,469	552,066	(40,195)	(44,704)	517,274	507,362

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	ราคาทุน		รายการปรับลดราคาทุนให้เป็นมูลค่าสุทธิที่จะได้รับ		สินค้าคงเหลือ - สุทธิ	
	2568	2567	2568	2567	2568	2567
อะไหล่เครื่องบิน	418,457	405,936	(39,099)	(39,100)	379,358	366,836
อาหารและอุปกรณ์ครัว	22,761	19,303	-	-	22,761	19,303
อื่น ๆ	17,181	13,625	-	-	17,181	13,625
รวม	458,399	438,864	(39,099)	(39,100)	419,300	399,764

10. สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น/สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	2567	2568	2567
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น				
สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย				
เงินฝากประจำ	464,401	5,302,999	201,710	5,036,488
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น				
(กำหนดให้เป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด)				
สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน	4,209	8,959	4,209	8,959
รวมสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น - สุทธิ	468,610	5,311,958	205,919	5,045,447
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น				
สินทรัพย์ทางการเงินที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น				
ตราสารทุนของบริษัทจดทะเบียน	14,702,015	18,658,260	10,745,515	13,656,260
ตราสารทุนของบริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	184,056	232,730	184,056	232,730
รวมตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น - สุทธิ	14,886,071	18,890,990	10,929,571	13,888,990
สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย				

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	2567	2568	2567
เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน	-	926	-	926
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น (กำหนดให้เป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด)				
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	3,224	8,838	3,224	8,838
สัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงินและอัตราดอกเบี้ย	15,047	6,984	15,047	6,984
รวมสินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น - สุทธิ	14,904,342	18,907,738	10,947,842	13,905,738

ตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ได้แก่ เงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัทจดทะเบียนและเงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัทที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน ซึ่งกลุ่มบริษัทพิจารณาว่าเป็นการลงทุนในเชิงกลยุทธ์ นโยบายการลงทุนของกลุ่มบริษัทจะให้ความสำคัญกับการลงทุนในธุรกิจที่น่าสนใจและฝ่ายบริหารพิจารณาแล้วเห็นว่าน่าจะมีผลตอบแทนที่เหมาะสม อย่างไรก็ตาม มูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนข้างต้นอาจได้รับผลกระทบในทางลบจากภาวะเศรษฐกิจหรือวิกฤตการณ์ทางการเงินที่อาจเกิดขึ้นทั้งในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งจะส่งผลกระทบโดยตรงต่อราคาหุ้น

นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทได้รับเงินปันผลจากเงินลงทุนในตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นที่ยังถืออยู่ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานเป็นจำนวน 570 ล้านบาท (2567: 529 ล้านบาท) (งบการเงินเฉพาะกิจการ: 416 ล้านบาท (2567: 385 ล้านบาท))

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 เงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัทจดทะเบียนส่วนหนึ่งซึ่งมีมูลค่ายุติธรรมจำนวน 9,714 ล้านบาท (2567: 12,405 ล้านบาท) ได้ใช้เป็นหลักประกันเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 18 เงินกู้ยืมระยะยาวตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 20 และเป็นหลักประกันให้กับบริษัทย่อยตามสัญญาเช่าช่วงจากกิจการที่เกี่ยวข้องกันตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 21

11. เงินลงทุนในบริษัทย่อย

11.1 รายละเอียดของเงินลงทุนในบริษัทย่อยตามที่แสดงในงบการเงินเฉพาะกิจการ

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัท	ทุนเรียกชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน		มูลค่าตามบัญชีตามวิธีส่วนได้เสีย	
	2568	2567	2568 (ร้อยละ)	2567 (ร้อยละ)	2568	2567	2568	2567
บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพ เวลด์ ไลฟ์โฮมโฮมโฮม จำกัด	800,000	670,000	98.88	98.88	868,469	739,924	1,443,015	841,174
บริษัท บางกอกแอร์เวย์สโฮลดิ้ง จำกัด	1,001,000	1,001,000	99.99	99.99	1,000,999	1,000,999	3,340,737	4,369,239
บริษัท การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น จำกัด	250	250	99.99	99.99	250	250	45,151	40,058
บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด	1,650,000	750,000	96.97	93.33	1,729,469	829,469	724,978	-
รวม					3,599,187	2,570,642	5,553,881	5,250,471

บริษัทฯ แสดงมูลค่าเงินลงทุนในบริษัทย่อยภายใต้วิธีส่วนได้เสียที่มีมูลค่าติดลบภายใต้หัวข้อ “ประมาณการหนี้สินของเงินลงทุนในบริษัทย่อยซึ่งบันทึกด้วยวิธีส่วนได้เสีย” โดยมีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัท	ทุนเรียกชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน		มูลค่าตามบัญชีตามวิธีส่วนได้เสีย	
	2568	2567	2568 (ร้อยละ)	2567 (ร้อยละ)	2568	2567	2568	2567
บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด	1,650,000	750,000	96.97	93.33	1,729,469	829,469	-	14,592
บริษัท กรุงเทพบริหารสนามบิน จำกัด	250,100	250,100	99.99	99.99	250,099	250,099	1,402,336	985,268
รวม					1,979,568	1,079,568	1,402,336	999,860

11.2 ส่วนแบ่งกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จและรายได้เงินปันผล

ในระหว่างปี บริษัทฯ รับรู้ส่วนแบ่งกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จจากเงินลงทุนในบริษัทย่อยในการเงินเฉพาะกิจการดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัท	ส่วนแบ่งกำไร (ขาดทุน) จากเงินลงทุนในบริษัทย่อย		ส่วนแบ่งกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจากเงินลงทุนในบริษัทย่อย		รายได้เงินปันผลที่บริษัทฯรับ	
	2568	2567	2568	2567	2568	2567
บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพ เวลต์ไวด์โฟลท์เซอร์วิส จำกัด	533,817	595,986	5,729	7,732	66,250	767,837
บริษัท บางกอกแอร์เวย์ส โฮลดิ้ง จำกัด	135,831	107,198	(836,383)	(508,400)	200,200	-
บริษัท การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น จำกัด	90,091	50,978	-	-	84,997	30,999
บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด	283,015	159,198	(18,160)	-	-	-
บริษัท กรุงเทพบริหารสนามบิน จำกัด	(261,536)	(371,622)	(5,472)	-	150,060	-
รวม	781,218	541,738	(854,286)	(500,668)	501,507	798,836

11.3 การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของเงินลงทุนในบริษัทย่อย

บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวลต์ไวด์โฟลท์เซอร์วิส จำกัด

เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2568 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2568 ของบริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวลต์ไวด์โฟลท์เซอร์วิส จำกัด ได้มีมติอนุมัติให้เพิ่มทุนจดทะเบียนจากเดิม 670 ล้านบาท (หุ้นสามัญ 67 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท) เป็น 800 ล้านบาท (หุ้นสามัญ 80 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท) โดยการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 13 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมในสัดส่วนเดิม ทั้งนี้ บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวลต์ไวด์โฟลท์เซอร์วิส จำกัด ได้รับชำระเงินค่าหุ้นเพิ่มทุนดังกล่าวและได้จดทะเบียนการเพิ่มทุนกับกระทรวงพาณิชย์แล้ว เมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2568

บริษัท บางกอกแอร์เวย์ส เอวิเอชั่น เทรนนิง เซ็นเตอร์ จำกัด (บริษัทย่อยของบริษัท บางกอกแอร์เวย์สโฮลดิ้ง จำกัด)

เมื่อวันที่ 19 สิงหาคม 2568 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2568 ของบริษัท บางกอกแอร์เวย์ส เอวิเอชั่น เทรนนิง เซ็นเตอร์ จำกัด ได้มีมติอนุมัติให้เพิ่มทุน จดทะเบียนจากเดิม 50 ล้านบาท (หุ้นสามัญ 0.5 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท) เป็น 100 ล้านบาท (หุ้นสามัญ 1 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท) โดยการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 0.5 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท ให้แก่บริษัทบางกอกแอร์เวย์สโฮลดิ้ง จำกัด เพียงรายเดียว ทั้งนี้ บริษัท บางกอกแอร์เวย์ส เอวิเอชั่น เทรนนิง เซ็นเตอร์ จำกัด ได้รับชำระเงินค่าหุ้นเพิ่มทุนดังกล่าวและได้จดทะเบียนการเพิ่มทุนกับกระทรวงพาณิชย์แล้ว เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2568

บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด

เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2568 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 2/2568 ของบริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด ได้มีมติอนุมัติให้เพิ่มทุนจดทะเบียนจากเดิม 750 ล้านบาท (หุ้นสามัญ 75 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท) เป็น 1,650 ล้านบาท (หุ้นสามัญ 165 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท) โดยการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 90 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท ให้แก่บริษัทฯ เพียงรายเดียว ทั้งนี้ บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด ได้รับชำระเงินค่าหุ้นเพิ่มทุนดังกล่าวและได้จดทะเบียนการเพิ่มทุนกับกระทรวงพาณิชย์แล้วเมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2568 ส่งผลให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจากเดิม ร้อยละ 93.33 เป็นร้อยละ 96.97 โดยการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุนดังกล่าวส่งผลให้มูลค่าตามบัญชีตามวิธีส่วนได้เสียลดลงเป็นจำนวน 92 ล้านบาท

ทั้งนี้บริษัทฯ มีเงินให้กู้ยืมแก่บริษัทย่อยโดยพิจารณาเงินให้กู้ยืมดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของเงินลงทุนในบริษัทย่อย โดยบริษัทย่อยมีการจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมและดอกเบี้ยแก่บริษัทฯ ส่งผลให้มูลค่าที่บริษัทฯ เคยรับรู้เป็นเงินลงทุนในงวดก่อนหน้าลดลงตามจำนวนเงินที่ได้รับชำระคืน การรับชำระคืนเงินกู้ดังกล่าวทำให้บริษัทฯ ต้องปรับปรุงเงินลงทุนในบริษัทย่อยลดลงจำนวน 333 ล้านบาท

บริษัท บีเอสซี กรุ๊ปเมท์ เฮาส์ จำกัด (บริษัทย่อยของ บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด)

เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2568 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 2/2568 ของบริษัท บีเอสซี กรุ๊ปเมท์ เฮาส์ จำกัด ได้มีมติอนุมัติให้เพิ่มทุนจดทะเบียนจากเดิม 200 ล้านบาท (หุ้นสามัญ 20 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท) เป็น 365 ล้านบาท (หุ้นสามัญ 36.5 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท) โดยการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 16.5 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท ให้แก่บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด เพียงรายเดียว ทั้งนี้ บริษัท บีเอสซี กรุ๊ปเมท์ เฮาส์ จำกัด ได้รับชำระเงินค่าหุ้นเพิ่มทุนดังกล่าวและได้จดทะเบียนการเพิ่มทุนกับกระทรวงพาณิชย์แล้วเมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2568

บริษัท ครีวการบินกรุงเทพดอนเมือง จำกัด (บริษัทย่อยของ บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด)

เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2568 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 2/2568 ของบริษัท ครีวการบินกรุงเทพ ดอนเมือง

จำกัด ได้มีมติอนุมัติให้เพิ่มทุนจดทะเบียนจากเดิม 20 ล้านบาท (หุ้นสามัญ 2 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท) เป็น 35 ล้านบาท (หุ้นสามัญ 3.5 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท) โดยการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 1.5 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท ให้แก่บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด เพียงรายเดียว ทั้งนี้ บริษัท ครีวการบินกรุงเทพดอนเมือง จำกัด ได้รับชำระเงินค่าหุ้นเพิ่มทุนดังกล่าวและได้จดทะเบียนการเพิ่มทุนกับกระทรวงพาณิชย์แล้วเมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2568

บริษัท ครีวการบินกรุงเทพเชียงใหม่ จำกัด (บริษัทย่อยของ บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด)

เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2568 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 2/2568 ของบริษัท ครีวการบินกรุงเทพ เชียงใหม่ จำกัด ได้มีมติอนุมัติให้เพิ่มทุนจดทะเบียนจากเดิม 90 ล้านบาท (หุ้นสามัญ 9 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท) เป็น 463 ล้านบาท (หุ้นสามัญ 46.3 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท) โดยการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 37.3 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท ให้แก่บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด เพียงรายเดียว ทั้งนี้ บริษัท ครีวการบินกรุงเทพเชียงใหม่ จำกัด ได้รับชำระเงินค่าหุ้นเพิ่มทุนดังกล่าวและได้จดทะเบียนการเพิ่มทุนกับกระทรวงพาณิชย์แล้วเมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2568

บริษัท กรุ๊ปเมท์ พรี่โม จำกัด (บริษัทย่อยของ บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด)

เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2568 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 2/2568 ของบริษัท กรุ๊ปเมท์ พรี่โม จำกัด (เดิมเป็นบริษัทย่อยของบริษัท บางกอกแอร์เวย์สโฮลดิ้ง จำกัด) ได้มีมติอนุมัติให้เพิ่มทุนจดทะเบียนจากเดิม 200 ล้านบาท (หุ้นสามัญ 20 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท) เป็น 720 ล้านบาท (หุ้นสามัญ 72 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท) โดยการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 52 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท ให้แก่บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด ผู้ถือหุ้นรายใหม่เพียงรายเดียว ทั้งนี้ บริษัท กรุ๊ปเมท์ พรี่โม จำกัด ได้รับชำระเงินค่าหุ้นเพิ่มทุนดังกล่าว และได้จดทะเบียนการเพิ่มทุนกับกระทรวงพาณิชย์แล้วเมื่อวันที่ 24 ธันวาคม 2568 ภายหลังการเพิ่มทุนบริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด กลายเป็นบริษัทใหญ่ และถือหุ้น ในสัดส่วนร้อยละ 72.22

ขณะที่บริษัท บางกอกแอร์เวย์สโฮลดิ้ง จำกัด ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 27.78 อย่างไรก็ตาม การเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการถือหุ้นดังกล่าวไม่ทำให้บริษัทฯ สูญเสียอำนาจการควบคุมในบริษัท กูร์เมท์ พรีเม่ จำกัด

ทั้งนี้บริษัทฯ มีเงินให้กู้ยืมแก่บริษัทย่อยโดยพิจารณาเงินให้กู้ยืมดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของเงินลงทุนในบริษัทย่อย

โดยบริษัทย่อยมีการจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมและดอกเบี้ยแก่บริษัทฯ ส่งผลให้มูลค่าที่บริษัทฯ เคยรับรู้เป็นเงินลงทุนในงวดก่อนหน้าลดลงตามจำนวนเงินที่ได้รับชำระคืน การรับชำระคืนเงินกู้ดังกล่าวทำให้บริษัทฯ ต้องปรับปรุงเงินลงทุนในบริษัทย่อยลดลงจำนวน 128 ล้านบาท

12. เงินลงทุนในบริษัทร่วม

12.1 รายละเอียดของบริษัทร่วม

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นในประเทศ	งบการเงินรวม					
			สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน - สุทธิ		มูลค่าตามบัญชีตามวิธีส่วนได้เสีย	
			2568 (ร้อยละ)	2567 (ร้อยละ)	2568	2567	2568	2567
บริษัท ดับบลิวเอฟเอส พีจีอาร์ จำกัด	บริการคลังสินค้า	ไทย	49.00	49.00	220,500	147,000	750,628	219,364
กองทุนรวมสิทธิการเช่า อสังหาริมทรัพย์สนามบินสมุย	กองทุนรวม อสังหาริมทรัพย์	ไทย	30.03	30.03	82,405	82,405	82,328	82,328
บริษัท อุตะภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชัน จำกัด	กิจการท่าอากาศยาน	ไทย	40.00	40.00	6,000,000	3,900,000	5,654,403	3,670,986
ทรัสต์เพื่อการลงทุนในสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินการบินกรุงเทพ	ลงทุนในสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์	ไทย	26.02	26.02	2,634,637	2,634,637	2,808,965	2,787,461
บริษัท ยูทีบี จำกัด	บริหารเมืองการบิน	ไทย	40.00	40.00	4,113	4,113	2,680	3,333
รวม					8,941,655	6,768,155	9,299,004	6,763,472

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นในประเทศ	งบการเงินเฉพาะกิจการ							
			สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน		ค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุน		มูลค่าตามบัญชีตามวิธีราคาทุน - สุทธิ	
			2568 (ร้อยละ)	2567 (ร้อยละ)	2568	2567	2568	2567	2568	2567
บริษัท ดับบลิวเอฟเอส พีจีอาร์ จำกัด	บริการคลังสินค้า	ไทย	49.00	49.00	220,500	147,000	-	-	220,500	147,000
กองทุนรวมสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินสมุย	กองทุนรวม อสังหาริมทรัพย์	ไทย	30.03	30.03	792,665	792,665	(710,260)	(710,260)	82,405	82,405
บริษัท อุตะภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชัน จำกัด	กิจการท่าอากาศยาน	ไทย	40.00	40.00	6,000,000	3,900,000	-	-	6,000,000	3,900,000
ทรัสต์เพื่อการลงทุนในสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินการบินกรุงเทพ	ลงทุนในสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์	ไทย	25.00	25.00	2,534,982	2,534,982	-	-	2,534,982	2,534,982
บริษัท ยูทีบี จำกัด	บริหารเมืองการบิน	ไทย	40.00	40.00	4,113	4,113	-	-	4,113	4,113
รวม					9,552,260	7,378,760	(710,260)	(710,260)	8,842,000	6,668,500

12.2 ส่วนแบ่งกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จและรายได้เงินปันผล

ในระหว่างปี บริษัทรับรู้ส่วนแบ่งกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จจากการลงทุนในบริษัทร่วมในงบการเงินรวม และรับรู้รายได้เงินปันผลจากบริษัทร่วมดังกล่าวในงบการเงินเฉพาะกิจการ ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

ชื่อบริษัท	งบการเงินรวม						งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ส่วนแบ่งกำไร (ขาดทุน) จากเงินลงทุนในบริษัทร่วม		ส่วนแบ่งกำไรขาดทุน เบ็ดเสร็จอื่นจากเงินลงทุน ในบริษัทร่วม		รายได้เงินปันผล ที่กลุ่มบริษัทรับ		รายได้เงินปันผล ที่บริษัทฯ รับ	
	2568	2567	2568	2567	2568	2567	2568	2567
บริษัท ดับบลิวเอฟเอสฟิเจอร์โก้ จำกัด	591,534	559,421	-	-	133,770	591,675	133,770	591,675
บริษัท อยู่ตะเภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวี เอช จำกัด	(116,583)	(58,737)	-	855	-	-	-	-
ทรัสต์เพื่อการลงทุนในสิทธิการเช่า อสังหาริมทรัพย์สนามบินการบิน กรุงเทพ	230,899	293,405	-	-	209,395	197,299	201,177	189,555
บริษัท ยูทีบี จำกัด	(653)	(502)	-	-	-	-	-	-
รวม	705,197	793,587	-	855	343,165	788,974	334,947	781,230

12.3 มูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนในบริษัทร่วม

สำหรับเงินลงทุนในบริษัทร่วมที่เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย มูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุน ดังกล่าวมีดังต่อไปนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

ชื่อบริษัท	มูลค่ายุติธรรม ณ 31 ธันวาคม			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	2567	2568	2567
ทรัสต์เพื่อการลงทุนในสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินการบินกรุงเทพ	2,742	2,527	2,634	2,428

12.4 ข้อมูลทางการเงินของบริษัทร่วมที่มีสาระสำคัญ

สรุปรายการฐานะทางการเงิน

(หน่วย: ล้านบาท)

	บริษัท ดับบลิว เอฟเอส ฟิเจอร์โก้ จำกัด		กองทุนรวม สิทธิการเช่า อสังหาริมทรัพย์ สนามบินสมุย		บริษัท อยู่ตะเภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวีเอช จำกัด		ทรัสต์เพื่อการลงทุน ในสิทธิการเช่า อสังหาริมทรัพย์ สนามบิน การบินกรุงเทพ		บริษัท ยูทีบี จำกัด	
	2568	2567	2568*	2567*	2568	2567	2568	2567	2568	2567
สินทรัพย์หมุนเวียน	1,787	658	285	285	2,970	5,723	325	373	6	8
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	387	338	-	-	11,833	4,054	14,189	14,225	-	-
หนี้สินหมุนเวียน	(453)	(383)	(11)	(11)	(597)	(563)	(99)	(96)	-	-
หนี้สินไม่หมุนเวียน	(182)	(160)	-	-	(70)	(13)	(4,056)	(4,220)	-	-
สินทรัพย์ - สุทธิ	1,539	453	274	274	14,136	9,201	10,359	10,282	6	8
สัดส่วนเงินลงทุน (ร้อยละ)	49.00	49.00	30.03	30.03	40.00	40.00	26.02	26.02	40.00	40.00
สัดส่วนตามส่วนได้เสียของกิจการ ในสินทรัพย์ - สุทธิ	754	222	82	82	5,654	3,680	2,695	2,675	3	3
การตัดรายการระหว่างกัน และรายการปรับปรุงอื่น	(3)	(3)	-	-	-	(9)	114	112	-	-
มูลค่าตามบัญชีของส่วนได้เสีย ของกิจการในบริษัทร่วม	751	219	82	82	5,654	3,671	2,809	2,787	3	3

	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม									
	บริษัท ดับบลิว เอฟเอส พิจิตร จำกัด		กองทุนรวม สิทธิการเช่า อสังหาริมทรัพย์ สนามบินสมุย		บริษัท อุตะภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชั่น จำกัด		ทรัสต์เพื่อการลงทุน ในสิทธิการเช่า อสังหาริมทรัพย์ สนามบิน การบินกรุงเทพ		บริษัท ยูทีบี จำกัด	
	2568	2567	2568*	2567*	2568	2567	2568	2567	2568	2567
รายได้	2,793	2,633	-	-	59	48	1,192	1,194	-	-
กำไร (ขาดทุน)	1,208	1,142	-	-	(291)	(141)	883	842	(2)	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม	1,208	1,142	-	-	(291)	(142)	883	842	(2)	-

* ข้อมูลทางการเงินที่จัดทำโดยฝ่ายบริหารของบริษัทฯ

12.5 การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของเงินลงทุนในบริษัทร่วม

บริษัท อุตะภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชั่น จำกัด

เมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2568 ที่ประชุมคณะกรรมการ บริษัทของ บริษัท อุตะภา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวิเอชั่น จำกัด ครั้งที่ 1/2568 ได้มีมติอนุมัติให้เรียกชำระเงิน ค่าหุ้นเพิ่มเติมในอัตราร้อยละ 50 หรือในราคาหุ้นละ 50 บาท จากผู้ถือหุ้น รวมจำนวนเงินที่เรียกให้ชำระค่าหุ้นทั้งสิ้น 5,250 ล้านบาท ทั้งนี้บริษัทฯ ได้จ่ายชำระเงินค่าหุ้นดังกล่าว แล้วตามสัดส่วนที่บริษัทฯ ถือเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 2,100 ล้านบาทในวันที่ 26 มีนาคม 2568

ทรัสต์เพื่อการลงทุนในสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์ สนามบินการบินกรุงเทพ

เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2569 ที่ประชุมคณะกรรมการ ของผู้จัดการกองทรัสต์ครั้งที่ 1/2569 ได้มีมติอนุมัติให้ กองทรัสต์ฯ จ่ายประโยชน์ตอบแทนจากผลการดำเนินงาน สำหรับรอบระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2568 ถึง 31 ธันวาคม 2568 ในอัตราน้อยละ 0.2 บาท คิดเป็น จำนวนเงิน 53.76 ล้านบาท

บริษัท ดับบลิวเอฟเอสพิจิตร จำกัด

เมื่อวันที่ 19 สิงหาคม 2568 ที่ประชุมวิสามัญ ผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2568 ของบริษัท ดับบลิวเอฟเอสพิจิตร จำกัด ได้มีมติอนุมัติให้เพิ่มทุนจดทะเบียนจากเดิม 300 ล้านบาท (หุ้นสามัญ 30 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 10 บาท) เป็น 450 ล้านบาท (หุ้นสามัญ 45 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท) โดยการออกหุ้นสามัญเพิ่ม ทุนจำนวน 15 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมในสัดส่วนเดิม ทั้งนี้ บริษัท ดับบลิวเอฟ เอสพิจิตร จำกัด ได้รับชำระเงินค่าหุ้นเพิ่มทุนดังกล่าว และได้จดทะเบียนการเพิ่มทุนกับกระทรวงพาณิชย์แล้ว เมื่อวันที่ 27 สิงหาคม 2568

13. อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

มูลค่าตามบัญชีของอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม			
	ที่ดิน ให้เช่า	อาคารและ ร้านค้า ให้เช่า	สินทรัพย์ สิทธิการใช้ ให้เช่า	รวม
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568:				
ราคาทุน	151,764	479,444	16,124	647,332
หัก: ค่าเสื่อมราคาสะสม	-	(292,700)	(4,649)	(297,349)
มูลค่าสุทธิตามบัญชี	151,764	186,744	11,475	349,983

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม			
	ที่ดิน ให้เช่า	อาคารและ ร้านค้า ให้เช่า	สินทรัพย์ สิทธิการใช้ ให้เช่า	รวม
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567:				
ราคาทุน	151,764	479,444	4,511	635,719
หัก: ค่าเสื่อมราคาสะสม	-	(268,727)	(3,122)	(271,849)
มูลค่าสุทธิตามบัญชี	151,764	210,717	1,389	363,870

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ				
	ที่ดิน ให้เช่า	อาคารและ ร้านค้า ให้เช่า	สนามบินและ ส่วนปรับปรุง	สินทรัพย์ สิทธิการใช้ ให้เช่า	รวม
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568:					
ราคาทุน	427,485	1,006,647	268,120	24,104	1,726,356
หัก: ค่าเสื่อมราคาสะสม	-	(708,064)	(198,232)	(6,435)	(912,731)
มูลค่าสุทธิตามบัญชี	427,485	298,583	69,888	17,669	813,625
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567:					
ราคาทุน	427,485	1,006,647	268,120	12,491	1,714,743
หัก: ค่าเสื่อมราคาสะสม	-	(676,025)	(195,410)	(4,610)	(876,045)
มูลค่าสุทธิตามบัญชี	427,485	330,622	72,710	7,881	838,698

การกระทบยอดมูลค่าสุทธิตามบัญชีของอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนสำหรับปี 2568 แสดงได้ดังนี้
(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	2567	2568	2567
มูลค่าสุทธิตามบัญชีต้นปี	363,870	388,540	838,698	874,571
เพิ่มขึ้นระหว่างปี	11,613	-	11,613	-
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	(25,500)	(24,670)	(36,686)	(35,873)
มูลค่าสุทธิตามบัญชีปลายปี	349,983	363,870	813,625	838,698

ข้อมูลเพิ่มเติมของอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 แสดงได้ดังนี้
(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	2567	2568	2567
มูลค่ายุติธรรม	573,635	640,371	3,770,499	3,819,165

มูลค่ายุติธรรมของที่ดิน และอาคารและร้านค้าให้เช่าประเมินโดยผู้ประเมินราคาอิสระโดยใช้เกณฑ์ วิธีพิจารณาจากรายได้ วิธีเกณฑ์ราคาตลาดและวิธีมูลค่าต้นทุนทดแทนสุทธิ



มูลค่าตามบัญชีของอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 แสดงดังต่อไปนี้

งบการเงินรวม								
	ที่ดิน	อาคารและ ส่วนต่อเติม	สินทรัพย์ ส่วนปรับปรุง	เครื่อง ใช้	เฟอร์นิเจอร์ ส่วนต่อเติม	ยานพาหนะ	งานระหว่าง ก่อสร้าง	รวม
ราคาทุน								
ณ วันที่ 1 มกราคม 2567	2,769,097	2,740,451	1,232,355	2,448,460	4,119,065	609,939	434,374	16,019,636
ซื้อเพิ่ม	520,134	13,150	-	-	247,485	66,672	209,140	1,146,163
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(7,768)	(92)	-	(59,451)	(39,538)	(52,891)	(209,891)
โอนเข้า (ออก)	41,963	8,293	10,907	-	101,798	40,289	(203,250)	-
โอนจัดประเภทสินทรัพย์	-	-	-	-	-	11,659	-	11,659
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567	3,331,194	2,754,126	1,243,170	2,448,460	4,408,897	648,732	387,373	16,967,567
ซื้อเพิ่ม	349,150	9,682	341	37,000	347,912	24,024	198,881	1,020,243
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(9,487)	(324)	-	(318,933)	(91,548)	(52,492)	(486,905)
โอนเข้า (ออก)	370,615	23,580	10,343	-	-	3,408	(407,946)	-
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568	4,050,959	2,777,901	1,253,530	2,485,460	4,437,876	658,635	125,816	17,500,905
ค่าเสื่อมราคาสะสม								
ณ วันที่ 1 มกราคม 2567	-	1,796,134	902,975	773,722	3,289,876	597,149	-	8,848,899
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	-	96,943	29,231	122,423	195,497	14,129	-	531,135
ค่าเสื่อมราคาสำหรับส่วนที่จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(6,930)	(9)	-	(53,253)	(49,393)	-	(149,123)
ค่าเสื่อมราคาสำหรับส่วนที่โอนจัดประเภทสินทรัพย์	-	-	-	-	-	9,155	-	9,155
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567	-	1,886,147	932,197	896,145	3,432,120	580,895	-	9,240,066
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	-	96,608	27,745	123,650	213,557	15,239	-	548,240
ค่าเสื่อมราคาสำหรับส่วนที่จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(8,362)	(156)	-	(239,541)	(14,121)	-	(353,247)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568	-	1,974,393	959,786	1,019,795	3,406,136	582,013	-	9,435,059
ค่าเผื่อการด้อยค่า								
ณ วันที่ 1 มกราคม 2567	-	63,551	-	13,233	-	2,537	-	79,321
ลดลงระหว่างปี	-	(5,031)	-	-	-	(324)	-	(5,355)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567	-	58,520	-	13,233	-	2,213	-	73,966
ลดลงระหว่างปี	-	(15,903)	-	-	-	(645)	-	(16,548)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568	-	42,617	-	13,233	-	1,568	-	57,418
มูลค่าสุทธิตามบัญชี								
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567	3,331,194	809,459	310,973	1,539,082	976,777	67,837	387,373	7,653,535
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568	4,050,959	760,891	293,744	1,452,432	1,031,740	76,622	125,816	8,008,428
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี								
2567 (จำนวน 438 ล้านบาท รวมอยู่ในต้นทุนขายและบริการ ส่วนที่เหลือรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายในการขาย จัดจำหน่ายและบริหาร)								531,135
2568 (จำนวน 457 ล้านบาท รวมอยู่ในต้นทุนขายและบริการ ส่วนที่เหลือรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายในการขาย จัดจำหน่ายและบริหาร)								543,060

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ							
	ที่ดิน	อาคารและ ส่วนตกแต่ง	ยานพาหนะ ส่วนปรับปรุง	เครื่องปั้น	อะไหล่ เครื่องมือและ อุปกรณ์ยกพื้น	เฟอร์นิเจอร์ ส่วนตกแต่ง	ยานพาหนะ	งานระหว่าง ก่อสร้าง
ราคาทุน								
ณ วันที่ 1 มกราคม 2567	2,493,377	1,075,587	964,235	2,350,227	2,573,474	920,379	236,914	332,320
ซื้อเพิ่ม	520,134	13	-	-	173,343	57,395	55,289	207,918
จำหน่ายตัดจำหน่าย	-	(4,700)	(92)	-	-	(40,940)	(38,913)	(52,891)
โอนเข้า (ออก)	41,963	8,293	10,907	-	-	38,883	-	(100,046)
โอนจัดประเภททรัพย์สิน	-	-	-	-	-	-	11,659	-
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567	3,055,474	1,079,193	975,050	2,350,227	2,746,817	975,717	264,949	387,301
ซื้อเพิ่ม	349,150	401	341	-	241,225	39,993	576	188,485
จำหน่ายตัดจำหน่าย	-	(5,204)	(323)	-	(253,422)	(76,052)	(12,684)	(52,492)
โอนเข้า (ออก)	370,616	23,579	10,343	-	-	3,327	-	(407,865)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568	3,775,240	1,097,969	985,411	2,350,227	2,734,620	942,985	252,841	115,429
ค่าเสื่อมราคาสะสม								
ณ วันที่ 1 มกราคม 2567	-	892,450	710,395	758,064	2,174,037	870,701	236,280	-
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	-	27,956	26,401	117,511	131,085	31,497	1,890	-
ค่าเสื่อมราคาสำหรับส่วนที่จำหน่ายตัดจำหน่าย	-	(4,700)	(9)	-	-	(40,795)	(38,913)	-
ค่าเสื่อมราคาสำหรับส่วนที่โอนจัดประเภททรัพย์สิน	-	-	-	-	-	-	9,155	-
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567	-	915,706	736,787	875,575	2,305,122	861,403	208,412	-
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	-	29,112	24,922	117,511	140,635	34,169	12,137	-
ค่าเสื่อมราคาสำหรับส่วนที่จำหน่ายตัดจำหน่าย	-	(4,966)	(156)	-	(180,172)	(76,026)	(12,684)	-
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568	-	939,852	761,553	993,086	2,265,585	819,546	207,865	-
มูลค่าสุทธิตามบัญชี								
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567	3,055,474	163,487	238,263	1,474,652	441,695	114,314	56,537	387,301
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568	3,775,240	158,117	223,858	1,357,141	469,035	123,439	44,976	115,429
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี								
2567 (จำนวน 262 ล้านบาท รวมอยู่ในต้นทุนขายและบริการ ส่วนที่เหลือรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายในการขาย จัดจำหน่ายและบริการ)								
2568 (จำนวน 276 ล้านบาท รวมอยู่ในต้นทุนขายและบริการ ส่วนที่เหลือรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายในการขาย จัดจำหน่ายและบริการ)								
								336,340
								358,486

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 กลุ่มบริษัทมีอาคารและอุปกรณ์จำนวนหนึ่งซึ่งตั้งตัดค่าเสื่อมราคาหมดแล้ว แต่ยังไม่ใช้งานอยู่ มูลค่าตามบัญชีที่ก่อนหักค่าเสื่อมราคาสะสมของสินทรัพย์ดังกล่าว มีจำนวนเงินประมาณ 6,240 ล้านบาท (2567: 5,584 ล้านบาท) (งบการเงินเฉพาะกิจการ: 4,392 ล้านบาท (2567: 3,673 ล้านบาท))

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 กลุ่มบริษัทได้นำที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างมูลค่าสุทธิตามบัญชีจำนวน 514 ล้านบาท และได้จดทะเบียนหลักประกันในเครื่องบินจำนวน 2 ลำเป็น หลักประกันในการชำระหนี้เงินกู้ยืมระยะยาวตามที่กำลังไว้ให้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 20 (2567: ที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างมูลค่าสุทธิตามบัญชีจำนวน 528 ล้านบาท เครื่องบิน จำนวน 2 ลำ)

15. สัญญาเช่า

15.1 กลุ่มบริษัทในฐานะผู้เช่า

กลุ่มบริษัททำสัญญาเช่าสินทรัพย์ ได้แก่ ที่ดิน อาคารสำนักงาน เครื่องบิน ยานพาหนะและอุปกรณ์ เพื่อใช้ในการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท โดยมีกำหนดการชำระค่าเช่าเป็นรายเดือน อายุของสัญญามีระยะเวลาโดยเฉลี่ยประมาณ 2 ถึง 12 ปี

ก) สินทรัพย์สิทธิการใช้

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีสินทรัพย์สิทธิการใช้สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม						
	ที่ดิน	อาคารและส่วนตกแต่ง	เครื่องบิน	อะไหล่เครื่องบินและอุปกรณ์ภาคพื้น	เฟอร์นิเจอร์ส่วนตกแต่งและอุปกรณ์	ยานพาหนะ	รวม
ณ วันที่ 1 มกราคม 2567	101,649	258,947	4,185,785	37,695	4,517	33,640	4,622,233
เพิ่มขึ้นในระหว่างปี	5,640	89,338	595,861	3,796	1,111	40,042	735,788
ลดลงจากการยกเลิกสัญญาเช่า	-	(4,166)	-	-	-	-	(4,166)
โอนจัดประเภททรัพย์สิน	-	-	-	-	-	(2,504)	(2,504)
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	(10,256)	(101,079)	(753,894)	(17,422)	(1,485)	(17,590)	(901,726)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567	97,033	243,040	4,027,752	24,069	4,143	53,588	4,449,625
เพิ่มขึ้นในระหว่างปี	-	19,697	106,073	39,482	242,299	31,806	439,357
ลดลงจากการยกเลิก/ปรับปรุงสัญญาเช่า	(166)	(797)	-	-	(247)	(915)	(2,125)
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	(9,881)	(102,268)	(734,439)	(25,246)	(37,919)	(18,251)	(928,004)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568	86,986	159,672	3,399,386	38,305	208,276	66,228	3,958,853

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ						
	ที่ดิน	อาคารและส่วนตกแต่ง	เครื่องบิน	อะไหล่เครื่องบินและอุปกรณ์ภาคพื้น	เฟอร์นิเจอร์ส่วนตกแต่งและอุปกรณ์	ยานพาหนะ	รวม
ณ วันที่ 1 มกราคม 2567	94,859	23,795	4,185,784	37,695	-	27,180	4,369,313
เพิ่มขึ้นในระหว่างปี	5,640	2,819	595,861	-	370	32,682	637,372
โอนจัดประเภททรัพย์สิน	-	-	-	-	-	(2,504)	(2,504)
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	(9,958)	(4,897)	(753,894)	(17,028)	(34)	(14,302)	(800,113)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567	90,541	21,717	4,027,751	20,667	336	43,056	4,204,068
เพิ่มขึ้นในระหว่างปี	-	5,856	106,073	39,482	242,299	23,648	417,358
ลดลงจากการปรับปรุงสัญญาเช่า	(166)	-	-	-	-	-	(166)
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	(9,583)	(3,704)	(734,439)	(24,487)	(36,570)	(14,251)	(823,034)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568	80,792	23,869	3,399,385	35,662	206,065	52,453	3,798,226

ข้อมูลรายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีสินทรัพย์สิทธิการใช้ดังกล่าว ไม่รวมสินทรัพย์สิทธิการใช้ที่จัดประเภทเป็นอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนซึ่งแสดงรายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 13

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 เครื่องบินของบริษัทจำนวน 8 ลำ อยู่ภายใต้สัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไข (Conditional Sale Agreement) บริษัทได้รับรู้รูปแบบสัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไขนี้เป็นสัญญาเช่า และรับรู้ผู้ขายตามสัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไขนี้เป็นผู้ให้เช่าเครื่องบิน ทั้งนี้ ผู้ให้เช่าเครื่องบินเหล่านี้ได้เช่าเครื่องบินจากเจ้าของเครื่องบินมาอีกทอดหนึ่ง

นอกจากนี้ ตามสัญญาเช่าเครื่องบิน (Aircraft Lease Agreement) ของเครื่องบินจำนวน 8 ลำดังกล่าว กำหนดเงื่อนไขต่าง ๆ ซึ่งรวมถึงสิทธิให้ผู้เช่าเครื่องบินที่จะซื้อเครื่องบินดังกล่าวจากเจ้าของเครื่องบิน ทั้งนี้ หากผู้ให้เช่าเครื่องบินไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขต่าง ๆ ในสัญญาเช่าเครื่องบินดังกล่าวแล้ว เจ้าของเครื่องบินมีสิทธิที่จะกลับเข้าครอบครองเครื่องบินได้ อันอาจเป็นผลทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถใช้หรือรับมอบกรรมสิทธิ์ในเครื่องบินดังกล่าวได้ แม้จะได้จ่ายชำระเงินให้แก่ผู้ให้เช่าเครื่องบินแล้วตามสัญญา โดยตามสัญญาเช่าเครื่องบิน (Aircraft Lease Agreement) กรรมสิทธิ์ในเครื่องบินจะเป็นของบริษัทฯ เมื่อบริษัทฯ ชำระเงินงวดสุดท้ายให้กับผู้ให้เช่าเครื่องบิน และผู้ให้เช่าเครื่องบินได้รับโอนกรรมสิทธิ์ในเครื่องบินจากเจ้าของเครื่องบินแล้ว

ข) หนี้สินตามสัญญาเช่า

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	2567	2568	2567
จำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่า	1,929,305	2,703,205	1,734,194	2,389,801
หัก: ดอกเบี้ยรอการตัดจำหน่าย	(129,344)	(184,994)	(108,046)	(155,118)
รวม	1,799,961	2,518,211	1,626,148	2,234,683
หัก: ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(870,550)	(969,674)	(773,806)	(845,653)
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	929,411	1,548,537	852,342	1,389,030

การเปลี่ยนแปลงของบัญชีหนี้สินตามสัญญาเช่าสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	2567	2568	2567
ยอดคงเหลือต้นปี	2,518,211	2,863,291	2,234,683	2,550,078
เพิ่มขึ้น	450,641	735,788	428,972	637,372
ดอกเบี้ยที่รับรู้	126,982	163,317	116,678	152,251
จ่ายค่าเช่า	(1,221,011)	(1,197,516)	(1,081,374)	(1,062,774)
ลดลงจากการยกเลิก/ปรับปรุงสัญญาเช่า	(2,217)	(4,425)	(166)	-
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง	(72,645)	(42,244)	(72,645)	(42,244)
ยอดคงเหลือปลายปี	1,799,961	2,518,211	1,626,148	2,234,683

ทั้งนี้เพื่อการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยและความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนสำหรับหนี้สิน ตามสัญญาเช่าเครื่องบิน บริษัทฯ เข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย และสัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงินและอัตราดอกเบี้ยตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 39.1

ภายใต้สัญญาเช่าเครื่องบิน (Aircraft Lease Agreement) บริษัทฯต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการตามที่ระบุในสัญญา เช่น การดำรงอัตราส่วนทางการเงิน เป็นต้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 กลุ่มบริษัทมีมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายทั้งสิ้นตามสัญญาเช่าตามระยะเวลาดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม			
	2568			
	ไม่เกิน 1 ปี	1 - 5 ปี	เกินกว่า 5 ปี	รวม
ผลรวมของจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายทั้งสิ้นตามสัญญาเช่า	928,054	892,546	108,705	1,929,305
ดอกเบี้ยตามสัญญาเช่ารอการตัดบัญชี	(57,504)	(52,485)	(19,355)	(129,344)
มูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายทั้งสิ้นตามสัญญาเช่า	870,550	840,061	89,350	1,799,961

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม			
	2567			
	ไม่เกิน 1 ปี	1 - 5 ปี	เกินกว่า 5 ปี	รวม
ผลรวมของจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายทั้งสิ้นตามสัญญาเช่า	1,055,240	1,527,964	120,001	2,703,205
ดอกเบี้ยตามสัญญาเช่ารอการตัดบัญชี	(85,566)	(76,305)	(23,123)	(184,994)
มูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายทั้งสิ้นตามสัญญาเช่า	969,674	1,451,659	96,878	2,518,211

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	2568			
	ไม่เกิน 1 ปี	1 - 5 ปี	เกินกว่า 5 ปี	รวม
ผลรวมของจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายทั้งสิ้นตามสัญญาเช่า	825,660	840,143	68,391	1,734,194
ดอกเบี้ยตามสัญญาเช่ารอการตัดบัญชี	(51,854)	(40,880)	(15,312)	(108,046)
มูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายทั้งสิ้นตามสัญญาเช่า	773,806	799,263	53,079	1,626,148

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	2567			
	ไม่เกิน 1 ปี	1 - 5 ปี	เกินกว่า 5 ปี	รวม
ผลรวมของจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายทั้งสิ้นตามสัญญาเช่า	921,614	1,398,064	70,123	2,389,801
ดอกเบี้ยตามสัญญาเช่ารอการตัดบัญชี	(75,961)	(62,233)	(16,924)	(155,118)
มูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายทั้งสิ้นตามสัญญาเช่า	845,653	1,335,831	53,199	2,234,683

การวิเคราะห์การครบกำหนดของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่า เปิดเผยข้อมูลอยู่ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 39.2 ภายใต้หัวข้อความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง

ค) ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับสัญญาเช่าที่รับรู้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	2567	2568	2567
ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้	928,004	901,726	823,034	800,113
ดอกเบี้ยจ่ายของหนี้สินตามสัญญาเช่า	126,982	163,317	116,678	152,251
ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับสัญญาเช่าระยะสั้นและสัญญาเช่า ซึ่งสินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ	405,634	313,743	378,315	290,406

ง) อื่น ๆ

กลุ่มบริษัทมีกระแสเงินสดจ่ายทั้งหมดของสัญญาเช่าสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568 จำนวน 1,627 ล้านบาท (2567: 1,511 ล้านบาท) (งบการเงินเฉพาะกิจการ: 1,460 ล้านบาท (2567: 1,353 ล้านบาท)) ซึ่งรวมถึงกระแสเงินสดจ่ายของสัญญาเช่าระยะสั้น และสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ

15.2 กลุ่มบริษัทในฐานะผู้ให้เช่า

กลุ่มบริษัทให้เช่าอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนซึ่งประกอบด้วยที่ดิน สิทธิการใช้ที่ดิน อาคารและ ส่วนปรับปรุงอาคารตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 13 ตามสัญญาเช่าดำเนินงานโดยมีอายุสัญญาเช่าระหว่าง 3 - 25 ปี

กลุ่มบริษัทมีจำนวนเงินขั้นต่ำที่คาดว่าจะได้รับในอนาคตจากการให้เช่าภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานที่ยกเลิกไม่ได้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	2567	2568	2567
ภายใน 1 ปี	8	13	25	27
มากกว่า 1 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี	4	8	20	21
รวม	12	21	45	48

ในระหว่างปี 2568 กลุ่มบริษัทมีรายได้จากการให้เช่าช่วงเป็นจำนวนเงิน 13 ล้านบาท (2567: 29 ล้านบาท) (งบการเงินเฉพาะกิจการ: 27 ล้านบาท (2567: 44 ล้านบาท))

16. สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

บริษัทย่อย 2 แห่งได้ทำสัญญากับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (“ทอท.”) (ผู้มีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในการดำเนินการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ) เพื่อประกอบกิจการตามโครงการต่าง ๆ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นเวลา 20 ปี นับแต่วันที่ท่าอากาศยานเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ (จากวันที่ 28 กันยายน 2549 ถึงวันที่ 27 กันยายน 2569) บริษัทย่อยต้องจ่ายชำระค่าผลประโยชน์ตอบแทนรายปีให้แก่ ทอท. ในจำนวนที่ไม่ต่ำกว่าค่าตอบแทนขั้นต่ำของแต่ละปีตลอดระยะเวลาที่ได้รับสิทธิในการประกอบกิจการ

บริษัท	โครงการ	ระยะเวลา
บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด	ครีวการบิน	20 ปี
บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพ เวิลด์ไวด์โฟลท์เซอร์วิส จำกัด	อุปกรณ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านอุปกรณ์ซ่อมบำรุง	20 ปี

บริษัทย่อยบันทึกกรรมสิทธิ์ในอาคาร สิ่งปลูกสร้างและส่วนควบต่าง ๆ ของโครงการที่ได้โอนเป็นกรรมสิทธิ์ของกระทรวงการคลังเป็นสิทธิในการประกอบกิจการ

มูลค่าสุทธิตามบัญชีของสินทรัพย์ไม่มีตัวตน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม			งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	สิทธิในการประกอบกิจการ	คอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์	รวม	คอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์	รวม
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568:					
ราคาทุน	938,696	534,933	1,473,629	499,487	499,487
หัก: ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(901,818)	(481,398)	(1,383,216)	(449,747)	(449,747)
มูลค่าสุทธิตามบัญชี	36,878	53,535	90,413	49,740	49,740
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567:					
ราคาทุน	938,196	569,348	1,507,544	528,602	528,602
หัก: ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(854,024)	(475,076)	(1,329,100)	(439,351)	(439,351)
มูลค่าสุทธิตามบัญชี	84,172	94,272	178,444	89,251	89,251

การกระทบยอดมูลค่าสุทธิตามบัญชีของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนสำหรับปี 2568 แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	2567	2568	2567
มูลค่าสุทธิตามบัญชีต้นปี	178,444	207,520	89,251	71,161
ซื้อคอมพิวเตอร์ซอฟต์แวร์	21,865	55,192	20,895	52,088
ตัดจำหน่ายระหว่างปี - มูลค่าสุทธิตามบัญชี	(26,404)	-	(26,158)	-
ค่าตัดจำหน่าย	(83,492)	(84,268)	(34,248)	(33,998)
มูลค่าสุทธิตามบัญชีปลายปี	90,413	178,444	49,740	89,251

17. สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	2567	2568	2567
ภาษีเงินได้ถูกหัก ณ ที่จ่าย	805,680	935,378	771,793	902,275
อื่น ๆ	9,524	8,478	2,288	2,287
รวม	815,204	943,856	774,081	904,562

ภาษีเงินได้ถูกหัก ณ ที่จ่ายอยู่ระหว่างการขอคืนจากกรมสรรพากร ทั้งนี้จำนวนเงินที่ได้รับคืนขึ้นอยู่กับผลของการตรวจสอบภาษีดังกล่าว

18. เงินเบิกเกินบัญชีและเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน

(หน่วย: พันบาท)

	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	2567	2568	2567	2568	2567
เงินเบิกเกินบัญชี	MOR	MOR	26	51,070	-	-
เงินกู้ยืมระยะสั้น จากสถาบันการเงิน	2.1 - 7.3, MMR, MLR, MLR-0.5 และ MLR-1.9	3.0 - 7.6, MMR, MLR, MLR-1.5 และ MLR-1.9	1,665,419	710,795	1,260,000	200,000
รวม			1,665,445	761,865	1,260,000	200,000

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทฯได้นำเงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัทจดทะเบียนซึ่งมีมูลค่ายุติธรรม คิดเป็นจำนวนเงิน 632 ล้านบาท (2567: 1,775 ล้านบาท) ไปเป็นหลักประกันเงินกู้ยืมระยะสั้นของบริษัทฯ และเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินของบริษัทฯโดยค้ำประกันโดยบริษัทย่อยอื่นในกลุ่มบริษัท ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 36.4 ซึ่งมีกำหนดชำระคืนภายใน 3 เดือนนับจากวันที่ออกตัว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 กลุ่มบริษัทมีวงเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินที่ยังมิได้เบิกใช้จำนวน 1,070 ล้านบาท (2567: 2,230 ล้านบาท)

19. เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	2567	2568	2567
เจ้าหนี้การค้า - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	49,241	47,453	316,346	301,783
เจ้าหนี้การค้า - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	1,223,338	1,423,962	1,050,054	1,271,064
เจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	16,053	5,065	15,031	4,108
เจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	389,535	414,849	249,542	294,452
เจ้าหนี้ค่าซื้อสินทรัพย์ - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	58,550	105,836	17,924	98,490
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น	1,736,717	1,997,165	1,648,897	1,969,897

20. เงินกู้ยืมระยะยาว

(หน่วย: พันบาท)

เงินกู้	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละ)	การชำระเงิน	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
			2568	2567	2568	2567
บริษัทฯ						
1	3.25 สำหรับปีที่ 1 - 5 และ Prime rate-2 สำหรับปีที่ 6 เป็นต้นไป	ชำระเงินเป็นงวดทุก 3 เดือน เริ่มตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2567 และครบกำหนดเดือนมีนาคม 2571	1,687,136	1,925,526	1,687,136	1,925,526
2	MLR-1.8 สำหรับปีที่ 1 - 2 และ MLR-1.3 สำหรับปีที่ 3 เป็นต้นไป	ชำระเงินเป็นงวดทุก 1 เดือน เริ่มตั้งแต่เดือนตุลาคม 2566 และครบกำหนดเดือนตุลาคม 2571	1,557,024	1,759,285	1,557,024	1,759,285
3	MLR-1 สำหรับปีที่ 1 - เดือน พฤษภาคมปีที่ 3, MLR-2.25 สำหรับเดือนมิถุนายน - ธันวาคมของปีที่ 3, MLR-1.75 สำหรับปีที่ 4 - 6 และ MLR-1.25 สำหรับปีที่ 7 เป็นต้นไป	ชำระเงินเป็นงวดทุก 3 เดือน เริ่มตั้งแต่เดือนมีนาคม 2567 และครบกำหนดเดือนธันวาคม 2576	2,766,418	3,606,202	2,766,418	3,606,202
4	Prime rate - 1.75	ชำระเงินเป็นงวดทุก 3 เดือน เริ่มตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2567 และครบกำหนดเดือนธันวาคม 2572	1,170,967	1,411,454	1,170,967	1,411,454
บริษัทย่อย						
5	4.0, สำหรับปีที่ 1 และ MLR-1 สำหรับปีที่ 2 เป็นต้นไป	ชำระเงินเป็นงวดทุก 6 เดือน เริ่มตั้งแต่เดือนธันวาคม 2565 และครบกำหนดเดือนมิถุนายน 2568	-	2,320	-	-
6	4.0 สำหรับปีที่ 1 - 3 และ MLR-1.5 สำหรับปีที่ 4 เป็นต้นไป	ชำระเงินเป็นงวดทุก 3 เดือน เริ่มตั้งแต่เดือนเมษายน 2561 และครบกำหนดเดือนมกราคม 2570	12,220	20,820	-	-
7	4.0 สำหรับปีที่ 1 และ MLR-1 สำหรับปีที่ 2 เป็นต้นไป	ชำระเงินเป็นงวดทุก 6 เดือน เริ่มตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2566 และครบกำหนดเดือนกุมภาพันธ์ 2568	-	16,000	-	-
8	MLR-2.25 สำหรับปีที่ 1 - 3 และ MLR-2.13 สำหรับปีที่ 4 เป็นต้นไป	ชำระเงินเป็นงวดทุก 1 เดือน เริ่มตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2562 และครบกำหนดเดือนพฤศจิกายน 2571	196,200	222,100	-	-

(หน่วย: พันบาท)

เงินกู้	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละ)	การชำระคืน	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
			2568	2567	2568	2567
9	THBFIX ประเภท 6 เดือน - 2 สำหรับปีที่ 1 - เดือนกันยายน ปีที่ 2, MLR-1.5 สำหรับเดือน ตุลาคมของปีที่ 2 ถึงกันยายน ของปีที่ 3 และ MLR-1 สำหรับ เดือนตุลาคมของปีที่ 3 เป็นต้นไป	ชำระคืนเป็นงวดทุก 6 เดือน เริ่มตั้งแต่เดือนกันยายน 2566 และครบกำหนดเดือนกันยายน 2571	-	240,000	-	-
10	MLR	ชำระคืนเป็นงวดทุก 1 เดือน เริ่มตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2561 และครบกำหนดเดือนมกราคม 2568	-	585	-	-
11	MLR-2.225 สำหรับปีที่ 1-2 และ MLR-1 สำหรับปีที่ 3 เป็นต้นไป	ชำระคืนเป็นงวดทุก 6 เดือน เริ่มตั้งแต่เดือนมีนาคม 2567 และครบกำหนดเดือนกันยายน 2569	29,500	45,500	-	-
12	MLR-2.1	ชำระคืนเป็นงวดทุก 6 เดือน เริ่มตั้งแต่เดือนตุลาคม 2564 และครบกำหนดเดือนเมษายน 2568	-	595	-	-
13	MLR	ชำระคืนเป็นงวดทุก 6 เดือน เริ่มตั้งแต่เดือนตุลาคม 2566 และชำระ งวดสุดท้ายเดือนสิงหาคม 2569	55,000	90,000	-	-
14	2.0 สำหรับ 3 เดือนแรก และ MLR สำหรับเดือนที่ 3 เป็นต้นไป	ชำระคืนเป็นงวดทุก 6 เดือน เริ่มตั้งแต่เดือนกันยายน 2566 และครบกำหนดเดือนมีนาคม 2568	-	30,000	-	-
15	2.0 สำหรับปีที่ 1 - 2 7.0 สำหรับปีที่ 3 เป็นต้นไป	ชำระคืนเป็นงวดทุก 6 เดือน เริ่มตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2568 และครบกำหนดเดือนธันวาคม 2569	50,000	100,000	-	-
รวม			7,524,465	9,470,387	7,181,545	8,702,467
หัก: ค่าธรรมเนียมทางการเงินรอตัดบัญชี			(55,096)	(80,472)	(55,096)	(80,472)
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิ			7,469,369	9,389,915	7,126,449	8,621,995
หัก: ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี			(1,505,700)	(1,410,447)	(1,325,400)	(1,160,200)
เงินกู้ยืมระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี			5,963,669	7,979,468	5,801,049	7,461,795

การเปลี่ยนแปลงของบัญชีเงินกู้ยืมระยะยาวสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	2567	2568	2567
ยอดคงเหลือต้นปี	9,389,915	10,247,009	8,621,995	9,164,788
บวก: เพิ่มขึ้น (ลดลง) จากดอกเบี้ย	(10,722)	5,198	(10,722)	5,198
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมทางการเงิน	25,376	27,563	25,376	27,563
หัก: จ่ายคืนเงินกู้	(1,935,200)	(889,855)	(1,510,200)	(575,554)
ยอดคงเหลือปลายปี	7,469,369	9,389,915	7,126,449	8,621,995

เงินกู้ยืมระยะยาวข้างต้นคำนวณกันโดยการนำตราสารทุนของบริษัทจดทะเบียน โดยมีจำนวนหุ้นที่จำหน่ายไม่น้อยกว่า 368.5 ล้านหุ้นหรือมูลค่ายุติธรรมของหุ้นนั้นไม่น้อยกว่า 8,391.5 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 ตราสารทุนของบริษัทจดทะเบียนที่ใช้คำนวณมีมูลค่ายุติธรรมคิดเป็นจำนวนเงิน 8,405 ล้านบาท (2567: 10,214 ล้านบาท) ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 10 การจ้างอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 13 การจ้างที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างของบริษัทฯ และการจดทะเบียนหลักประกันทางธุรกิจ ในเครื่องบินจำนวน 2 ลำ (2567: 2 ลำ) ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 14 ตลอดจนคำนวณกันโดยบริษัทย่อยตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 36.4

ภายใต้สัญญาเงินกู้ กลุ่มบริษัทต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการตามที่ระบุในสัญญา เช่น การดำรงอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น และอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ให้เป็นไปตามอัตราที่กำหนดในสัญญา และการผิมนัดชำระหนี้สินอื่นใดของบริษัทฯ ภายใน 30 วัน นับจากวันที่หนี้สินดังกล่าวถึงกำหนดชำระตามเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญา เป็นต้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทย่อยมีอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นและอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ไม่เป็นไปตามเงื่อนไขทางการเงินตามที่ระบุในสัญญา อย่างไรก็ตาม บริษัทย่อยได้รับหนังสือผ่อนปรนการชำระหนี้จากการผิมนัดชำระหนี้แล้ว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 กลุ่มบริษัทไม่มีวงเงินกู้ยืมระยะยาวตามสัญญาเงินกู้ที่ยังมิได้เบิกใช้

21. หนี้สินทางการเงินระยะยาว/รายได้รอการรับรู้จากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

เมื่อวันที่ 7 กันยายน 2565 บริษัทฯ ได้ทำสัญญาให้เช่าระยะยาวกับกองทรัสต์ฯ เพื่อให้เช่าทรัพย์สินประเภทที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง และส่วนควบของทรัพย์สินส่วนของสนามบินบางส่วนภายในโครงการสนามบินสมุยเป็นระยะเวลา 25 ปี (ตั้งแต่วันที่ 7 กันยายน 2565 ถึงวันที่ 6 กันยายน 2590) เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 14,300 ล้านบาท พร้อมเข้าทำสัญญาบริการระยะยาวกับกองทรัสต์ฯ เพื่อให้บริการ และ/หรือจัดหา และบำรุงรักษาทรัพย์สินที่ให้บริการแก่กองทรัสต์ฯ เป็นระยะเวลาเดียวกับสัญญาให้เช่าระยะยาวข้างต้น โดยกำหนดค่าบริการเป็นรายเดือนตามที่ระบุไว้ในสัญญา

ภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่า ได้กำหนดให้บริษัทฯ จะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขต่าง ๆ ตามที่ระบุไว้ในสัญญา ซึ่งรวมถึงดำรงไว้ซึ่งใบอนุญาต และปฏิบัติตามใบอนุญาตและข้อกำหนดทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องที่จำเป็นต่อการดำเนินการสนามบิน สมุยทั้งในปัจจุบันและในอนาคต เป็นต้น

บริษัทฯ ได้รับชำระค่าเช่าตามสัญญาดังกล่าวแล้วทั้งจำนวนเมื่อวันที่ 7 กันยายน 2565 และรับรู้รายการเป็นรายได้รอการรับรู้ในงบการเงินเฉพาะกิจการ โดยรับรู้รายได้ตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีรายได้รอการรับรู้จากบริษัทที่เกี่ยวข้องกันสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	2567
ยอดคงเหลือต้นปี	12,974,867	13,546,867
รับรู้รายได้ระหว่างปี	(572,000)	(572,000)
ยอดคงเหลือปลายปี	12,402,867	12,974,867
หัก: ส่วนที่กำหนดรับรู้รายได้ภายในหนึ่งปี	(572,000)	(572,000)
รายได้รอการรับรู้จากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน - สุทธิจากส่วนที่กำหนดรับรู้รายได้ภายในหนึ่งปี	11,830,867	12,402,867

ซึ่งในวันเดียวกันนั้นบริษัทย่อยแห่งหนึ่งของบริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าช่วงทรัพย์สินดังกล่าวต่จากกองทรัสต์ฯ เป็นระยะเวลา 1 ปี พร้อมค้ำประกันที่เช่าช่วงทรัพย์สินที่เช่าต่อไม่เกิน 8 ครั้ง ครึ่งละ 3 ปี (ตั้งแต่วันที่ 7 กันยายน 2565 ถึงวันที่ 6 กันยายน 2590) โดยมีกำหนดชำระค่าเช่าให้กับกองทรัสต์ฯ เป็นรายเดือนจำนวนเดือนละ 92.5 ถึง 150.7 ล้านบาท (ค่าเช่าของเดือนกันยายนในปีแรกและปีสุดท้ายของระยะเวลาเช่าช่วงให้คำนวณเป็นรายวันโดยคำนวณจากค่าเช่ารายเดือนหาร 30 วัน) พร้อมกับเช่าทำสัญญาบริการระยะยาวกับกองทรัสต์ฯ เพื่อให้ได้รับบริการ และ/หรือจัดหาและบำรุงรักษาทรัพย์สินที่เช่าจากกองทรัสต์ฯ เป็นระยะเวลาเดียวกับสัญญาเช่าช่วงดังกล่าวข้างต้น โดยกำหนดค่าบริการเป็นรายเดือนตามที่ระบุไว้ในสัญญา

ภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าช่วง ได้กำหนดให้บริษัทย่อยจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขต่าง ๆ ตามที่ระบุไว้ในสัญญา ซึ่งรวมถึงจะดำเนินการให้ได้รับใบอนุญาต (ได้รับแล้วในเดือนกรกฎาคม 2568) และปฏิบัติตามใบอนุญาตและข้อกำหนดทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องที่จำเป็นต่อการดำเนินการสนามบินสมุย รวมถึงไม่ก่อหลักประกันใด ๆ หรือก่อ

ภาระผูกพันใด ๆ ซึ่งรวมถึงแต่ไม่จำกัดเพียงการให้เช่าช่วงการโอนสิทธิการเช่าหรือสิทธิอื่นใด ตลอดจนการให้เช่าทรัพย์สินที่เช่า หรือทรัพย์สินอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินที่เช่า เป็นต้น

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้นำตราสารทุนของบริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์บางส่วนตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 10 ไปเป็นหลักประกันการเช่าช่วงให้แก่บริษัทย่อยและบริษัทย่อยได้วางเงินฝากธนาคารมูลค่าไม่น้อยกว่าค่าเช่า 1 เดือนเป็นหลักประกันการเช่าด้วยเช่นกัน

ที่ระดับงบการเงินรวม กลุ่มบริษัทได้พิจารณาเนื้อหาของรายการในส่วนของสัญญาให้เช่าระยะยาวดังกล่าวและสัญญาเช่าช่วงกลับคืนของบริษัทย่อยและพิจารณารับรู้รายการนี้เป็นหนี้สินทางการเงินระยะยาวในงบการเงินรวม โดยรับรู้ค่าใช้จ่ายทางการเงินตลอดอายุสัญญาเช่าในรูปแบบที่สะท้อนถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริงของหนี้สินทางการเงินระยะยาวสุทธิตามสัญญาเช่า

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีหนี้สินทางการเงินระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกันสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	2568	2567
ยอดคงเหลือต้นปี	14,445,062	14,435,578
เพิ่มขึ้นจากดอกเบี้ย	1,143,086	1,146,984
จ่ายชำระ	(1,167,500)	(1,137,500)
ยอดคงเหลือปลายปี	14,420,648	14,445,062
หัก: ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(150,920)	(121,915)
หนี้สินตามสัญญาเช่าจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน - สรุติจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	14,269,728	14,323,147

22. หนี้สินหมุนเวียนอื่น

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	2567	2568	2567
เงินมัดจำรับ	413,703	449,714	195,243	218,582
ภาษีศุลกากรค้างจ่าย	124,839	141,323	124,839	141,323
สำรองค่าซ่อมแซมเครื่องบิน	1,184,094	1,258,405	1,184,094	1,258,405
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	606,636	440,204	168,399	90,477
อื่น ๆ	256,054	230,331	127,431	128,191
รวม	2,585,326	2,519,977	1,800,006	1,836,978

23. ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน

จำนวนเงินประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงานซึ่งเป็นเงินชดเชยพนักงานเมื่อออกจากงานแสดงได้ดังนี้
(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	2567	2568	2567
ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงานต้นปี	1,237,308	1,033,256	955,363	831,701
ส่วนที่รับรู้ในกำไรขาดทุน:				
ต้นทุนบริการในปัจจุบัน	222,425	164,507	87,214	73,957
ต้นทุนดอกเบี้ย	16,232	26,147	12,372	22,160
ส่วนที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น:				
ขาดทุน (กำไร) จากการวัดมูลค่าใหม่				
ส่วนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติด้านประชากรศาสตร์	1,472	14,862	(125)	23,702
ส่วนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติทางการเงิน	74,898	43,137	66,703	41,737
ส่วนที่เกิดจากการปรับปรุงจากประสบการณ์	29,487	(19,627)	19,223	(17,293)
โอนพนักงาน	-	-	(6,999)	-
ผลประโยชน์ที่จ่ายในระหว่างปี	(136,657)	(24,974)	(127,368)	(20,601)
ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงานปลายปี	1,445,165	1,237,308	1,006,383	955,363

กลุ่มบริษัทคาดว่าจะจ่ายชำระผลประโยชน์พนักงานภายใน 1 ปีข้างหน้า เป็นจำนวนประมาณ 86 ล้านบาท (2567: 116 ล้านบาท) (งบการเงินเฉพาะกิจการ: 73 ล้านบาท (2567: 108 ล้านบาท))

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 ระยะเวลาเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการจ่ายชำระผลประโยชน์พนักงานของกลุ่มบริษัทประมาณ 1 - 27 ปี (2567: 3 - 25 ปี) (งบการเงินเฉพาะกิจการ: 10 ปี (2567: 9 ปี))

สมมติฐานที่สำคัญในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: ร้อยละต่อปี)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	2567	2568	2567
อัตราคิดลด	1.15 - 2.72	1.72 - 3.15	1.40	2.15
อัตราการขึ้นเงินเดือน	3.00 - 6.00	3.00 - 6.00	3.00	3.00
อัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน	3.00 - 34.38	3.00 - 33.00	3.00 - 10.00	3.00 - 9.00

ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงสมมติฐานที่สำคัญต่อมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	2568			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	เพิ่มขึ้น 1%	ลดลง 1%	เพิ่มขึ้น 1%	ลดลง 1%
อัตราคิดลด	(97)	114	(87)	103
อัตรการขึ้นเงินเดือน	95	(82)	83	(72)
อัตรการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน	(102)	119	(92)	107

(หน่วย: ล้านบาท)

	2567			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	เพิ่มขึ้น 1%	ลดลง 1%	เพิ่มขึ้น 1%	ลดลง 1%
อัตราคิดลด	(82)	95	(74)	87
อัตรการขึ้นเงินเดือน	81	(71)	72	(63)
อัตรการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน	(87)	98	(79)	92

24. สำรองตามกฎหมาย

ภายใต้บทบัญญัติของมาตรา 116 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 บริษัทฯต้องจัดสรรกำไรสุทธิประจำปีส่วนหนึ่งไว้เป็นทุนสำรองไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ของกำไรสุทธิประจำปีหักด้วยยอดขาดทุนสะสมยกมา (ถ้ามี) จนกว่าทุนสำรองนี้จะมีจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียน สำรองตามกฎหมายดังกล่าวไม่สามารถนำไปจ่ายเงินปันผลได้ ในปัจจุบัน บริษัทฯได้จัดสรรสำรองตามกฎหมายไว้ครบถ้วนแล้ว

25. หักสามัญซื้อคืน

เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2568 ที่ประชุมคณะกรรมการของบริษัทฯได้มีมติอนุมัติโครงการซื้อหุ้นคืน เพื่อบริหารทางการเงินจำนวนหุ้นที่จะซื้อคืน 64 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท คิดเป็นร้อยละ 3.05 ของหุ้นที่จำหน่ายทั้งหมด โดยมีวงเงินสูงสุดที่จะใช้ในการซื้อคืนเท่ากับ 1,000 ล้านบาท ด้วยวิธีจับคู่อัตโนมัติผ่านระบบซื้อขายของตลาดหลักทรัพย์กำหนดระยะเวลาที่จะซื้อหุ้นคืนตั้งแต่วันที่ 2 มิถุนายน 2568 ถึง 2 ธันวาคม 2568 ตามหลักเกณฑ์ราคาซื้อคืนที่กำหนดไว้ ทั้งนี้ บริษัทฯอาจพิจารณาจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนโดยการเสนอขายด้วยวิธีจับคู่อัตโนมัติผ่านระบบซื้อขายของตลาดหลักทรัพย์

โดยบริษัทฯได้ซื้อคืนหุ้นสามัญภายใต้โครงการดังกล่าวเป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 25.7 ล้านหุ้น ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 1.23 ของหุ้นที่ออกและชำระแล้ว รวมเป็นมูลค่า 361.5 ล้านบาท พร้อมกันนี้ บริษัทฯได้จัดสรรกำไรสะสมไว้เป็นเงินสำรองเท่ากับจำนวนเงินที่ได้จ่ายซื้อหุ้นคืนจนกว่าจะมีการจำหน่ายหุ้นที่ซื้อคืนได้หมดหรือลดทุนที่ชำระแล้วโดยวิธีตัดหุ้นซื้อคืนที่จำหน่ายไม่หมดแล้วแต่กรณีนั้น โดยรายการสำรองดังกล่าวได้รวมอยู่ในงบแสดงฐานะการเงินภายใต้หัวข้อ “กำไรสะสมจัดสรรแล้ว - อื่น ๆ” ทั้งนี้ หุ้นทุนซื้อคืนต้องจำหน่ายออกไปภายหลัง 3 เดือน แต่ไม่เกิน 3 ปี นับจากวันซื้อหุ้นคืนเสร็จสิ้น

26. รายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้า

รายได้จากการขายและการให้บริการสำหรับปี 2568 จำแนกตามจังหวะเวลาในการรับรู้รายได้และประเภทของสินค้าหรือบริการได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	2567	2568	2567
รายได้ที่รับรู้ตลอดช่วงเวลาหนึ่ง				
รายได้ค่าโดยสาร	17,595,687	18,138,724	17,597,972	18,139,742
รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระและค่าบริการอื่น	4,695,850	4,365,831	1,935,524	1,891,936
รายได้ค่าธรรมเนียมขนส่ง	58,894	78,777	59,021	78,800
รายได้ค่าบริการผู้โดยสาร	594,039	535,533	14,081	13,950
รายได้ที่รับรู้ ณ เวลาใดเวลาหนึ่ง				
รายได้จากการขายสินค้า	2,363,932	2,051,633	-	-
รายได้อื่น	188,963	341,930	95,043	233,595
รวมรายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้า	25,497,365	25,512,428	19,701,641	20,358,023

การกระทยอดระหว่างรายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้ากับข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงานที่เปิดเผยไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 34 แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	2567	2568	2567
รายได้จากลูกค้าภายนอก	24,100,718	23,995,662	17,668,663	18,231,451
รายได้ระหว่างส่วนงาน	970,872	873,278	2,412	1,041
	25,071,590	24,868,940	17,671,075	18,232,492
รายการปรับปรุงและตัดรายการระหว่างกัน	(970,872)	(873,278)	-	-
	24,100,718	23,995,662	17,671,075	18,232,492
รายได้ที่ถูกบันทึกเป็นส่วนหนึ่งของรายได้อื่น	1,396,647	1,516,766	2,030,566	2,125,531
รวมรายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้า	25,497,365	25,512,428	19,701,641	20,358,023

27. รายได้ทางการเงิน

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	2567	2568	2567
รายได้ดอกเบี้ยจากเงินฝากธนาคาร	290,335	411,939	269,057	394,178
รายได้ดอกเบี้ยจากเงินให้กู้ยืม	-	-	26,021	19,079
รายได้ทางการเงินอื่น	1,415	3,008	913	2,048
รวม	291,750	414,947	295,991	415,305

28. ต้นทุนทางการเงิน

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	2567	2568	2567
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยของเงินกู้ยืม	1,590,556	1,720,445	385,988	490,309
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยของหนี้สินตามสัญญาเช่า	104,946	121,868	94,712	110,838
ต้นทุนทางการเงินอื่น	310,037	253,167	300,538	245,086
รวม	2,005,539	2,095,480	781,238	846,233

29. ค่าใช้จ่ายตามลักษณะ

รายการค่าใช้จ่ายแบ่งตามลักษณะประกอบด้วยรายการค่าใช้จ่ายที่สำคัญดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	2567	2568	2567
เงินเดือนและค่าแรงและผลประโยชน์อื่น ของพนักงาน	6,497,923	5,899,563	3,637,172	3,377,913
ค่าเสื่อมราคา	1,496,564	1,452,178	1,218,206	1,172,328
ค่าตัดจำหน่าย	83,492	84,268	34,248	33,998
ค่าเช่าจ่ายตามสัญญาเช่าดำเนินงาน	405,634	313,743	378,315	290,406
ค่าน้ำมันสำหรับเครื่องบิน	3,247,100	3,660,616	3,242,674	3,657,344
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	2,575,544	3,100,813	2,437,593	2,919,425
ค่าบริการภาคพื้น	757,896	772,196	2,210,626	2,160,739
ค่าอาหารและค่าบริการผู้โดยสาร	403,247	408,916	894,281	877,312
ค่าธรรมเนียมลงจอด	280,739	282,624	280,739	282,624
ค่าวิทยุการบิน	420,599	392,396	404,636	374,549
ค่าใช้จ่ายในการสำรองที่นั่ง	975,645	1,216,067	975,645	1,216,067
ค่าประกันภัย	193,133	185,608	139,965	141,794
วัตถุดิบและวัสดุสิ้นเปลืองใช้ไป	967,758	919,132	-	-
ค่าน้ำมันสำหรับอุปกรณ์ภาคพื้น	65,989	67,644	-	-
ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับส่วนแบ่งรายได้จากสัญญา ให้ดำเนินการ	601,736	523,046	-	-

30. ภาษีเงินได้

30.1 สินทรัพย์/หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

ส่วนประกอบของสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีและหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี ประกอบด้วยรายการดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	2567	2568	2567
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี				
ค่าเพื่อการลดลงของมูลค่าสินค้าคงเหลือ	7,820	8,801	7,820	7,820
ค่าเสื่อมราคาสะสม - อาคารและอุปกรณ์	773	722	-	-
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	2,156	4,766	-	-
ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน	274,336	238,864	201,277	191,073
ค่าเพื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์	5,509	-	-	-
ขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้	16,684	-	-	-
รวม	307,278	253,153	209,097	198,893
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี				
กำไรที่ยังไม่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าสุทธิธรรมของเงินลงทุน	1,963,397	2,764,406	1,369,647	1,961,556
รายได้ค้างรับ	83	206	83	206
สัญญาเช่า	436,726	394,205	437,950	395,453
ผลกำไรจากการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสด	1,891	2,473	1,891	2,473
ค่าเสื่อมราคาสะสม - อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	14,749	10,217	14,749	10,217
รวม	2,416,846	3,171,507	1,824,320	2,369,905
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี - สุทธิ	103,671	58,127	-	-
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี - สุทธิ	2,213,239	2,976,481	1,615,223	2,171,012

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทย่อยมีรายการขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้จำนวน 1,145 ล้านบาท (2567: 1,835 ล้านบาท) (งบการเงินเฉพาะกิจการ: ไม่มี) ที่ไม่ได้บันทึกสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี เนื่องจากบริษัทย่อยพิจารณาแล้วเห็นว่าอาจมีกำไรทางภาษีในอนาคตไม่เพียงพอที่จะนำผลขาดทุนทางภาษีมาใช้ประโยชน์ได้ ทั้งนี้ ผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้ดังกล่าวจะสิ้นสุดระยะเวลาการให้ประโยชน์ภายในปี 2573 (2567: ภายในปี 2572)

30.2 ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้

ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	2567	2568	2567
ภาษีเงินได้ปัจจุบัน:				
ภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับปี	759,320	713,801	479,381	487,296
รายการปรับปรุงค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้นิติบุคคลของปีก่อน	(2,222)	2,109	(2,356)	2,109
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี:				
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจากการเกิดผลแตกต่างชั่วคราวและการกลับรายการผลแตกต่างชั่วคราว	5,732	2,457	48,780	20,148
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ที่แสดงอยู่ในกำไรขาดทุน	762,830	718,367	525,805	509,553

รายการกระทบยอดระหว่างกำไรทางบัญชีกับค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้มีดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	2567	2568	2567
กำไรทางบัญชีก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล	4,343,121	4,516,443	3,737,609	4,268,512
อัตราภาษีเงินได้นิติบุคคล	20%	20%	20%	20%
กำไรทางบัญชีก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลคูณอัตราภาษี	868,624	903,289	747,522	853,702
รายการปรับปรุงค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้นิติบุคคลของปีก่อน	(2,222)	2,109	(2,356)	2,109
ผลแตกต่างชั่วคราวที่หักภาษี และขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้รับรู้ในงวดก่อนซึ่งนำมาลดค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ปัจจุบัน	(47,622)	(149,437)	-	(149,437)
ผลกระทบทางภาษีสำหรับ:				
การส่งเสริมการลงทุน (หมวด 31)	-	(8,792)	-	(8,792)
รายได้ที่ไม่ถือเป็นรายได้ทางภาษี	(195,694)	(319,774)	(273,094)	(307,091)
ค่าใช้จ่ายต้องห้ามตามประมวลรัษฎากร	196,849	363,648	100,950	175,204
ค่าใช้จ่ายที่มีสิทธิหักได้เพิ่มขึ้น	(57,559)	(74,505)	(48,650)	(57,805)
รายได้ที่ให้ถือเป็นรายได้ตามประมวลรัษฎากร	454	1,829	1,433	1,663
รวม	(55,950)	(37,594)	(219,361)	(196,821)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ที่แสดงอยู่ในกำไรขาดทุน	762,830	718,367	525,805	509,553

30.3 ภาษีเงินได้ที่เกี่ยวข้องกับส่วนประกอบแต่ละส่วนของกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

จำนวนภาษีเงินได้ที่เกี่ยวข้องกับส่วนประกอบแต่ละส่วนของกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	2567	2568	2567
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่เกี่ยวข้องกับ				
กำไรจากการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสด	4,501	153	4,501	153
ขาดทุนจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนในตราสารทุนที่กำหนดให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม	(801,009)	(627,570)	(591,909)	(500,470)
ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	(18,010)	(7,674)	(17,160)	(9,629)
	(814,518)	(635,091)	(604,568)	(509,946)

31. สิทธิพิเศษจากการส่งเสริมการลงทุน

บริษัทฯ ได้รับสิทธิและประโยชน์จากการได้รับการส่งเสริมการลงทุนตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนโดยได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมเป็นเวลา 5 - 8 ปี ดังต่อไปนี้

บัตรส่งเสริมเลขที่	รายการ	วันที่เริ่มมีรายได้จากบัตรส่งเสริม
กิจการขนส่งทางอากาศ		
62-0774-1-00-1-0	เครื่องบิน 1 ลำ ผู้โดยสาร 162 ที่นั่ง	ยังไม่เริ่มเปิดดำเนินการ
63-0063-1-00-1-0	เครื่องบิน 1 ลำ ผู้โดยสาร 70 ที่นั่ง	ยังไม่เริ่มเปิดดำเนินการ

ในฐานะที่เป็นบริษัทฯ ที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขและข้อกำหนดต่าง ๆ ที่กำหนดในบัตรส่งเสริมเหล่านี้

รายได้ของบริษัทฯ จำแนกตามกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนและไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568 สามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	กิจการที่ได้รับ การส่งเสริม		กิจการที่ไม่ได้รับ การส่งเสริม		รวม	
	2568	2567	2568	2567	2568	2567
รายได้						
รายได้ค่าบัตรโดยสาร	-	80	17,598	18,060	17,598	18,140
อื่น ๆ	-	1	2,855	3,384	2,855	3,385
รวมรายได้	-	81	20,453	21,444	20,453	21,525

32. กำไรต่อหุ้น

กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยหารกำไรสำหรับปีที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ไม่รวมกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น) ด้วยจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ออกอยู่ในระหว่างปี

กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานแสดงการคำนวณได้ดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	2567	2568	2567
กำไรสำหรับปี (พันบาท)	3,549,206	3,787,662	3,211,804	3,758,959
จำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (พันหุ้น)	2,096,856	2,100,000	2,096,856	2,100,000
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาท/หุ้น)	1.69	1.80	1.53	1.79

33. เงินปันผล

เงินปันผล	อนุมัติโดย	เงินปันผลจ่าย (พันบาท)	เงินปันผลจ่าย ต่อหุ้น (บาท)
เงินปันผลสำหรับปี 2567	ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี เมื่อวันที่ 8 เมษายน 2568	1,470,000	0.70
เงินปันผลระหว่างกาลสำหรับปี 2568	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 28 สิงหาคม 2568	1,050,000	0.50
รวมเงินปันผล		2,520,000	1.20

เงินปันผล	อนุมัติโดย	เงินปันผลจ่าย (พันบาท)	เงินปันผลจ่าย ต่อหุ้น (บาท)
เงินปันผลสำหรับปี 2566	ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2567	1,050,000	0.50
เงินปันผลระหว่างกาลสำหรับปี 2567	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2567	1,260,000	0.60
รวมเงินปันผล		2,310,000	1.10

34. ข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงาน

ข้อมูลส่วนงานดำเนินงานที่น่าเสนอนี้สอดคล้องกับรายงานภายในของบริษัทฯที่มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงานได้รับและสอบทานอย่างสม่ำเสมอเพื่อใช้ในการตัดสินใจในการจัดสรรทรัพยากรให้กับส่วนงานและประเมินผลการดำเนินงานของส่วนงาน

เพื่อวัตถุประสงค์ในการบริหารงาน กลุ่มบริษัทจัดโครงสร้างองค์กรเป็นหน่วยธุรกิจตามประเภทของบริการกลุ่มบริษัทมีส่วนงานที่รายงานทั้งสิ้นดังนี้

- ส่วนงานสายการบิน เป็นส่วนงานที่จำหน่ายบัตรโดยสารและให้บริการขนส่งผู้โดยสาร
- ส่วนงานสนามบิน เป็นส่วนงานที่ให้บริการสถานที่สำหรับผู้โดยสารและสายการบินต่าง ๆ
- ส่วนงานสนับสนุนธุรกิจการบิน เป็นส่วนงานที่ให้บริการภาคพื้นดิน คลังสินค้าและบริการอาหารให้แก่สายการบินและบุคคลทั่วไป

ส่วนงานอื่น คือ ส่วนงานธุรกิจร้านอาหาร ส่วนงานธุรกิจร้านค้าปลอดภาษี และส่วนงานสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน เนื่องจากส่วนงานดำเนินงานดังกล่าวมีลักษณะเชิงปริมาณที่ไม่เข้าเงื่อนไขที่ต้องแยกแสดงตามที่กำหนดในมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ผู้มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดสอบทานผลการดำเนินงานของแต่ละหน่วยธุรกิจ เพื่อวัตถุประสงค์ในการตัดสินใจเกี่ยวกับการจัดสรรทรัพยากรและการประเมินผลการปฏิบัติงานกลุ่มบริษัทประเมินผลการปฏิบัติงานของส่วนงานโดยพิจารณาจากกำไรหรือขาดทุนจากการดำเนินงานซึ่งวัดมูลค่าโดยใช้เกณฑ์เดียวกับที่ใช้ในการวัดกำไรหรือขาดทุนจากการดำเนินงานในงบการเงิน อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทบริหารงานด้านการจัดหาเงิน ซึ่งทำให้เกิดค่าใช้จ่ายทางการเงิน และรายได้ทางการเงิน และภาษีเงินได้ของทั้งกลุ่ม ดังนั้น รายได้และค่าใช้จ่ายดังกล่าวจึงไม่มีการปันส่วนให้แก่ส่วนงานดำเนินงาน

ข้อมูลรายได้และกำไรของส่วนงานของกลุ่มบริษัทสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568 มีดังต่อไปนี้

(หน่วย: ล้านบาท)													
	ส่วนงานธุรกิจการบิน				ส่วนงานสนับสนุน ธุรกิจการบิน	ส่วนงานอื่น ๆ		การตัดรายการบัญชี ระหว่างกัน	งบการเงินรวม				
	ส่วนงานสายการบิน		รวม										
	2568	2567	2568	2567		2568	2567		2568	2567			
รายได้จากลูกค้านอก	17,655	18,218	620	536	18,275	18,754	4,451	886	791	-	-	24,101	23,996
รายได้ระหว่างส่วนงาน	2	1	82	-	84	1	861	834	39	(874)	-	-	-
รายได้ทั้งสิ้น	17,657	18,219	702	536	18,359	18,755	5,801	912	830	(874)	(874)	24,101	23,996
กำไรจากการดำเนินงานส่วนงาน	5,663	5,623	73	66	5,736	5,689	1,099	895	158	98	-	6,993	6,682
รายได้และกำไรจากที่ไม่ได้เป็นส่วน:													
รายได้เงินปันผล												570	529
รายได้ทางการเงิน												292	415
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน												(237)	(50)
รายได้อื่น												1,397	1,517
กำไรจ่ายในการขายและจัดจำหน่าย												(1,162)	(1,287)
กำไรจ่ายในการบริหาร												(2,207)	(1,987)
กำไรจ่ายอื่น												(2)	(2)
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม												705	794
ต้นทุนทางการเงิน												(2,006)	(2,095)
กำไรจากภาษีเงินได้												(763)	(718)
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย												(31)	(10)
กำไรสำหรับปีส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ												3,549	3,788

การบันทึกบัญชีสำหรับรายการระหว่างส่วนงานที่รายงานเป็นไปในลักษณะเดียวกับการบันทึกบัญชีสำหรับรายการธุรกิจกับบุคคลภายนอก
รายได้ระหว่างส่วนงานถูกตัดออกจากการเงินรวมแล้ว

กลุ่มบริษัทได้เกิดขึ้นในการกำหนดราคาระหว่างกันตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6

ในปี 2568 รายได้จากส่วนงานสายการบิน ส่วนงานสนามบินและส่วนงานสนับสนุนการบินของกลุ่มบริษัทที่เกิดขึ้นในประเทศคิดเป็นร้อยละ 96 ของรายได้ส่วนงาน (2567: ร้อยละ 97) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 สิ้นทรัพย์ไม่หมุนเวียน ซึ่งไม่รวมเครื่องมือทางการเงิน สิ้นทรัพย์ภาษีเงินได้ รอกการตัดบัญชี สิ้นทรัพย์ผลประโยชน์หลังออกจากงาน และสิทธิตามสัญญาประกันภัยของกลุ่มบริษัทที่มีสถานที่ตั้งของสินทรัพย์อยู่ในประเทศไทยคิดเป็นร้อยละ 99.99 ของสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนดังกล่าว (2567: ร้อยละ 99.99)

ในปี 2568 กลุ่มบริษัทไม่มีรายได้จากลูกค้ารายได้ที่มีมูลค่าเท่ากับหรือมากกว่าร้อยละ 10 ของรายได้ของกิจการ

35. กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทฯ และพนักงานบริษัทฯ ได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพขึ้นตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 โดยบริษัทฯ และพนักงานจะจ่ายสมทบเข้ากองทุนเป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 0 ถึง ร้อยละ 15 ของเงินเดือน (2567: ร้อยละ 0 ถึงร้อยละ 8 ของเงินเดือน) กองทุนสำรองเลี้ยงชีพนี้บริหารโดยบริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน เอ็มเอฟซี จำกัด (มหาชน) และจะจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อพนักงานนั้น ออกจากงานตามระเบียบว่าด้วยกองทุนของบริษัทฯ ในระหว่างปี 2568 บริษัทฯ รับรู้เงินสมทบดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายจำนวน 37 ล้านบาท (2567: 35 ล้านบาท)

บริษัทย่อยและพนักงานบริษัทย่อยได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพขึ้นตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 โดยบริษัทย่อยและพนักงานจะจ่ายสมทบเข้ากองทุนเป็นรายเดือนในอัตรา ร้อยละ 0 ถึง ร้อยละ 15 ของเงินเดือน (2567: ร้อยละ 0 ถึงร้อยละ 7 ของเงินเดือน) กองทุนสำรองเลี้ยงชีพนี้บริหารโดยบริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน ทิสโก้ จำกัด (มหาชน) และบริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน เอ็มเอฟซี จำกัด (มหาชน) และจะจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อพนักงานนั้น ออกจากงานตามระเบียบ ว่าด้วยกองทุนของบริษัทย่อย ในระหว่างปี 2568 บริษัทย่อยรับรู้เงินสมทบดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายจำนวน 19 ล้านบาท (2567: 17 ล้านบาท)

36. การผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

36.1 การผูกพันเกี่ยวกับรายจ่ายฝ่ายทุน

36.1.1 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 กลุ่มบริษัท มีภาระผูกพันรายจ่ายฝ่ายทุนซึ่งส่วนใหญ่เกี่ยวเนื่องกับการซื้อที่ดินและการก่อสร้างส่วนปรับปรุงอาคารจำนวน 122 ล้านบาท (2567: 178 ล้านบาท และ 0.45 ล้านเหรียญสิงคโปร์) (งบการเงินเฉพาะกิจการ 105 ล้านบาท (2567: 175 ล้านบาท และ 0.45 ล้านเหรียญสิงคโปร์))

36.1.2 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทฯ มีภาระผูกพันตามสัญญาซื้อเครื่องบิน ซึ่งมีกำหนดส่งมอบระหว่างเดือนพฤศจิกายน 2569 จนถึงพฤศจิกายน 2571 ภายใต้สัญญาดังกล่าว มีเงื่อนไขให้บริษัทฯ ชำระเงินล่วงหน้าค่าเครื่องบิน (Pre-Delivery Payment) บางส่วน ซึ่งสามารถนำไปหักกับราคาเครื่องบินที่บริษัทฯ ต้องชำระทั้งหมด ทั้งนี้จำนวนเงินที่ชำระล่วงหน้าดังกล่าวได้บันทึกเข้าเป็นส่วนหนึ่งของเงินมัดจำในงบฐานะการเงิน

36.2 การผูกพันเกี่ยวกับสัญญาในการดำเนินการ และสัญญาบริการ

กลุ่มบริษัทได้เข้าทำสัญญาโครงการอุปกรณ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านอุปกรณ์ ซ่อมบำรุงสัญญาโครงการครุฑการบิน สัญญาบริการ สัญญาเช่าระยะสั้นและสัญญาเช่าสินทรัพย์อ้างอิงมูลค่าต่ำ อายุของสัญญา มีระยะเวลาตั้งแต่ 1 ถึง 20 ปี

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 กลุ่มบริษัทมีจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายในอนาคตทั้งสิ้นภายใต้สัญญาที่บอกเลิกไม่ได้ ดังนี้

	(หน่วย: ล้านบาท)			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	2567	2568	2567
จ่ายชำระ				
ภายใน 1 ปี	956	927	346	274
มากกว่า 1 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี	493	851	178	183
มากกว่า 5 ปี	1,240	1,174	-	-

36.3 หนังสือค้ำประกัน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 กลุ่มบริษัทมีหนังสือค้ำประกันซึ่งออกโดยธนาคารในนามกลุ่มบริษัท ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับภาระผูกพันทางปฏิบัติบางประการตามปกติธุรกิจดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	2567	2568	2567
	(ล้าน)	(ล้าน)	(ล้าน)	(ล้าน)
หนังสือค้ำประกันการเช่าที่ดินและอาคาร				
บาท	95	99	18	26
หนังสือค้ำประกันการซื้อน้ำมันสำหรับเครื่องบิน				
บาท	-	20	-	20
หนังสือค้ำประกันการทำสัญญาในการดำเนินการ				
บาท	424	424	-	-
หนังสือค้ำประกันการจ่ายชำระเงินให้แก่เจ้าหนี้				
บาท	40	39	-	-
เหรียญสิงคโปร์	-	1	-	1
เหรียญสหรัฐอเมริกา	3	3	3	3
หนังสือค้ำประกันเพื่อโครงการกับหน่วยงานราชการ				
บาท	7	3	-	-
อื่น ๆ				
บาท	84	55	82	54

36.4 การค้ำประกัน

36.4.1 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทย่อยมีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากภาระค้ำประกันเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน เงินกู้ยืมระยะยาว วงเงินกู้เบิกเกินบัญชี สัญญาเช่า วงเงินเลตเตอร์ออฟเครดิต ทรัสต์รีซีท และวงเงินสัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

ผู้ค้ำประกัน	ผู้ถูกค้ำประกัน	2568	2567
บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด	บริษัท บีเอซี กรุ๊ปเมท์ เฮาส์ จำกัด	133	128
บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด	บริษัท ครีวการบินกรุงเทพสมุย จำกัด	46	16
บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด	บริษัท ครีวการบินกรุงเทพภูเก็ต จำกัด	455	335
บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด	บริษัท ครีวการบินกรุงเทพเชียงใหม่ จำกัด	315	315
บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด	บริษัท ครีวการบินกรุงเทพดอนเมือง จำกัด	91	91
บริษัท บางกอกแอร์เวย์ส โฮลดิ้ง จำกัด	บริษัท กรุ๊ปเมท์ ฟรี โม จำกัด	304	304
		1,344	1,189

36.4.2 บริษัทฯ ได้รับอนุมัติวงเงินสินเชื่อประเภทหนังสือค้ำประกันจากธนาคารพาณิชย์แห่งหนึ่งในจำนวน 2,025 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ได้นำวงเงินดังกล่าวขอออกหนังสือค้ำประกันให้กับบริษัทร่วมทุน (บริษัท อุตะเถา อินเตอร์เนชั่นแนล เอวีเอชั่น จำกัด) เพื่อใช้ค้ำประกันการปฏิบัติงานตามสัญญาร่วมทุนโครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาและเมืองการบินภาคตะวันออก นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังให้การรับประกันต่อสำนักงานคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเป็นจำนวนเงินไม่เกิน 13,251 ล้านบาท สำหรับความเสียหายส่วนที่เกินกว่ามูลค่าหนังสือค้ำประกันข้างต้น

36.5 วงเงินเลตเตอร์ออฟเครดิต

บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาสินเชื่อกับธนาคารแห่งหนึ่ง โดยมีวงเงินเลตเตอร์ออฟเครดิตจำนวน 20 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดต่าง ๆ ที่ระบุไว้ในสัญญา ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทฯมีวงเงินคงเหลือที่ยังไม่ได้เบิกใช้จำนวน 20 ล้านบาท (2567: 20 ล้านบาท)

37. คดีฟ้องร้อง

บริษัทฯ

37.1 ในเดือนกุมภาพันธ์ 2565 บริษัทฯ ถูกฟ้องจากอดีตพนักงานของบริษัทฯ จำนวน 2 ราย เพื่อเรียกเงินชดเชยจากการเลิกจ้างไม่เป็นธรรมเป็นจำนวนเงินรวม 46 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยและเงินเพิ่มในอัตราร้อยละ 7.5 และร้อยละ 15 ต่อปีตามลำดับ โดยศาลชั้นต้นได้มีคำพิพากษาให้บริษัทฯ จ่ายค่าเสียหายเป็นเงิน 1.4 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 5 ต่อปี เมื่อวันที่ 16 สิงหาคม 2566 บริษัทฯได้ยื่นอุทธรณ์ต่อศาลพร้อมกับขอทุเลาการบังคับคดีในชั้นอุทธรณ์ โดยศาลสั่งให้บริษัทฯวางหลักประกันการชำระหนี้ตามคำพิพากษา เป็นเงินทั้งสิ้น 1.7 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯ ได้วางหลักประกันแล้วเมื่อวันที่ 29 สิงหาคม 2566 ต่อมาเมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2567 ศาลชั้นต้นได้อ่านคำพิพากษาของศาลอุทธรณ์คดีชำนาญพิเศษซึ่งได้พิพากษาให้ยกฟ้องโจทก์ ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลฎีกา ซึ่งผู้บริหารของบริษัทฯ เชื่อว่าผลสรุปของคดีความดังกล่าวในอนาคตจะไม่ส่งผลกระทบต่ออย่างมีสาระสำคัญต่อฐานะการเงินของบริษัทฯ

37.2 ในเดือนมกราคม 2565 บริษัทฯ ถูกอดีตพนักงานของบริษัทฯ ยื่นคำร้องต่อพนักงานตรวจแรงงานเพื่อเรียกเงินชดเชยจากการเลิกจ้างไม่เป็นธรรมเพิ่มเติมเป็นจำนวนเงิน 2.3 ล้านบาท ซึ่งต่อมาพนักงานตรวจแรงงานมีคำสั่งให้บริษัทฯ จ่ายเงินชดเชยจากการเลิกจ้างไม่เป็นธรรมเพิ่มเติมเป็นจำนวนเงิน 0.4 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 15 ต่อปี ต่อมาอดีตพนักงานได้ยื่นฟ้องพนักงานตรวจแรงงานและบริษัทฯ ต่อศาลชั้นต้นให้เพิกถอนคำสั่งของพนักงานตรวจแรงงานเฉพาะเรื่องค่าชดเชยและให้บริษัทฯ จ่ายค่าชดเชยเพิ่มเติมอีก 1.9 ล้านบาทและขอแก้ไขมูลฟ้องในระหว่างการพิจารณาคดีให้บริษัทฯ ชำระค่าเสียหายจากการเลิกจ้างไม่เป็นธรรมเพิ่มเติมจากคำฟ้องเดิมเป็นเงิน 50 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 5 ต่อปี ในขณะที่บริษัทฯ ยื่นฟ้องพนักงานตรวจแรงงานต่อศาลชั้นต้นเพื่อให้เพิกถอนคำสั่งที่ให้บริษัทฯ จ่ายเงินชดเชยเพิ่มเติมดังกล่าว ในเดือนกรกฎาคม 2566 ศาลชั้นต้นมีคำพิพากษาให้ยกฟ้องทั้งสองคดี ต่อมาเมื่อวันที่ 14 กันยายน 2566 บริษัทฯ ได้ยื่นอุทธรณ์ต่อศาลพร้อมกับขอทุเลาการบังคับคดีในชั้นอุทธรณ์ โดยบริษัทฯ ได้วางหลักประกันเพิ่มเติมเป็นเงิน 0.2 ล้านบาทในวันเดียวกัน และเมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2567 ศาลชั้นต้นได้อ่านคำพิพากษาของศาลอุทธรณ์คดีชำนาญพิเศษซึ่งได้พิพากษาให้ยกฟ้องโจทก์ ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลฎีกา ซึ่งผู้บริหารของบริษัทฯ เชื่อว่าผลสรุปของคดีความดังกล่าวในอนาคตจะไม่ส่งผลกระทบต่ออย่างมีสาระสำคัญต่อฐานะการเงินของบริษัทฯ

38. ลำดับชั้นของมูลค่าสุทธิธรรม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 กลุ่มบริษัทมีสินทรัพย์และหนี้สินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมหรือเปิดเผยมูลค่ายุติธรรม โดยแยกแสดงตามลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม			
	2568			
	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
สินทรัพย์ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม				
เงินลงทุนในตราสารทุน	14,702	-	184	14,886
ตราสารอนุพันธ์ - สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน	-	4	-	4
ตราสารอนุพันธ์ - สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	-	3	-	3
ตราสารอนุพันธ์ - สัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงินและอัตราดอกเบี้ย	-	15	-	15
สินทรัพย์ที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม				
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	-	-	574	574
หนี้สินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม				
ตราสารอนุพันธ์ - สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน	-	3	-	3
ตราสารอนุพันธ์ - สัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงินและอัตราดอกเบี้ย	-	61	-	61

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม			
	2567			
	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
สินทรัพย์ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม				
เงินลงทุนในตราสารทุน	18,658	-	233	18,891
ตราสารอนุพันธ์ - สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน	-	9	-	9
ตราสารอนุพันธ์ - สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	-	9	-	9
ตราสารอนุพันธ์ - สัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงินและอัตราดอกเบี้ย	-	7	-	7
สินทรัพย์ที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม				
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	-	-	640	640
หนี้สินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม				
ตราสารอนุพันธ์ - สัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงินและอัตราดอกเบี้ย	-	20	-	20

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	2568			
	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
สินทรัพย์ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม				
เงินลงทุนในตราสารทุน	10,746	-	184	10,930
ตราสารอนุพันธ์ - สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน	-	4	-	4
ตราสารอนุพันธ์ - สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	-	3	-	3
ตราสารอนุพันธ์ - สัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงินและอัตราดอกเบี้ย	-	15	-	15
สินทรัพย์ที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม				
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	-	-	3,770	3,770
หนี้สินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม				
ตราสารอนุพันธ์ - สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน	-	3	-	3
ตราสารอนุพันธ์ - สัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงินและอัตราดอกเบี้ย	-	61	-	61

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	2567			
	ระดับ 1	ระดับ 2	ระดับ 3	รวม
สินทรัพย์ที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม				
เงินลงทุนในตราสารทุน	13,656	-	233	13,889
ตราสารอนุพันธ์ - สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน	-	9	-	9
ตราสารอนุพันธ์ - สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	-	9	-	9
ตราสารอนุพันธ์ - สัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงินและอัตราดอกเบี้ย	-	7	-	7
สินทรัพย์ที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม				
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	-	-	3,819	3,819
หนี้สินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม				
ตราสารอนุพันธ์ - สัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงินและอัตราดอกเบี้ย	-	20	-	20

ในระหว่างปีปัจจุบัน กลุ่มบริษัทไม่มีการเปลี่ยนวิธีการและสมมติฐานที่ใช้ในการประมาณมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน และไม่มีการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

39. เครื่องมือทางการเงิน

39.1 ตราสารอนุพันธ์ และการป้องกันความเสี่ยง

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2568	2567	2568	2567
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์				
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์ที่กำหนดให้เป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง				
สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน	4,209	8,959	4,209	8,959
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	3,224	8,838	3,224	8,838
สัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงินและอัตราดอกเบี้ย	15,047	6,984	15,047	6,984
รวมสินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์	22,480	24,781	22,480	24,781
หนี้สินตราสารอนุพันธ์				
หนี้สินตราสารอนุพันธ์ที่กำหนดให้เป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง				
สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน	3,213	-	3,213	-
สัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงินและอัตราดอกเบี้ย	61,078	20,010	61,078	20,010
รวมหนี้สินตราสารอนุพันธ์	64,291	20,010	64,291	20,010

ตราสารอนุพันธ์ที่กำหนดให้เป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง

การป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด

ความเสี่ยงด้านราคาน้ำมัน

บริษัทฯ มีสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันที่กำหนดให้เป็นเครื่องมือที่ใช้ในการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดของราคาน้ำมันอากาศยาน โดยมีใช่เป็นการแสวงหารายได้หรือหวังผลกำไรเพิ่มเติมจากการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน โดยบริษัทฯ ได้ทำสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันกับสถาบันการเงิน ซึ่งเป็นไปตาม กลยุทธ์การบริหารความเสี่ยงที่กำหนดโดยคณะกรรมการบริษัทฯ

รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงนี้ถือว่ามีความสัมพันธ์เชิงเศรษฐกิจกับเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง เนื่องจากสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันมีเงื่อนไขที่ตรงกันกับเงื่อนไข

ของรายการที่คาดการณ์ที่มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ในระดับสูงมากที่จะเกิดขึ้น อันได้แก่ ปริมาณการซื้อน้ำมัน และวันที่คาดว่าจะจ่ายชำระ บริษัทฯ ได้กำหนดอัตราส่วนการป้องกันความเสี่ยงไว้ที่ 1:1 เนื่องจากความเสี่ยงอ้างอิงของสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันเหมือนกับองค์ประกอบของความเสี่ยงที่มีการป้องกัน

ความไม่มีประสิทธิภาพในการป้องกันความเสี่ยงสามารถเกิดได้จากปริมาณการใช้น้ำมันที่เกี่ยวข้องกับความเสี่ยงที่มีการป้องกันของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงและเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงมีความแตกต่างกัน

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

บริษัทฯ มีสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยที่กำหนดให้เป็นเครื่องมือที่ใช้ในการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดของหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าเครื่องบิน โดยบริษัทฯ ได้ทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยกับสถาบันการเงินสำหรับหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าเครื่องบิน โดยบริษัทฯ ได้จ่ายดอกเบี้ยคงที่และรับดอกเบี้ยในอัตราผันแปร

รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงนี้ถือว่ามีความสัมพันธ์เชิงเศรษฐกิจกับเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง เนื่องจากสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยมีเงื่อนไขที่ตรงกันกับเงื่อนไขของหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าเครื่องบินที่มีอัตราดอกเบี้ยแบบลอยตัว โดยในการทดสอบความมีประสิทธิภาพในการ

ป้องกันความเสี่ยง บริษัทฯ ได้เจรจาให้เงื่อนไขของตราสารอนุพันธ์ที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงสอดคล้องกับเงื่อนไขของความเสี่ยงที่ต้องการป้องกัน สำหรับการป้องกันความเสี่ยงของรายการที่คาดการณ์ไว้ ตราสารอนุพันธ์จะครอบคลุมระยะเวลาตั้งแต่วันที่มีการคาดการณ์กระแสเงินสดจนถึงวันที่มีการจ่ายชำระเงินให้แก่เจ้าหนี้ที่มีอัตราดอกเบี้ยแบบลอยตัว

ความไม่มีประสิทธิภาพในการป้องกันความเสี่ยงสามารถเกิดได้จากช่วงเวลาในการเกิดกระแสเงินสดของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงและเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงมีความแตกต่างกัน

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนและอัตราดอกเบี้ย

บริษัทฯ ใช้สัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงินและอัตราดอกเบี้ยเป็นเครื่องมือที่ใช้ในการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดของหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าเครื่องบินที่มีอัตราดอกเบี้ยแบบลอยตัวในสกุลเงินตราต่างประเทศ การป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวถือว่าการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนและความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงนี้ถือว่ามีความสัมพันธ์เชิงเศรษฐกิจกับเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง เนื่องจากสัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงินและอัตราดอกเบี้ยมีเงื่อนไขที่ตรงกันกับเงื่อนไขของหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าเครื่องบินที่มีอัตราดอกเบี้ยแบบลอยตัวในสกุลเงินตราต่างประเทศ

โดยในการทดสอบความมีประสิทธิภาพในการป้องกันความเสี่ยง บริษัทฯ ได้พิจารณาให้เงื่อนไขของตราสารอนุพันธ์ที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงสอดคล้องกับเงื่อนไขของความเสี่ยงที่ต้องการป้องกัน สำหรับการป้องกันความเสี่ยงของรายการที่คาดการณ์ไว้ ตราสารอนุพันธ์จะครอบคลุมระยะเวลาตั้งแต่วันที่มีการคาดการณ์กระแสเงินสดจนถึงวันที่มีการจ่ายชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้ที่มีอัตราดอกเบี้ยแบบลอยตัวในสกุลเงินตราต่างประเทศ

ความไม่มีประสิทธิภาพในการป้องกันความเสี่ยง สามารถเกิดได้จากช่วงเวลาในการเกิดกระแสเงินสดของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงและเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงมีความแตกต่างกัน

รายละเอียดตราสารอนุพันธ์ที่บริษัทฯ ถือไว้เพื่อเป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 แยกตามการครบกำหนดชำระมีดังนี้

	งบการเงินรวม/งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	การครบกำหนดชำระ					
	น้อยกว่า 1 ปี		1 - 5 ปี		รวม	
	2568	2567	2568	2567	2568	2567
สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน						
จำนวนเงินตามสัญญา (พันบาท)	516,376	263,403	-	-	516,376	263,403
ปริมาณการซื้อขาย (บาร์เรล)	210,000	90,000	-	-	210,000	90,000
ราคาน้ำมันเฉลี่ย (เหรียญสหรัฐ/อเมริกา/ บาร์เรล)	77.86	85.36	-	-	77.86	85.36
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย						
จำนวนเงินตามสัญญา (พันบาท)	52,072	51,428	79,334	131,406	131,406	182,834
อัตราดอกเบี้ยคงที่เฉลี่ย (ร้อยละ)	2.14	2.14	2.14	2.14	2.14	2.14
สัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงินและอัตราดอกเบี้ย						
จำนวนเงินตามสัญญา (พันบาท)	356,233	348,840	463,148	819,381	819,381	1,168,221
อัตราดอกเบี้ยคงที่เฉลี่ย (ร้อยละ)	2.97	2.97	3.15	3.07	3.07	3.04
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย (เหรียญสหรัฐ/บาท)	34.06	34.06	34.29	34.19	34.19	34.15

ผลกระทบของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงต่อฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 แสดงได้ดังนี้

	งบการเงินรวม/งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	การเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมซึ่งใช้วัดความไม่มีประสิทธิภาพในการป้องกันความเสี่ยง		สำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดส่วนที่ยังคงป้องกันความเสี่ยงต่อไป	
	2568	2567	2568	2567
	(8)	9	1	9
ปริมาณการซื้อขายน้ำมัน	(8)	9	1	9
หนี้สินภายใต้สัญญาเช่าเครื่องบิน	(39)	(11)	(43)	(4)

ผลกระทบของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงต่อฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 และผลกระทบของการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดต่อบำรุงขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2568 แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม/งบการเงินเฉพาะกิจการ									
	จำนวนเงินตามสัญญา		มูลค่าตามบัญชีสินทรัพย์ (หนี้สิน)		การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าสุทธิรวม ซึ่งใช้วัดความไม่มีประสิทธิภาพในการป้องกันความเสี่ยง		ส่วนที่มีประสิทธิภาพที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น		ส่วนที่ไม่มีประสิทธิภาพที่รับรู้ในกำไรขาดทุน	
	2568	2567	2568	2567	2568	2567	2568	2567	2568	2567
สัญญาแลกเปลี่ยน ราคาน้ำมัน	516	263	1	9	(8)	9	(8)	9	36	6
สัญญาแลกเปลี่ยน อัตราดอกเบี้ย	131	183	3	9	(6)	(4)	(6)	(4)	4	8
สัญญาแลกเปลี่ยน สกุลเงินและ อัตราดอกเบี้ย	819	1,168	(46)	(13)	(33)	(7)	(33)	(7)	(85)	10
รวม	1,466	1,614	(42)	5	(47)	(2)	(47)	(2)	(45)	24

39.2 วัตถุประสงค์และนโยบายการบริหารความเสี่ยงทางการเงิน

เครื่องมือทางการเงินที่สำคัญของกลุ่มบริษัท ประกอบด้วย เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น ค่าใช้จ่ายค่าซ่อมแซมรอรับคืน เงินให้กู้ยืม เงินกู้ยืมระยะสั้น เงินกู้ยืมระยะยาว และหนี้สินตามสัญญาเช่า กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับเครื่องมือทางการเงินดังกล่าว และมีนโยบายการบริหารความเสี่ยง ดังนี้

ความเสี่ยงด้านเครดิต

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงด้านเครดิตที่เกี่ยวข้องกับการค้า เงินให้กู้ยืม เงินฝากกับธนาคารและสถาบันการเงิน และเครื่องมือทางการเงินอื่น ๆ โดยจำนวนเงินสูงสุดที่กลุ่มบริษัทอาจต้องสูญเสียจากการให้สินเชื่อคือมูลค่าตามบัญชีที่แสดงอยู่ในฐานะการเงิน ยกเว้นตราสารอนุพันธ์ซึ่งได้เปิดเผยจำนวนเงินสูงสุดที่กลุ่มบริษัทอาจต้องสูญเสียไว้ในหัวข้อความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง

ลูกหนี้การค้าและเงินให้กู้ยืม

กลุ่มบริษัทบริหารความเสี่ยงโดยใช้นโยบายและขั้นตอนในการควบคุมการให้สินเชื่ออย่างเหมาะสม จึงไม่คาดว่าจะเกิดผลขาดทุนทางการเงินที่มีสาระสำคัญ นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทมีการติดตามยอดคงค้างของลูกหนี้การค้าอย่างสม่ำเสมอ

กลุ่มบริษัทพิจารณาการด้อยค่าทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน อัตราการตั้งสำรองของผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นคำนวณโดยพิจารณาจากอายุหนี้คงค้างนับจากวันที่ถึงกำหนดชำระสำหรับกลุ่มลูกค้าที่มีรูปแบบของความเสี่ยงด้านเครดิตที่คล้ายคลึงกัน โดยจัดกลุ่มลูกค้าตามประเภทของลูกค้า การคำนวณผลขาดทุนจากการด้อยค่าด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นคำนึงถึงข้อมูลที่มีความสมเหตุสมผลและสามารถสนับสนุนได้ที่มีอยู่ ณ วันที่รายงานเกี่ยวกับเหตุการณ์ในอดีต สภาพการณ์ปัจจุบัน และการคาดการณ์สภาวะเศรษฐกิจในอนาคต โดยทั่วไป กลุ่มบริษัทจะตัดจำหน่ายลูกหนี้การค้าออกจากบัญชีตามนโยบายของกลุ่มบริษัทโดยพิจารณาตามความเหมาะสม

เครื่องมือทางการเงินและเงินฝากธนาคาร

กลุ่มบริษัทบริหารความเสี่ยงด้านเครดิตที่เกี่ยวข้องกับยอดคงเหลือกับธนาคารและสถาบันการเงินโดยจะลงทุนกับคู่สัญญาที่ได้รับการอนุมัติแล้วเท่านั้นและอยู่ในวงเงินสินเชื่อที่กำหนดให้กับคู่สัญญาแต่ละราย โดยวงเงินสินเชื่อ

จะถูกสอบทานโดยคณะกรรมการบริษัทเป็นประจำทุกปี และอาจมีการปรับปรุงในระหว่างปีขึ้นอยู่กับความเห็นชอบของคณะกรรมการบริหารของกลุ่มบริษัท การกำหนดวงเงินดังกล่าวเป็นการช่วยลดความเสี่ยงของการกระจุกตัวและบรรเทาผลขาดทุนทางการเงินที่อาจเกิดขึ้นจากผิดนัดชำระของคู่สัญญา

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงด้านเครดิตของตราสารหนี้และตราสารอนุพันธ์ไม่สูงมากนักเนื่องจากคู่สัญญาเป็นธนาคารที่มีอันดับความน่าเชื่อถือด้านเครดิตที่อยู่ในระดับสูงซึ่งประเมินโดยสถาบันจัดอันดับความน่าเชื่อถือด้านเครดิตระหว่างประเทศ

ความเสี่ยงด้านตลาด

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงด้านตลาด 4 ประเภท ได้แก่ ความเสี่ยงจากราคาน้ำมัน ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยและความเสี่ยงจากอัตราผลตอบแทนจากการลงทุนในตราสารทุน กลุ่มบริษัทได้เข้าทำตราสารอนุพันธ์หลากหลายประเภทเพื่อบริหารความเสี่ยงดังกล่าว ดังนี้

- สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน เพื่อช่วยลดความเสี่ยงที่เกิดจากความผันผวนของราคาน้ำมัน
- สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย เพื่อช่วยลดความเสี่ยงที่เกิดจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย
- สัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงินและอัตราดอกเบี้ย เพื่อช่วยลดความเสี่ยงที่เกิดจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยและอัตราแลกเปลี่ยน

ความเสี่ยงด้านราคาน้ำมัน

ความผันผวนของราคาน้ำมันจะขึ้นอยู่กับอุปสงค์และอุปทานของน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดโลก รวมทั้งผลกระทบจากสถานการณ์ทางการเมืองระหว่างประเทศ ซึ่งส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงาน เนื่องจากน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นวัตถุดิบที่สำคัญในการดำเนินธุรกิจขนส่งทางอากาศ

บริษัทฯ ได้มีการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยานอย่างต่อเนื่องเป็นระบบ โดยมีนโยบายการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันให้สามารถจัดทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันไม่เกินร้อยละ 70 ของปริมาณการใช้ในรอบหนึ่งปี และระยะเวลาประกันไม่เกิน 12 เดือน โดยวิธีการกำหนดราคาน้ำมันขั้นต่ำและขั้นสูงไว้ซึ่งบริษัทฯ จะต้องรับภาระส่วนต่างหากราคาน้ำมันต่ำกว่าราคาขั้นต่ำ ในทางกลับกันบริษัทฯ

จะได้รับชดเชยส่วนต่างหากราคาน้ำมันสูงกว่าราคาขั้นสูง โดยการรับชดเชยหรือจ่ายชดเชยส่วนต่างเป็นสกุลเหรียญสหรัฐอเมริกา

บริษัทฯ พิจารณาว่าไม่มีความเสี่ยงอย่างเป็นสาระสำคัญจากการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่สำคัญอันเกี่ยวเนื่องจากการทำสัญญาเช่าเครื่องบินเป็นเงินตราต่างประเทศ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 กลุ่มบริษัทมียอดคงเหลือที่มีสาระสำคัญของสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศ ดังนี้

สกุลเงิน	งบการเงินรวม					
	สินทรัพย์ทางการเงิน		หนี้สินทางการเงิน		อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย	
	2568	2567	2568	2567	2568	2567
	(ล้าน)	(ล้าน)	(ล้าน)	(ล้าน)	(บาทต่อหน่วยเงินตราต่างประเทศ)	
ยูโร	5	3	1	1	37.17	35.42
เรนมินบิ	3	4	-	-	4.51	4.65
รูปีอินเดีย	33	81	-	1	0.35	0.39
เหรียญสิงคโปร์	12	13	1	1	24.57	25.04
รูเบิลรัสเซีย	132	141	-	-	0.40	0.32
เหรียญสหรัฐอเมริกา	229	179	94	123	31.58	33.98
ดองเวียดนาม	27,832	22,260	611	610	0.001	0.001

สกุลเงิน	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	สินทรัพย์ทางการเงิน		หนี้สินทางการเงิน		อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย	
	2568	2567	2568	2567	2568	2567
	(ล้าน)	(ล้าน)	(ล้าน)	(ล้าน)	(บาทต่อหน่วยเงินตราต่างประเทศ)	
ยูโร	5	3	1	1	37.17	35.42
เรนมินบิ	3	4	-	-	4.51	4.65
รูปีอินเดีย	33	81	-	1	0.35	0.39
เหรียญสิงคโปร์	12	13	1	-	24.57	25.04
รูเบิลรัสเซีย	132	141	-	-	0.40	0.32
เหรียญสหรัฐอเมริกา	229	179	93	122	31.58	33.98
ดองเวียดนาม	27,832	22,260	611	610	0.001	0.001

การวิเคราะห์ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน

กลุ่มบริษัทพิจารณาว่าไม่มีความเสี่ยงอย่างเป็นสาระสำคัญจากการเปลี่ยนแปลงของสกุลเงินตราต่างประเทศ

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยที่สำคัญอันเกี่ยวข้องกับเงินให้กู้ยืมระยะยาว หนี้สินตามสัญญาเช่าและเงินกู้ยืมระยะยาว สินทรัพย์และหนี้สินทางการเงิน

ส่วนใหญ่มีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด หรือมีอัตราดอกเบี้ยคงที่ซึ่งใกล้เคียงกับอัตราตลาดในปัจจุบัน กลุ่มบริษัทบริหารความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยโดยเข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย และสัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงินและอัตราดอกเบี้ย เพื่อที่จะแลกเปลี่ยนความแตกต่างระหว่างดอกเบี้ยตามอัตราผันแปรและดอกเบี้ยตามอัตราคงที่ ซึ่งอ้างอิงจากมูลค่าเงินต้นและอัตราดอกเบี้ยที่กำหนดร่วมกันไว้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 สินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินที่สำคัญสามารถจัดตามประเภทอัตราดอกเบี้ย และสำหรับสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่สามารถแยกตามวันที่ครบกำหนดหรือวันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ (หากวันที่มีการกำหนดอัตราดอกเบี้ยใหม่ถึงก่อน) ได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม						
	2568						
	อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ยปรับขึ้นลงตามราคาตลาด	ไม่มีอัตราดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง (ร้อยละต่อปี)
	ภายใน 1 ปี	มากกว่า 1 ถึง 5 ปี	มากกว่า 5 ปี				
สินทรัพย์ทางการเงิน							
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	229	-	-	8,482	849	9,560	หมายเหตุ 7
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น	-	-	-	-	1,423	1,423	-
ค่าใช้จ่ายค่าซ่อมแซมรอรับคืน	-	-	-	-	28	28	-
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	465	-	-	-	4	469	1.3 - 2.5
เงินลงทุนในตราสารทุน	-	-	-	-	14,886	14,886	-
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	-	-	-	18	-	18	หมายเหตุ 39
หนี้สินทางการเงิน							
เงินเบิกเกินบัญชีและเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	1,260	-	-	405	-	1,665	หมายเหตุ 18
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น	-	-	-	-	1,737	1,737	-
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	260	-	-	-	-	260	หมายเหตุ 6
หนี้สินทางการเงินหมุนเวียนอื่น	-	-	-	-	3	3	-
เงินกู้ยืมระยะยาว	-	-	-	7,469	-	7,469	หมายเหตุ 20
หนี้สินทางการเงินระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	151	532	13,738	-	-	14,421	7.97
หนี้สินตามสัญญาเช่า	871	840	89	-	-	1,800	2.60 - 7.56
หนี้สินทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	-	-	-	61	-	61	หมายเหตุ 39

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม						
	2567						
	อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ย ปรับขึ้นลง ตามราคา ตลาด	ไม่มี อัตรา ดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ยที่ แท้จริง (ร้อยละต่อปี)
	ภายใน 1 ปี	มากกว่า 1 ถึง 5 ปี	มากกว่า 5 ปี				
สินทรัพย์ทางการเงิน							
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	229	-	-	7,359	648	8,236	หมายเหตุ 7
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น	-	-	-	-	1,390	1,390	-
ค่าใช้จ่ายค่าซ่อมแซมรอรับคืน	-	-	-	-	430	430	-
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	5,303	-	-	9	-	5,312	2.0 - 2.5
เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน	-	-	-	1	-	1	0.1 - 2.0
เงินลงทุนในตราสารทุน	-	-	-	-	18,891	18,891	-
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	-	-	-	16	-	16	หมายเหตุ 39
หนี้สินทางการเงิน							
เงินเบิกเกินบัญชีและเงินกู้ยืมระยะสั้น จากสถาบันการเงิน	201	-	-	561	-	762	หมายเหตุ 18
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น	-	-	-	-	1,997	1,997	-
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	684	-	-	-	-	684	หมายเหตุ 6
เงินกู้ยืมระยะยาว	-	-	-	9,390	-	9,390	หมายเหตุ 20
หนี้สินทางการเงินระยะยาวจากกิจการ ที่เกี่ยวข้องกัน	122	397	13,926	-	-	14,445	7.97
หนี้สินตามสัญญาเช่า	970	1,452	96	-	-	2,518	2.60 - 7.56
หนี้สินทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	-	-	-	20	-	20	หมายเหตุ 39

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ						
	2568						
	อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ย ปรับขึ้นลง ตามราคา ตลาด	ไม่มี อัตรา ดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ยที่ แท้จริง (ร้อยละต่อปี)
	ภายใน 1 ปี	มากกว่า 1 ถึง 5 ปี	มากกว่า 5 ปี				
สินทรัพย์ทางการเงิน							
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	9	-	-	6,875	583	7,467	หมายเหตุ 7
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น	-	-	-	-	591	591	-
ค่าใช้จ่ายค่าซ่อมแซมรอรับคืน	-	-	-	-	28	28	-
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	202	-	-	-	4	206	2.1 - 2.3
เงินลงทุนในตราสารทุน	-	-	-	-	10,930	10,930	-
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	-	-	-	18	-	18	หมายเหตุ 39
หนี้สินทางการเงิน							
เงินเบิกเกินบัญชีและเงินกู้ยืมระยะสั้น จากสถาบันการเงิน	1,260	-	-	-	-	1,260	หมายเหตุ 18
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น	-	-	-	-	1,649	1,649	-
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	260	-	-	-	-	260	หมายเหตุ 6
หนี้สินทางการเงินหมุนเวียนอื่น	-	-	-	-	3	3	-
เงินกู้ยืมระยะยาว	-	-	-	7,126	-	7,126	หมายเหตุ 20
หนี้สินตามสัญญาเช่า	774	799	53	-	-	1,626	2.60 - 7.56
หนี้สินทางการเงิน ไม่หมุนเวียนอื่น	-	-	-	61	-	61	หมายเหตุ 39

	งบการเงินเฉพาะกิจการ						
	2567						
	อัตราดอกเบี้ยคงที่			อัตราดอกเบี้ยปรับขึ้นลงตามราคาตลาด	ไม่มีอัตราดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง (ร้อยละต่อปี)
	ภายใน 1 ปี	มากกว่า 1 ถึง 5 ปี	มากกว่า 5 ปี				
สินทรัพย์ทางการเงิน							
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	9	-	-	6,732	428	7,169	หมายเหตุ 7
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น	-	-	-	-	648	648	-
ค่าใช้จ่ายค่าซ่อมแซมรอรับคืน	-	-	-	-	430	430	-
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	5,036	-	-	9	-	5,045	2.1 - 2.3
เงินฝากธนาคารที่มีภาระค้ำประกัน	-	-	-	1	-	1	0.1 - 2.0
เงินลงทุนในตราสารทุน	-	-	-	-	13,889	13,889	-
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	-	-	-	16	-	16	หมายเหตุ 39
หนี้สินทางการเงิน							
เงินเบิกเกินบัญชีและเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	200	-	-	-	-	200	หมายเหตุ 18
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น	-	-	-	-	1,970	1,970	-
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	684	-	-	-	-	684	หมายเหตุ 6
เงินกู้ยืมระยะยาว	-	-	-	8,622	-	8,622	หมายเหตุ 20
หนี้สินตามสัญญาเช่า	846	1,336	53	-	-	2,235	2.60 - 7.56
หนี้สินทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	-	-	-	20	-	20	หมายเหตุ 39

การวิเคราะห์ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ย

กลุ่มบริษัทพิจารณาว่าไม่มีความเสี่ยงอย่างเป็นสาระสำคัญจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด

ความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 กลุ่มบริษัทมีหนี้สินประมาณร้อยละ 33 ที่จะครบกำหนดชำระภายในหนึ่งปี เมื่อเทียบกับมูลค่าตามบัญชีทั้งหมดของหนี้สินดังกล่าวที่แสดงอยู่ในงบการเงิน (2567: ร้อยละ 30) (งบการเงินเฉพาะกิจการ: ร้อยละ 33 (2567: ร้อยละ 29)) กลุ่มบริษัทได้ประเมินการกระจุกตัวของความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการกู้ยืมเงินเพื่อนำไปชำระหนี้สินเดิมและได้ข้อสรุปว่าความเสี่ยงดังกล่าวอยู่ในระดับต่ำ กลุ่มบริษัทมีความสามารถในการเข้าถึงแหล่งของเงินทุนที่หลากหลายอย่างเพียงพอ

รายละเอียดการครบกำหนดชำระของหนี้สินทางการเงินที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์และเครื่องมือทางการเงินที่เป็นตราสารอนุพันธ์ของกลุ่มบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 ซึ่งพิจารณาจากกระแสเงินสดตามสัญญาที่ยังไม่คิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบัน สามารถแสดงได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม			
	2568			
	ไม่เกิน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	รวม
รายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์				
เงินเบิกเกินบัญชีและเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	1,731,769	-	-	1,731,769
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น	1,736,717	-	-	1,736,717
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	262,600	-	-	262,600
หนี้สินตามสัญญาเช่า	928,054	892,546	108,705	1,929,305
เงินกู้ยืมระยะยาว	1,825,661	6,361,069	-	8,186,730
หนี้สินทางการเงินระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	1,191,450	5,008,904	25,902,968	32,103,322
รวมรายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์	7,676,251	12,262,519	26,011,673	45,950,443
ตราสารอนุพันธ์				
สินทรัพย์และหนี้สินตราสารอนุพันธ์: จำชำระสุทธิ	16,908	32,030	-	48,938
รวมตราสารอนุพันธ์	16,908	32,030	-	48,938

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม			
	2567			
	ไม่เกิน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	รวม
รายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์				
เงินเบิกเกินบัญชีและเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	759,851	-	-	759,851
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น	1,997,165	-	-	1,997,165
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	684,000	-	-	684,000
หนี้สินตามสัญญาเช่า	1,055,241	1,527,964	120,001	2,703,206
เงินกู้ยืมระยะยาว	1,847,828	8,622,299	197,431	10,667,558
หนี้สินทางการเงินระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	1,167,500	4,910,690	27,192,631	33,270,821
รวมรายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์	7,511,585	15,060,953	27,510,063	50,082,601
ตราสารอนุพันธ์				
สินทรัพย์และหนี้สินตราสารอนุพันธ์: รับชำระสุทธิ	40,988	30,841	-	71,829
รวมตราสารอนุพันธ์	40,988	30,841	-	71,829

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	2568			
	ไม่เกิน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	รวม
รายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์				
เงินเบิกเกินบัญชีและเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	1,286,900	-	-	1,286,900
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น	1,648,897	-	-	1,648,897
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	262,600	-	-	262,600
หนี้สินตามสัญญาเช่า	825,660	840,143	68,391	1,734,194
เงินกู้ยืมระยะยาว	1,630,857	6,187,772	-	7,818,629
รวมรายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์	5,654,914	7,027,915	68,391	12,751,220
ตราสารอนุพันธ์				
สินทรัพย์และหนี้สินตราสารอนุพันธ์: จำหน่ายสุทธิ	16,908	32,030	-	48,938
รวมตราสารอนุพันธ์	16,908	32,030	-	48,938

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	2567			
	ไม่เกิน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	รวม
รายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์				
เงินเบิกเกินบัญชีและเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	200,000	-	-	200,000
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น	1,969,897	-	-	1,969,897
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	684,000	-	-	684,000
หนี้สินตามสัญญาเช่า	921,614	1,398,064	70,123	2,389,801
เงินกู้ยืมระยะยาว	1,553,965	8,047,616	197,431	9,799,012
รวมรายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์	5,329,476	9,445,680	267,554	15,042,710
ตราสารอนุพันธ์				
สินทรัพย์และหนี้สินตราสารอนุพันธ์: รับชำระสุทธิ	40,988	30,841	-	71,829
รวมตราสารอนุพันธ์	40,988	30,841	-	71,829

39.3 มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

เนื่องจากเครื่องมือทางการเงินส่วนใหญ่ของกลุ่มบริษัท จัดอยู่ในประเภทระยะสั้นหรือมีอัตราดอกเบี้ยใกล้เคียงกับ อัตราดอกเบี้ยในตลาด กลุ่มบริษัทจึงประมาณมูลค่ายุติธรรม ของเครื่องมือทางการเงินใกล้เคียงกับมูลค่าตามบัญชีที่แสดง ในงบฐานะการเงิน

กลุ่มบริษัทมีวิธีการและสมมติฐานที่ใช้ในการประมาณ มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน ดังนี้

- ก) สินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่จะครบกำหนด ในระยะเวลาอันสั้น แสดงมูลค่ายุติธรรมโดยประมาณ ตามมูลค่าตามบัญชีที่แสดงในงบฐานะการเงิน
- ข) เงินลงทุนในตราสารทุน แสดงมูลค่ายุติธรรมตาม ราคาตลาด หรืออ้างอิงจากแบบจำลองราคาที่ได้รับ การยอมรับโดยทั่วไป ในกรณีที่ไม่มีราคาตลาด
- ค) มูลค่ายุติธรรมของเงินให้สินเชื่อประมาณจากมูลค่า ปัจจุบันของกระแสเงินสดคิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ย ตลาดปัจจุบันของเงินให้สินเชื่อประเภทเดียวกัน
- ง) หนี้สินตามสัญญาเช่า หนี้สินทางการเงินระยะยาวจาก กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกัน และเงินกู้ยืมระยะยาวที่จ่าย

- ดอกเบี้ยในอัตราคงที่ แสดงมูลค่ายุติธรรมโดยการ คำนวณมูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดจ่ายใน อนาคต คิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยโดยประมาณ ในตลาดปัจจุบัน สำหรับเงินกู้ยืมที่มีเงื่อนไขใกล้เคียงกัน
- จ) เงินกู้ยืมระยะยาวที่จ่ายดอกเบี้ยในอัตราใกล้เคียงกับ อัตราดอกเบี้ยในตลาด แสดงมูลค่ายุติธรรม โดยประมาณตามมูลค่าตามบัญชีที่แสดงใน งบฐานะการเงิน
 - ฉ) ตราสารอนุพันธ์ แสดงมูลค่ายุติธรรมซึ่งคำนวณ โดยใช้เทคนิคการคิดลดกระแสเงินสดในอนาคตและ แบบจำลองตามทฤษฎีในการประเมินมูลค่า ซึ่งข้อมูลที่นำมาใช้ในการประเมินมูลค่าส่วนใหญ่ เป็นข้อมูลที่สามารถสังเกตได้ในตลาดที่เกี่ยวข้อง เช่น อัตราแลกเปลี่ยนทันที อัตราแลกเปลี่ยนล่วงหน้า ของเงินตราต่างประเทศ เส้นอัตราผลตอบแทน ของอัตราดอกเบี้ย และเส้นราคาล่วงหน้าของสินค้า โภคภัณฑ์ เป็นต้น กลุ่มบริษัทได้คำนึงถึงผลกระทบ ของความเสี่ยงด้านเครดิตของคู่สัญญาในการประมาณ มูลค่ายุติธรรมของตราสารอนุพันธ์

40. การบริหารจัดการทุน

วัตถุประสงค์ในการบริหารจัดการทุนที่สำคัญของกลุ่มบริษัท คือการจัดให้มีซึ่งโครงสร้างทุนที่เหมาะสมเพื่อสนับสนุน การดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัท และเสริมสร้างมูลค่าการถือหุ้นให้กับผู้ถือหุ้น รวมถึงการปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงิน ตามที่กำหนดไว้ในสัญญาเช่าเครื่องบินและสัญญาเงินกู้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 กลุ่มบริษัทมีอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ 2.8:1 (2567: 2.5:1) และ เฉพาะบริษัทที่มีอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ 2.6:1 (2567: 2.3:1)

41. เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2569 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทได้มีมติเห็นชอบให้เสนอต่อที่ประชุมสามัญ ผู้ถือหุ้นประจำปี 2568 ในเรื่องการจ่ายเงินปันผลเพิ่มเติมจากกำไรของผลการดำเนินงานตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2568 - 31 ธันวาคม 2568 ในอัตราหุ้นละ 0.70 บาท ให้แก่ผู้ถือหุ้น ทั้งนี้ เงินปันผลดังกล่าวขึ้นอยู่กับมติ จากที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี

42. การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติให้ออกโดยคณะกรรมการบริษัทเมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2569

1. รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย

รายชื่อกรรมการ	บริษัทย่อย															
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1. นายปราเสริฐ ปราสาททองโอสถ				X												X
2. นางวัลลีย์ ปราสาททองโอสถ				/												
3. นางสาวสมฤทัย ปราสาททองโอสถ		/	/					X	X							
4. นายศรีภพ สารสาส															X	
5. นายสมบุรณ์ กิตยาณทรัพย์															/	
6. นายประดิษฐ์ ฑีฆกุล		/	/	/								/				/
7. นายพูนพิงค์ ปราสาททองโอสถ	X	X	X	/	X	X	X			X	X	X		X		/
8. นายอนวัช ลีละวัฒน์วัฒนา		/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/		/	/	/
9. นายพูนยศ เรือไพรรัตน์		//			//	//	//			//	//					
10. นางสาวพุลสุข ธีรวานิชย์ผล		/	/		/	/	/	/	/	/	/			/		
11. นางสาวอณัญญา เนตรประไพ		/											/			
12. พลอากาศโท เดชิศร์ เจริญวงศ์													X			
13. นางสาวตรีศรัณย์ สัตกะสิน													/			
14. นายนิพนธ์ ปิยะพันธ์	/															

รายชื่อกรรมการ	บริษัทย่อย															
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
15. นางจันทร์ทิพย์ ทองกันยา	/															
16. นางสาวสิฬภัทร ลิฬหวณิช															/	
17. นายสัจวัต เจมส์ ชินแคลร์			//					//	//							
18. นายแบร์รี แนสเบอร์ก			/													

หมายเหตุ:

1. / = กรรมการ // = กรรมการผู้จัดการ X = ประธานกรรมการ
2. บริษัทย่อย หมายถึงบริษัทย่อยที่มีนัยสำคัญ เช่น มีรายได้รวมตามงบกำไรขาดทุนรวมของบริษัทน้อยกว่าร้อยละ 10 ของรายได้รวมตามงบกำไรขาดทุนรวมของบริษัทล่าสุด

บริษัทย่อย

1. บริษัท การบินกรุงเทพบริการภาคพื้น จำกัด
4. บริษัท บางกอกแอร์เวย์สโฮลดิ้ง จำกัด
7. บริษัท ครีวการบินกรุงเทพสมุย จำกัด
10. บริษัท กูร์เมท์ พรีเม่ จำกัด
13. บริษัท บางกอกแอร์ เอวิเอชั่น เทรนนิง เซ็นเตอร์ จำกัด
16. บริษัท กรุงเทพบริหารสนามบิน จำกัด
2. บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด
5. บริษัท ครีวการบินกรุงเทพภูเก็ต จำกัด
8. บริษัท เอสเอ เซอร์วิสเฮส จำกัด
11. บริษัท ครีวการบินกรุงเทพเชียงใหม่ จำกัด
14. บริษัท ครีวการบินกรุงเทพดอนเมือง จำกัด
3. บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพเวิร์ลด์ไวด์เฟลท์เซอร์วิส จำกัด
6. บริษัท ปิเอซี กูร์เมท์ เฮ้าส์ จำกัด
9. บริษัท ปิเอฟเอส คาร์โก้ ดีเอ็มเค จำกัด
12. บริษัท มอร์แดนพรี จำกัด
15. บริษัท กรุงเทพ ริทแมนเจเนนท์ จำกัด

ที่ตั้งสำนักงานบริษัท ฯ

Head Office

99 Mu 14, Vibhavadirangsit Rd., Chom Phon,
Chatuchak, Bangkok 10900 Thailand
Reservation Center: 1771
Tel: +66 (2) 270 6699
Fax: +66 (2) 265 5556
Sales Tel: +66 (2) 265 5678
Fax: +66 (2) 265 5522
Email: reservation@bangkokair.com

DON MUEANG INTERNATIONAL AIRPORT

Don Mueang International Airport,
Terminal 2, Floor 3th, (Entrance No.14)
222 Vibhavadi Rangsit Road, Sanambin
Sub District, Don Mueang District,
Bangkok, 10210
Tel: 02 024 5990-1
E-mail:dmkrrpg@bangkokair.com

Chiang Mai Airport Office

1st Floor, Chiang Mai International Airport,
Chiang Mai 50000 Thailand
Tel: +66 (53) 281 519 ext 11/14
Fax: +66 (53) 281 519 ext 18
Email: cnxrrpg@bangkokair.com

Mae Hong Son Airport Office

Mae Hong Son Airport Niwet Phisan Road,
Muang, Mae Hong Son 58000
Telephone Number: +66 (53) 611 426
Fax: +66 (53) 611 425
E-mail: hgnrrpg@bangkokair.com

Bangkok Airport Office

Suvarnabhumi International Airport
Passenger Main Terminal, 6th Floor, Row F
999 Mu 10, Bangna-Trat Rd., RachaThewa,
Bang-Phli Samutprakan 10540 Thailand
Tel: 1771
Fax: +66 (2) 134 3895
Email: reservation@bangkokair.com

Trat Airport Office

99 Mu 3, Tasom, Khao Saming,
Trat 23150 Thailand
Tel: +66 (39) 525 767-68
Fax: +66 (39) 525 769
Email: tdxrrpg@bangkokair.com

Lampang Airport Office

Lampang Airport
175 Sanarmbin 1 Rd.,Phrabaht,
Lampang 52000 Thailand.
Tel: +66 (54) 821-522
Fax:+66 (54) 821-521
Email: lprrpg@bangkokair.com

Sukhothai Airport Office

99 Mu 4, Klongkrajong, Sawankaloke,
Sukhothai 64110 Thailand
Tel: +66 (55) 647 224
Fax: +66 (55) 647 222
Email: thsrrpg@bangkokair.com

Samui Airport Office

99 Mu 4 , Bo Phud, Koh Samui,
Suratthani 84320 Thailand
Operator Tel: +66 (77) 428 500
Ticketing Tel: +66 (77) 428 555
Fax: +66 (77) 601 162
Email: usmrrpg@bangkokair.com

Samui Chaweng Office

54/4 Mu 3, Bo Phud, Koh Samui,
Suratthani 84320 Thailand
Reservation Center:
Tel: +66 (77) 601 300
Fax: + 66 (77) 422 235
Email: usmtopg@bangkokair.com

Phuket Airport Office

Phuket International Airport, 3rd Floor,
Phuket 83000 Thailand
Tel: +66 (76) 205 400-2
Fax: +66 (76) 327 114
Email: hktrrpg@bangkokair.com

Phuket Town Office

158/2-3 Yaowaraj Rd.,
Phuket 83000 Thailand
Tel: +66 (76) 225 033-5
Fax: +66 (76) 356 029
Email: hkttopg@bangkokair.com

Krabi Airport Office

Krabi International Airport Building 1,
3rd Floor,
133 Mu 5, Nuaklong, Krabi 81130 Thailand
Tel: +66 (75) 701 608-9
Fax: +66 (75) 701 607
Email: kbvrrpg@bangkokair.com

Hat Yai International Airport Office

99 Moo 3, Klong La, Klong Hue Kong
Songkha 90115 Thailand
Tel: +66 (0) 7422 7427
Fax: +66 (0) 7422 7426
Email: hdykkpg@bangkokair.com

Pattaya Airport Office

U -Tapao International Airport
70 Mu 2, Pla, Banchang, Rayong 21130
Thailand
Tel: +66 (38) 245 599
Fax: +66 (38) 245 979
Email: utprpg@bangkokair.com

Singapore Airport Office

Bangkok Airways Public Company Limited
Changi Airport Terminal 1
unit041-04F, Singapore 819142
Tel: +65 6545 8481
Fax: +65 6546 8982
E mail: sinkkpg@bangkokair.com

Luang Prabang International Airport Office

Luang Prabang International Airport
(International Terminal)
Hat Hien, Ban Hat Hien
Luang Prabang, Lao PDR
Tel: +856 (71) 253 253
Fax: +856 (71) 253 253

Yangon Airport Office

Room No. 14/15 Departure Terminal,
Yangon International Airport,
Yangon, Republic of the Union of Myanmar
Tel & Fax: +95 (1) 533 194

Siem Reap Town Office

28,29 Eo, St. Sivutha, Phum Modol II,
Sangkat Svay Dangcum,
Srok/Khet, Siem Reap, Cambodia.
Tel: +855 (23) 971 771,
+855 (63) 965 422-3
Fax: +855 (63) 965 424
Email: reprpg@bangkokair.com

Techo International Airport Office

Airline Building 7th Floor,999 Samdach
Techo Hun Sen Blvd, Taprum Village,
Kandal Stung District,
Kandal Province, Cambodia
Tel: +855 (23) 898 989
Fax: NIL
Email: pnhrpg@bangkokair.com

Guilin Town Office

No. 41, Binjiang Road, Guilin 541002,
P.R. China

Luang Prabang Town Office

57/6 Srisawangwong Rd.,
District 3, Bann Xiengmuan,
Luang Prabang, Lao PDR
Tel: +856 (71) 253 334
Fax: +856 (71) 253 335
Email: lpqrrpg@bangkokair.com

Yangon Town Office

0305 3rd FL., Sakura Tower
339 Bogyoke Aung San Rd.,
Kyauktada Township,
Yangon, Republic of the Union of Myanmar
Tel: +95 (1) 255 122, +95 (1) 255 265
Fax: +95 (1) 255 119

Siem Reap Angkor International Airport Office

Sotnikum District, Siem Reap Province,
Cambodia
Telephone Number : +855 63 900 160
Fax : +855 63 967 888

Phnom Penh Town Office

No.61A, 214 Sangkat Beong Rang,
Khan Don Penh, Phnom Penh, Cambodia
Tel: +855 (23) 971 771, +855 (23) 966 556-8
Fax: +855 (23) 966 554
Email: pnhrpg@bangkokair.com



