



รายงานประจำปี **2555**
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

THAI
A380
THE SMOOTHEST WAY TO FLY

สู่ทุกจุดหมาย
ด้วยความสบาย
เหนือระดับ



แล้วการรอคอยก็สิ้นสุดลง
เครื่องบินแอร์บัส เอ 380 ของการบินไทย
เครื่องบินโดยสาร 2 ชั้นที่ทันสมัยที่สุด
พร้อมพาคุณทะยานสู่จุดหมายแล้วด้วยเทคโนโลยีล้ำสมัย
ผสานกับบริการเอื้ออำนวยที่อบอุ่น

มาร่วมเป็นส่วนหนึ่งของความภาคภูมิใจไปกับเราก่อนใคร
จากสุวรรณภูมิสู่ฮ่องกง โตเกียว และแฟรงก์เฟิร์ต

สารบัญ

สารจากประธานกรรมการบริษัทฯ	2
สารจากกรรมการผู้อำนวยการใหญ่	4
ผลงานและการดำเนินงานสำคัญปี 2555	7
ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป	11
ลักษณะการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ	12
โครงสร้างรายได้ของบริษัทฯ	16
การเปลี่ยนแปลงของลักษณะการประกอบธุรกิจ	18
การดำเนินงานของธุรกิจหลัก	19
การดำเนินงานของบริษัทฯย่อยและบริษัทร่วม	56
การปฏิบัติตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540	59
สภาวะอุตสาหกรรมการบินและการแข่งขัน	60
การบริหารความเสี่ยงและปัจจัยความเสี่ยง	63
โครงสร้างการถือหุ้นและการจัดการ	67
รายงานของคณะกรรมการธรรมาภิบาล	86
การปฏิบัติตามหลักการค้ากับดูแลกิจการที่ดี	87
รายการระหว่างกัน	108
คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงิน	119
แนวทางการดำเนินธุรกิจและกลยุทธ์ของบริษัทฯ	134
ผลการดำเนินงานในรอบ 5 ปี	136
รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการ ในการจัดทำรายงานทางการเงินประจำปี 2555	137
รายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ	138
รายงานของผู้สอบบัญชี	140
งบการเงิน	141
หมายเหตุประกอบงบการเงิน	149
ข้อมูลทั่วไป	189
คณะกรรมการ	194
ฝ่ายบริหาร	198
THAI On-line Offices	202



สารจาก
ประธาน
กรรมการบริษัทฯ



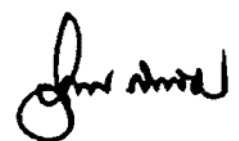
“ การบินไทยจะเร่งพัฒนาอย่างต่อเนื่องเพื่อสร้างสรรค์
ประโยชน์สูงสุดให้แก่ผู้เกี่ยวข้องของทุกภาคส่วนโดยจะยึดมั่น
ในหลักธรรมาภิบาล การดำเนินงานที่โปร่งใสและเป็นธรรม
ควบคู่ไปกับการรับผิดชอบต่อสังคม และสิ่งแวดล้อมเพื่อให้การบินไทย
สามารถเติบโตต่อไปอย่างมั่นคงในฐานะของสายการบินแห่งชาติ
ของคนไทยทุกคน ”

ในปี 2555 เป็นอีกปีหนึ่งของความท้าทายที่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ต้องดำเนินการท่ามกลางสภาวะแวดล้อมของเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัว ไม่ว่าจะเป็นการแก้ไขปัญหาหนี้สินในยุโรป และสถานการณ์เศรษฐกิจชะลอตัวในประเทศสหรัฐอเมริกา การแข่งขันของสายการบินต้นทุนต่ำที่ขยายตัวอย่างรวดเร็ว และราคาน้ำมันที่มีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ ได้เน้นการปรับกลยุทธ์ในด้านการป้องกันความเสี่ยงของราคาน้ำมันได้เป็นอย่างดีในปี 2555 รวมทั้งการบริหารต้นทุน และการปรับยุทธศาสตร์ด้านการตลาดและการขายในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปีได้สำเร็จ สามารถพลิกฟื้นบริษัทฯ ให้มีผลประกอบการกำไรได้ในที่สุด ซึ่งถือว่าเป็นความสำเร็จที่สำคัญอีกครั้งหนึ่งของบริษัทฯ

สำหรับในปี 2556 บริษัทฯ ยังคงเร่งพัฒนาต่อไปภายใต้แนวคิด “Connecting Asia” โดยมีเป้าหมายในการพัฒนาบริษัทฯ ไปสู่การเป็นสายการบินชั้นนำในภูมิภาคที่เชื่อมต่อการเดินทางระหว่างภูมิภาคเอเชีย เข้ากับภูมิภาคอื่นๆ ของโลกโดยใช้กรุงเทพฯ เป็นศูนย์กลาง (Connecting Hub) ขณะเดียวกันบริษัทฯ ได้จัดตั้งสายการบิน “THAI Smile” เพื่อสนับสนุนการกระจายผู้โดยสารต่อไปยังจุดหมายปลายทางในภูมิภาคเอเชีย ภายใต้ภาพลักษณ์ที่สดใส คล่องแคล่ว ทันสมัยและเป็นมิตรด้วยกลยุทธ์ที่เน้นความคุ้มค่าด้านราคา และการบริการที่ประทับใจ มีการปรับระบบสารบบแท็บเล็ตบนเครื่องบินที่เพิ่มเนื้อหาในส่วนที่เกี่ยวข้องกับประเทศจุดหมายปลายทางของเที่ยวบิน ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวการคาดการณ์การลงทุน เพื่อตอบสนองกับความต้องการของผู้บริโภคในทุกระดับ ซึ่งกลยุทธ์ดังกล่าวจะมีส่วนสำคัญในการสนับสนุนให้เกิดการเคลื่อนย้ายทรัพยากรภายในภูมิภาค ทั้งสินค้า แรงงาน รวมถึงองค์ความรู้ต่างๆ ซึ่งเป็นไปในทิศทางที่สอดคล้องและสนับสนุนต่อการขับเคลื่อน การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) ที่จะเกิดขึ้น ในปี 2558

นอกเหนือจากการดำเนินธุรกิจเชิงพาณิชย์แล้ว บริษัทฯ ยังให้ความสำคัญในเรื่องของการบริหารจัดการที่ดี (Good Governance) ภายใต้กรอบการจัดการตามหลักธรรมาภิบาลที่มุ่งเน้นการดำเนินธุรกิจอย่างโปร่งใสสามารถตรวจสอบได้ ควบคู่ไปกับการส่งเสริมกิจกรรมด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม (Corporate Social Responsibility : CSR) ซึ่งบริษัทฯ ให้ความสำคัญและได้ดำเนินการไปพร้อมกับการดำเนินธุรกิจ ทั้งนี้ได้จัดกิจกรรมที่ทุกฝ่ายมีส่วนร่วมอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะโครงการที่มีส่วนช่วยในการพัฒนาสังคมและคุณภาพชีวิตของประชาชน เช่น โครงการรวมใจไทยถวายในหลวงเฉลิมพระเกียรติ 84 พรรษา โดยบริจาคเงินให้แก่โรงพยาบาลศิริราช จำนวน 84 ล้านบาท โครงการมอบทุนการศึกษาสำหรับเยาวชน โครงการช่วยเหลือผู้ด้อยโอกาสทางสังคม โครงการอาสาสมัครลูกเรือการบินไทยสถานีตำรวจนครบาลบางซื่อ รวมถึงโครงการฟื้นฟูสิ่งแวดล้อม เป็นต้น ทั้งนี้ บริษัทฯ ตระหนักดีว่าในฐานะสายการบินแห่งชาติความรับผิดชอบต่อสังคมและประเทศชาติโดยรวมเป็นภารกิจสำคัญประการหนึ่งที่บริษัทฯ ต้องยึดถือและดำเนินการอย่างจริงจัง

สุดท้ายนี้ ในนามของคณะกรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และพนักงานการบินไทยทุกคน กระผมใคร่ขอขอบคุณท่านผู้ถือหุ้น ท่านผู้โดยสาร และผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายที่ให้ความไว้วางใจและให้การสนับสนุนการดำเนินงานของบริษัทฯ มาโดยตลอด และขอให้คำมั่นสัญญาว่าการบินไทยจะเร่งพัฒนาอย่างต่อเนื่องเพื่อสร้างสรรค์ประโยชน์สูงสุดให้แก่ผู้เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน โดยจะยึดมั่นในหลักธรรมาภิบาล การดำเนินงาน ที่โปร่งใส และเป็นธรรมควบคู่ไปกับการรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อให้การบินไทยสามารถเติบโตอย่างมั่นคงในฐานะของสายการบินแห่งชาติของคนไทยทุกคน



(นายอำพน กิตติอำพน)
ประธานกรรมการบริษัทฯ

สารจาก
กรรมการ
ผู้อำนวยการใหญ่



“ การดำเนินกลยุทธ์ต่างๆ ของบริษัทฯ ทั้งการ
ยกระดับและพัฒนาด้านบริการ การปรับเปลี่ยน
กลยุทธ์ด้านการตลาดให้เหมาะสมกับสถานการณ์
รวมถึงการมุ่งเน้นรักษาความแข็งแกร่งทางการเงิน จะทำให้
บริษัทฯ สามารถก้าวไปข้างหน้าได้อย่างยั่งยืน ”

การแข่งขันอย่างรุนแรงของสายการบินต่างๆ ทั้งสายการบินขนาดใหญ่ ที่นำโดยสายการบินจากภูมิภาคตะวันออกกลาง ซึ่งมีความได้เปรียบในเรื่องของเงินทุน รวมถึงการมีฝูงบินขนาดใหญ่ที่พร้อมขยายเส้นทางบินไปทุกภูมิภาคของโลก สายการบินขนาดใหญ่ในยุโรปและสหรัฐอเมริกาซึ่งต่างเร่งขยายตลาดเพื่อช่วงชิงส่วนแบ่งตลาดในภูมิภาคเอเชีย อีกทั้งการแข่งขันจากสายการบินต้นทุนต่ำที่เน้นกลยุทธ์ด้านราคาเป็นสำคัญ ตลอดจนวิกฤตเศรษฐกิจในยุโรป และสหรัฐอเมริกาทำให้เกิดการแข่งขันที่รุนแรงจนทำให้ปี 2555 กลายเป็นบททดสอบครั้งสำคัญของการบินไทยที่ต้องเผชิญกับการแข่งขันที่โอบล้อมเข้ามาทุกด้าน และด้วยความร่วมแรงร่วมใจของพนักงานการบินไทยทุกคน ทำให้บริษัท ประสบความสำเร็จเป็นอย่างดีในปีนี้ด้วยผลประกอบการของบริษัท ที่สามารถพลิกกลับมากำไรได้

อย่างไรก็ตาม บริษัท มีความมุ่งมั่นที่จะพัฒนาให้องค์กรก้าวไปข้างหน้าได้อย่างยั่งยืนท่ามกลางภาวะการแข่งขันในธุรกิจขนส่งทางอากาศที่มีแนวโน้มทวีความรุนแรงขึ้นเป็นลำดับ ภายใต้ภาวะเศรษฐกิจโลกที่เต็มไปด้วยความไม่แน่นอน โดยมีการนำกลยุทธ์ต่างๆ มาใช้เพื่อสร้างความเข้มแข็งให้กับบริษัท ดังนี้

การยกระดับการให้บริการเพื่อเสริมความแข็งแกร่งให้พร้อมรับมือกับการแข่งขัน

ตลอดปี 2555 บริษัท ได้มีการดำเนินการหลายประการเพื่อสร้างความแข็งแกร่งให้กับบริษัท และเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน ประการแรกได้แก่ การยกระดับการให้บริการเพื่อเพิ่มความสะดวกสบายแก่ลูกค้ามากขึ้น โดยเริ่มตั้งแต่การบริการก่อนเที่ยวบิน (Pre-Flight Services) มีการพัฒนาการให้บริการข้อมูลเที่ยวบินผ่านระบบอินเทอร์เน็ต และโทรศัพท์มือถือ ระบบการเช็คอินด้วยตนเองผ่านระบบ SMS โดยใช้ 2D Barcode รวมถึงการสั่งพิมพ์บัตรโดยสารขึ้นเครื่องจากที่บ้านหรือสำนักงาน (Home Print Boarding Pass) ควบคู่ไปกับการยกระดับการให้บริการบนเที่ยวบิน (In-Flight Services) ได้มีการปรับปรุงที่นั่งผู้โดยสารให้กว้างขึ้น พร้อมทั้งติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่ทันสมัยด้วยจอภาพส่วนตัวพร้อมระบบสาระบันเทิงแบบ On-Demand ในทุกชั้นโดยสาร โดยในปี 2555 การปรับปรุงที่นั่งโดยสารดังกล่าวแล้วเสร็จสำหรับเครื่องบินแบบโบอิง 747-400 จำนวน 3 ลำ จากทั้งหมด 6 ลำ และเครื่องบินแบบโบอิง 777-200 จำนวน 4 ลำ จากทั้งหมด 8 ลำ ซึ่งการปรับปรุงดังกล่าวจะแล้วเสร็จทั้งหมดภายในปี 2556

นอกจากการปรับปรุงผลิตภัณฑ์ในเครื่องบินให้มีความสะดวกสบายและทันสมัยมากขึ้นแล้ว บริษัท ได้ขยายฝูงบิน โดยวางแผนการจัดซื้อเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER ซึ่งเป็นเครื่องบินที่มีประสิทธิภาพสูงจำนวนทั้งสิ้น 8 ลำ โดยในปี 2555 ได้รับมอบเครื่องบินแล้ว 2 ลำ และจะได้รับมอบเครื่องบินที่เหลือทั้งหมดภายในปี 2556 อีกทั้งบริษัท ได้สั่งเครื่องบินแบบแอร์บัส A380-800 ซึ่งเป็นเครื่องบินโดยสารที่ใหญ่ที่สุดในขณะนี้ ไว้แล้ว 6 ลำ โดยได้รับมอบเครื่องบินปี 2555 แล้ว 3 ลำ ส่วนเครื่องบินในส่วนที่เหลือจะมีการส่งมอบภายในปี 2556 การขยายฝูงบินของการบินไทยดังกล่าว จะช่วยรองรับการเติบโตของบริษัท ในอนาคต

การปรับกลยุทธ์ทางการตลาดให้มีความเหมาะสม

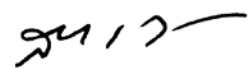
ในปี 2555 การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) ประเมินการรายได้จากการท่องเที่ยวที่เข้าสู่ประเทศสูงถึงราว 1.44 ล้านล้านบาท และคาดว่าจะรายได้ดังกล่าวจะเพิ่มขึ้นระดับ 2 ล้านล้านบาทในปี 2558 โดยกลุ่มนักท่องเที่ยวเป้าหมายได้แก่ นักท่องเที่ยวจากอาเซียน จีน อินเดีย และรัสเซีย ซึ่งบริษัท ได้วางกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจให้สอดคล้องกับเป้าหมายดังกล่าว โดยจะเร่งรุกตลาดที่มีศักยภาพเหล่านี้มากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งตลาดอาเซียน เพื่อรองรับความต้องการที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นมากทั้งในส่วนของการท่องเที่ยวและการเดินทางเพื่อธุรกิจ ภายหลังจากประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) รวมตัวกันอย่างเป็นทางการในปี 2558 ซึ่งประเทศไทยมีความได้เปรียบจากที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่เป็นศูนย์กลางของภูมิภาค ดังนั้นการบินไทยจะเร่งใช้ข้อได้เปรียบดังกล่าวในการผลักดันให้ไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศ นอกจากนี้ บริษัท มีแผนที่จะเร่งสร้างรายได้ผ่านช่องทางการขายผ่านระบบอินเทอร์เน็ต โดยจะพัฒนาระบบการขายดังกล่าวให้มีประสิทธิภาพและมีความยืดหยุ่นมากขึ้น ทั้งในด้านราคา การเลือกที่นั่ง หรือการเปลี่ยนแปลงการเดินทาง

ซึ่งปัจจุบันรายได้จากการขายผ่านระบบอินเทอร์เน็ตของบริษัท มีสัดส่วนอยู่ที่ 8-9% ของรายได้ทั้งหมดซึ่งถือว่ายังไม่สูงมากเมื่อเทียบกับสายการบินอื่น ทำให้มีโอกาสในการขยายตัวอีกมาก ซึ่งคาดว่าจะช่วยให้สัดส่วนรายได้จากการขายผ่านระบบอินเทอร์เน็ตต่อรายได้รวมเพิ่มขึ้นเป็น 15% ภายในปี 2556 นอกจากนี้ บริษัท ยังมีแนวทางในการสร้างภาพลักษณ์โดยใช้จุดแข็งในเรื่องความเป็นไทยเป็นสิ่งที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวที่สำคัญ ภายใต้แนวคิด “Thailand Branding” โดยปัจจุบันได้มีการจ้างผู้เชี่ยวชาญในการออกแบบตกแต่งห้องโดยสาร รวมถึงผลิตภัณฑ์ที่ใช้บนเครื่องบินทั้งหมด ตามแนวคิด THAI Contemporary ซึ่งจะช่วยสะท้อนภาพลักษณ์ความเป็นไทยออกสู่สายตาของนักท่องเที่ยวทั่วโลก

การรักษาความแข็งแกร่งทางการเงิน เพื่อรองรับการลงทุน

นอกจากการยกระดับด้านบริการและการปรับกลยุทธ์ทางการตลาดแล้ว การรักษาความแข็งแกร่งทางการเงิน เป็นสิ่งสำคัญทั้งในด้านการบริหารจัดการต้นทุน โดยเฉพาะการเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้พลังงาน ทั้งนี้ บริษัท จะเร่งดำเนินการปรับตารางบินและขนาดของเครื่องบินให้สอดคล้องกับความต้องการของลูกค้าเพื่อให้การใช้พลังงานเป็นไปอย่างคุ้มค่า รวมถึงการป้องกันความเสี่ยงต่างๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อสถานะทางการเงินของบริษัท ทั้งการป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันและอัตราแลกเปลี่ยน เพื่อรองรับกับภาวะเศรษฐกิจโลกที่มีความไม่แน่นอนเช่นเดียวกันกับการจัดหาแหล่งเงินทุนที่เหมาะสมให้เพียงพอต่อความต้องการของบริษัท และสอดคล้องกับแผนการลงทุนในอนาคต ทั้งนี้ การดำเนินงานของบริษัท ที่มีประสิทธิภาพมาอย่างต่อเนื่อง ทำให้บริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด ยังคงอันดับเครดิตของบริษัท ไว้ที่ระดับ A+ ซึ่งเป็นเครื่องยืนยันว่าบริษัท สามารถจัดหาแหล่งเงินทุนได้เพียงพอกับความต้องการภายใต้เงื่อนไขที่ดี

สุดท้ายนี้ ในนามของคณะผู้บริหารและพนักงานบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ทุกคน กระผมขอขอบพระคุณลูกค้าผู้มีอุปการะคุณ ผู้ถือหุ้น รวมถึงพันธมิตรทางธุรกิจทุกท่าน ที่ให้ความไว้วางใจและสนับสนุนบริษัท ด้วยดีเสมอมา กระผมมีความมั่นใจว่า ด้วยการดำเนินกลยุทธ์ต่างๆ ข้างต้นของบริษัท ทั้งการยกระดับและพัฒนาด้านบริการ การปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ด้านการตลาดให้เหมาะสมกับสถานการณ์ รวมถึงการมุ่งเน้นรักษาความแข็งแกร่งทางการเงิน จะทำให้บริษัท สามารถก้าวไปข้างหน้าได้อย่างยั่งยืน



(นายสรจักร เกษมสุวรรณ)
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

ผลงานและการดำเนินงานสำคัญปี 2555

การดำเนินงานโดยสรุปปี 2555

- สนับสนุนการขนส่งโลหิตของสมาคมฯ ไทยเพื่อช่วยเหลือผู้ป่วยในโรงพยาบาลต่างๆ ทั่วประเทศที่อยู่ห่างไกลและภาคบริการโลหิตแห่งชาติทั่วประเทศตลอดปี 2555
- บริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด คงอันดับเครดิตองค์กรของการบินไทย และหุ้นกู้ไม่มีประกันชุดปัจจุบันของบริษัทฯ ที่ระดับ A+
- นำเครื่องบินแบบโบอิง 747-400 ที่ดัดแปลงเป็นเครื่องบินขนส่งสินค้า (Freighter) ลำที่ 1 และ 2 มาให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ เพื่อเสริมศักยภาพด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศ
- จัดงาน “บินขึ้นฟ้า พาสู่ฝัน” เปิดตัว บริษัท ไทยไฟล์ทเทรนนิ่ง จำกัด (THAI Flight Training Co., Ltd.: TFT) และลงนามบันทึกความเข้าใจ (MOU) ร่วมกับโรงเรียนการบิน และมหาวิทยาลัยต่างๆ ของไทย ในการผลิตบุคลากรการบินเพื่อความเป็นหนึ่งของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก และป้อนสู่ตลาดอุตสาหกรรมการบิน
- ลงนามในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือทางธุรกิจจัดทำบัตรเครดิตคู่สัญญา รอยัล ออร์คิต พลัส-ซัมมิโตโม มิตซูบิชิ ซึ่งจะช่วยผลักดันศักยภาพทางธุรกิจเป็นการขยายฐานลูกค้าภายในประเทศญี่ปุ่นที่นิยมการเดินทางกับการบินไทย รวมทั้งสร้างกลุ่มลูกค้าใหม่
- ร่วมมือทางการตลาดระหว่างบริษัทฯ และพันธมิตรทางธุรกิจทั้งในประเทศและต่างประเทศ อาทิ บริษัท อเมริกัน เอ็กซ์เพรส (ไทย) จำกัด ธนาคารกรุงเทพ ธนาคารไทยพาณิชย์ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการ และสิทธิประโยชน์ต่างๆ แก่สมาชิกผู้ถือบัตรการบินไทย รอยัล ออร์คิต พลัส สามารถสะสมไมล์ให้สะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น
- การบินไทยสมายล์เปิดเที่ยวบินปฐมฤกษ์ เที่ยวบินที่ TG 750 วันที่ 7 กรกฎาคม 2555 เส้นทาง ไป-กลับ กรุงเทพฯ-มาเก๊า ซึ่งทำการบินด้วยเครื่องบินแบบแอร์บัส A320-200
- เปิดให้บริการบัตรที่นั่งแบบอิเล็กทรอนิกส์ (Mobile 2D Barcode Boarding Pass) ผ่านทางโทรศัพท์มือถือสมาร์ทโฟน สำหรับเที่ยวบินภายในประเทศที่ออกจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ และท่าอากาศยานภูเก็ต เพื่อลดขั้นตอนที่เคาน์เตอร์เช็คอิน ลดการใช้บัตรที่นั่งชนิดกระดาษ เพิ่มความสะดวกแก่ผู้โดยสารและร่วมรักษาสีสิ่งแวดล้อม
- สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร เสด็จพระราชดำเนิน พร้อมด้วย พระเจ้าหลานเธอ พระองค์เจ้าทีปังกรรัศมีโชติ ไปทรงเป็นประธานในพิธีเปิดการบินไทยสมายล์อย่างเป็นทางการในวันจันทร์ที่ 30 กรกฎาคม 2555
- เปิดทำการบินตรง เส้นทางไป-กลับ กรุงเทพฯ-ซัปโปโร ประเทศญี่ปุ่น ด้วยเครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 เพื่อรองรับการขยายตัวการเดินทางไปยังประเทศญี่ปุ่นที่เพิ่มขึ้น โดยเริ่มให้บริการตั้งแต่วันที่ 30 ตุลาคม 2555 เป็นต้นไป
- เปิดทำการบินเที่ยวบินปฐมฤกษ์ เส้นทางไป-กลับ กรุงเทพฯ-ฮ่องกง ด้วยเครื่องบินแบบแอร์บัส A380-800 ลำแรกของการบินไทย ซึ่งเป็นเครื่องบินขนาดใหญ่และทันสมัยที่สุดในโลก ในวันที่ 6 ตุลาคม 2555
- เพิ่มช่องทางการสื่อสารกับลูกค้าด้วยสื่อออนไลน์ผ่านแอปพลิเคชัน LINE
- สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร เสด็จพระราชดำเนินพร้อมด้วย พระเจ้าวรวงศ์เธอ พระองค์เจ้าศรีรัศมิ์ พระวรชายาฯ และ พระเจ้าหลานเธอ พระองค์เจ้าทีปังกรรัศมีโชติ ไปทรงเป็นประธานในพิธีเปิดตัวเครื่องบินแบบใหม่ล่าสุดจำนวน 2 ลำ ของ บริษัทฯ ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A380-800 และเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER
- ร่วมกับอียอนเปิดตัวบัตรเครดิตอียอน รอยัล ออร์คิต พลัส แพลทินัม บัตรเครดิตรูปแบบใหม่ ซึ่งเป็นความร่วมมือทางธุรกิจระหว่างการบินไทยและอียอน ที่เพิ่มสิทธิประโยชน์อันเป็นเอกลักษณ์เฉพาะให้กับกลุ่มลูกค้าที่ชื่นชอบการเดินทาง
- เปิดทำการบินเที่ยวบินปฐมฤกษ์ของเครื่องบินแบบแอร์บัส A380-800 สู่ออสเตรเลีย เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2555

รางวัลและเกียรติยศ

- รางวัลสายการบินระหว่างทวีปที่ดีที่สุด (Best Intercontinental Airline) เป็นปีที่ 8 ติดต่อกัน จากการประกาศรางวัล Norwegian Grand Travel Award 2011 ของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวประเทศนอร์เวย์
- รางวัลบุคลากรดีเด่นด้านพลังงาน ประเภททีมงานด้านพลังงานอาคารควบคุม และรางวัลดีเด่นด้านอนุรักษ์พลังงาน ประเภทอาคารสร้างสรรค์เพื่อการอนุรักษ์พลังงาน (อาคารเขียว) จากงานมอบรางวัลอนุรักษ์พลังงานไทย ประจำปี 2554 จากการประกวด Thailand Energy Award 2011
- รางวัลสถานประกอบกิจการดีเด่นด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน และเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับวิชาชีพระดับประเทศ ประจำปี 2555
- รางวัล CSRI Recognition ประเภท Most Improved CSR ประจำปี 2555 จากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- รางวัลประเภทสีเขียวจาก “โครงการประสิทธิภาพการดำเนินการพัฒนาแบบบูรณาการ” และรางวัลประเภทดีจาก “โครงการพัฒนาศูนย์ข้อมูลข่าวสาร” ในการประกวดแผนงานส่งเสริมธรรมาภิบาลในรัฐวิสาหกิจ ประเภทบริษัท มหาชน ประจำปี 2555 ซึ่งจัดโดยคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.)
- นิตยสารสวัสดีได้รับรางวัล 2 รางวัล ได้แก่ รางวัล Award of Excellence in the Best Feature on Asian Travel จาก Asian Publication Awards (APA) และรางวัล Bronze Winner for Design Most Improved Publication, B2C จาก Custom Content Council

กิจกรรมเกิดพระเกียรติ

- ให้การต้อนรับคณะนักเรียนทุนพระราชทาน โครงการทุนการศึกษาสมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร เยี่ยมชมกิจการฝ่ายวิศวกรรมของบริษัทฯ
- มอบพระพุทธรูปปฏิมาสุวรรณภูมิสิริโชค (ภ.ป.ร.) เนื้อผง จำนวน 150,000 องค์ สนับสนุนกิจการสภาอากาศไทย
- จัดรับบริจาคโลหิตถวายเป็นพระราชกุศลเนื่องในโอกาสสมโภชวันคล้ายวันพระราชสมภพสมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร ครบ 60 พรรษา 28 กรกฎาคม 2555 และสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ ครบ 80 พรรษา 12 สิงหาคม 2555
- จัดทำหนังสือเฉลิมพระเกียรติ 60 พรรษา มหาวชิราลงกรณ เนื่องในโอกาสวันคล้ายวันพระราชสมภพ สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร ครบ 60 พรรษา
- ได้รับพระมหากรุณาธิคุณจาก สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร ในการจัดเที่ยวบินพิเศษมหากุศล เพื่อนำรายได้สมทบทุนมูลนิธิการศึกษาพระราชทาน สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร เนื่องในโอกาสวันคล้ายวันพระราชสมภพ ครบ 60 พรรษา โดยทรงรับเป็นนักบินที่ 1 ทรงนำคณะเดินทางไปกราบสักการะพระบรมสารีริกธาตุ ณ วัดป่าวิเวกธรรม ถนนศรีจันทร์ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น มียอดเงินบริจาคทั้งสิ้นจำนวน 51,230,000 บาท
- จัดพิธีถวายเครื่องราชสักการะถวายพระพรชัยมงคล ร่วมพิธีตักบาตร และเดินเทิดพระเกียรติกับกระทรวงคมนาคม เนื่องในวันเฉลิมพระชนมพรรษา สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ 12 สิงหาคม
- ร่วมออกร้านจำหน่ายสินค้างานเพื่อนพึ่ง (ภาฯ) ยามยาก เฉลิมพระเกียรติ ประจำปี 2555 ระหว่างวันที่ 23 พฤศจิกายน-3 ธันวาคม 2555 ณ วังสวนกุหลาบ เพื่อนำรายได้หลังหักค่าใช้จ่ายทูลเกล้าฯ ถวายสมทบทุนมูลนิธิอาสาเพื่อนพึ่ง (ภาฯ) ยามยาก สภากาชาดไทย
- จัดพิธีถวายเครื่องราชสักการะถวายพระพรชัยมงคล เชิญพนักงานร่วมพิธีออกมหาสมาคม ร่วมพิธีตักบาตร และเดินเทิดพระเกียรติกับกระทรวงคมนาคม เนื่องในวันเฉลิมพระชนมพรรษา พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว 5 ธันวาคม

กิจกรรมเพื่อสังคม

โครงการช่วยเหลือสังคม

- ส่งมอบของขวัญวันเด็กผ่านผู้แทนฝ่ายเลขานุการ สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี ในโอกาสวันเด็กแห่งชาติ ปี 2555 เพื่อนำไปแจกให้แก่เด็กๆ ต่อไป
- จัดกิจกรรม “ปันฝันวันเด็ก” อย่างต่อเนื่องเป็นเวลากว่า 10 ปี มอบความสุขให้แก่นักเรียนโรงเรียนตำรวจตระเวนชายแดน การบินไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ โดยมอบทุนการศึกษาให้กับนักเรียนที่เรียนดีและมีความประพฤติดี ระดับชั้นอนุบาลศึกษา และระดับชั้นประถมศึกษา นอกจากนี้ ยังมีนักบินซึ่งมีทักษะด้านการแพทย์และพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินที่มีทักษะด้านการพยาบาล จากโครงการ “แพทย์นักบิน นางฟ้าพยาบาล” ช่วยกันระดมสรรพกำลังทั้งตรวจโรค ให้คำแนะนำ ปรีกษาและจ่ายยาอีกด้วย
- ร่วมกับมูลนิธิแอร์บัส ในโครงการ A380 Goodwill Flight ทำการขนส่งอุปกรณ์ทางการแพทย์ อาทิ เครื่องช่วยหายใจ เครื่องตรวจคลื่นหัวใจไฟฟ้า และยารักษาโรคต่างๆ นำมาบริจาคให้แก่โรงพยาบาลทหารผ่านศึก และมอบเงินบริจาคให้แก่สภาอากาศไทย จำนวน 50,000 ยูโร หรือคิดเป็นเงินไทยประมาณ 2 ล้านบาท
- จัดกิจกรรม “ปันรักจากชาวการบินไทย สู่ชุมชนชายขอบ” โดยส่งมอบยา เวชภัณฑ์ อุปกรณ์กีฬา เครื่องใช้ไฟฟ้า เครื่องอุปโภคบริโภค ให้ผู้ประสบภัยในชุมชนชายขอบภาคใต้ (นราธิวาส ยะลา ปัตตานี) ผ่านศูนย์บรรเทาสาธารณภัย หน่วยเฉพาะกิจนาวิกโยธิน ภาคใต้ กรมทหารราบที่ 3 จ.นราธิวาส
- สานต่อความตั้งใจ “ปันรักจากการบินไทย สู่ชุมชนชายขอบ” โดยคณะพนักงานการบินไทย ได้กลับไปเยือนชายแดนใต้อีกครั้ง นำสิ่งของและเงินบริจาคของพนักงานที่รวบรวมได้ ไปช่วยเหลือโรงเรียนและศูนย์เลี้ยงเด็กกำพร้าที่เกิดจากเหตุการณ์ความไม่สงบใน 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ ในเขตพื้นที่จังหวัดนราธิวาส
- มอบเงินรายได้จากการขายสลากเพื่อสนับสนุนกิจกรรม “ตอบแทนสถาบัน สังคมช่วยกัน สร้างอาชีพคนหูหนวกไทย” ของสมาคมศิษย์เก่าโรงเรียนเศรษฐเสถียร ในพระราชูปถัมภ์ เนื่องในวาระครบรอบ 7 ปี

โครงการส่งเสริมสังคม

- จัดทำโครงการ “ครัวการบินไทยให้อาชีพ” ครั้งที่ 2 หลักสูตร “อาหารว่าง” ให้แก่อาจารย์และนักเรียนระดับมัธยมปลายโรงเรียนพญาอุทัยวิทยา ต.ทุ่งรวงทอง อ.จุน จ.พะเยา รวม 40 คน และมอบหนังสือเกี่ยวกับการปรุงประกอบอาหาร จากห้องสมุดฝ่ายครัวการบิน จำนวน 50 เล่ม เพื่อให้นักเรียนที่สนใจเกี่ยวกับการทำอาหารได้ศึกษาเพิ่มเติม
- ฝ่ายครัวการบินได้จัดอบรมหลักสูตร “อาหารจานเดียว” ตามโครงการ “ครัวการบินไทยให้อาชีพ” ครั้งที่ 3 โดยสอนทำข้าวมันไก่และข้าวขาหมู ให้แก่อาจารย์และนักเรียนระดับมัธยมปลายโรงเรียนราชประชานุเคราะห์ 33 ต.ดงดินแดง อ.หนองม่วง จ.ลพบุรี
- ฝ่ายครัวการบินได้จัดอบรมหลักสูตร “เบเกอรี่” ตามโครงการ “ครัวการบินไทยให้อาชีพ” ครั้งที่ 4 โดยสอนทำเค้ก คุกกี้ และขนมปัง ให้แก่อาจารย์และนักเรียนระดับมัธยมปลายโรงเรียนราชประชานุเคราะห์ 33 ณ โรงเรียนราชประชานุเคราะห์ 33 ต.ดงดินแดง อ.หนองม่วง จ.ลพบุรี
- ร่วมสนับสนุนนักกีฬาคนพิการทีมชาติไทยเข้าร่วมการแข่งขันกีฬาพาราลิมปิกเกมส์ ครั้งที่ 14 ณ กรุงลอนดอน สหราชอาณาจักร โดยการบินไทยได้ยกเว้นค่าธรรมเนียมน้ำหนักสัมภาระเพิ่มในเที่ยวบิน รวมมูลค่า 441,025 บาท เพื่อขนส่งรถวีลแชร์ และอุปกรณ์การกีฬาไปใช้ในการฝึกซ้อมและแข่งขันกีฬาพาราลิมปิกเกมส์ ครั้งที่ 14
- สนับสนุนบัตรโดยสารเครื่องบินแก่นักกีฬาวีลแชร์เรสซิ่ง ทีมชาติไทย ในการแข่งขัน 2012 Swiss Wheelchair Series ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ เพื่อเก็บคะแนนสะสมอันดับโลก (Ranking) ให้ได้สิทธิเข้าร่วมการแข่งขัน พาราลิมปิกเกมส์ 2012 ณ กรุงลอนดอน สหราชอาณาจักร



โครงการรักษาสีสิ่งแวดล้อม

โครงการรักษาสีสิ่งแวดล้อม

- จัดกิจกรรมฟื้นฟูสิ่งแวดล้อมและชุมชน “การบินไทยปลูกชีวิตให้แผ่นดิน” ณ พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ เจ้าสามพระยา จ.พระนครศรีอยุธยา เพื่อสนับสนุนกลยุทธ์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคม ร่วมกับกลุ่มพนักงานจิตอาสา Police Support Unit ชมรมจักรยานพนักงานการบินไทย ชมรมจักรยานจังหวัดพระนครศรีอยุธยา พนักงานการบินไทยจิตอาสา ปลูกต้นไม้เพื่อปรับฟื้นฟูสภาพภูมิทัศน์ ปลูกไม้หนาดกแต่งรอบสระ พื้นที่กว่า 20 ไร่ และมอบเก้าอี้นั่งยาวให้แก่พิพิธภัณฑ์ ได้ใช้ประโยชน์
- จัดกิจกรรมฟื้นฟูสิ่งแวดล้อมและชุมชนตอนเมือง ในโครงการ “โรงเรียนหนูสู้ภัย” ร่วมกับมูลนิธิเอสซีจี และสายการบินนกแอร์ ณ โรงเรียนวัดดอนเมือง (ทหารอากาศอุทิศ) เขตดอนเมือง จ.กรุงเทพมหานคร ฟื้นฟูโรงเรียนจากเหตุอุทกภัยปลายปี 2554 โดยการก่อสร้างกำแพงยกระดับพื้นที่สูงขึ้น ให้ความรู้เกี่ยวกับพลังงาน สิ่งแวดล้อม และความปลอดภัย และมอบปั้มน้ำ แก่เด็กนักเรียนกว่า 1,800 คน อีกทั้งได้รับความร่วมมือจากสำนักงานเขตดอนเมืองในการจัดกิจกรรมคู่ขนาน “แนวร่วมดูแลคลอง” ฟื้นฟูคลองเปรมประชากร โดยเทน้ำหมักชีวภาพ โยนอีเอ็มบอล และคัดแยกขยะชุมชนตามนโยบายของกรุงเทพมหานคร เพื่อเป็นการปลูกจิตสำนึกในการรักษาความสะอาดและเก็บขยะที่ทำลายทัศนียภาพ และเป็นอุปสรรคการไหลเวียนของน้ำ
- จัดกิจกรรมฟื้นฟูสิ่งแวดล้อมและชุมชน ณ ป่าชุมชนบ้านร่องบอน จ.เชียงราย ในโครงการ “การบินไทยปลูกชีวิตให้แผ่นดิน” เมื่อวันที่ 7-9 ธันวาคม 2555 อาสาสมัครการบินไทย ชาวบ้านและนักเรียนกว่า 300 คน ร่วมกันสร้างฝายผสมผสาน ทำแนวกันไฟ ปลูกเสริมต้นไม้ และมอบอุปกรณ์ดับไฟป่า เพื่ออนุรักษ์ทรัพยากรป่าไม้อย่างยั่งยืน ภายใต้แนวคิดการเดินทางแบบรักษาสีสิ่งแวดล้อม (Travel Green)

ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป

งบการเงินรวม

		2555	2554 (ปรับปรุงใหม่)	2553 (ปรับปรุงใหม่)
งบกำไรขาดทุน				
รายได้รวม	(ล้านบาท)	213,530	194,342	184,270
ค่าใช้จ่ายรวม	(ล้านบาท)	206,426	202,259	167,613
กำไร (ขาดทุน) ก่อนหักภาษีเงินได้	(ล้านบาท)	7,104	(7,917)	16,657
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(ล้านบาท)	6,229	(10,197)	14,744
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	(ล้านบาท)	6,510	(10,162)	14,792
งบดุล				
รวมสินทรัพย์	(ล้านบาท)	304,096	273,956	296,070
รวมหนี้สิน	(ล้านบาท)	234,278	211,009	220,176
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	(ล้านบาท)	69,818	62,947	75,894
หุ้น				
จำนวนหุ้นสามัญที่ออกและชำระแล้ว	(ล้านหุ้น)	2,182.77	2,182.77	2,182.77
มูลค่าหุ้นที่ตราไว้	(บาท)	10.00	10.00	10.00
กำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อหุ้น	(บาท)	2.85	(4.67)	8.06
เงินปันผลจ่ายต่อหุ้น	(บาท)	0.50	-	1.25
อัตราส่วนทางการเงิน				
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อรายได้รวม	(ร้อยละ)	3.0	(5.2)	8.0
อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวม ⁽¹⁾	(ร้อยละ)	2.3	(3.6)	5.2
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ⁽²⁾	(ร้อยละ)	9.8	(14.6)	24.1
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ⁽³⁾	(เท่า)	2.3	2.3	1.9

หมายเหตุ : (1) อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวม เท่ากับ กำไรสุทธิ/สินทรัพย์รวมเฉลี่ย

(2) อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เท่ากับ กำไรสุทธิ/ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย

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



ลักษณะการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ

บริษัทฯ การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคมในฐานะสายการบินแห่งชาติ ดำเนินกิจการด้านการบินพาณิชย์ทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศและเส้นทางบินในประเทศ ซึ่งให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศแบบครบวงจร โดยแยกการบริหารออกเป็นธุรกิจหลัก คือ ธุรกิจสายการบิน และหน่วยธุรกิจ ซึ่งเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขนส่ง ดังนี้

ธุรกิจสายการบิน

ธุรกิจสายการบินถือเป็นธุรกิจหลักของบริษัทฯ ประกอบด้วยบริการขนส่งผู้โดยสาร และบริการขนส่งสินค้าพัสดุภัณฑ์และไปรษณียภัณฑ์ โดยให้บริการขนส่งในเส้นทางบินไปยังจุดบินต่างๆ ทั้งแบบเที่ยวบินประจำและเที่ยวบินเช่าเหมาลำ ครอบคลุมทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ

ธุรกิจที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขนส่งผู้โดยสาร

หน่วยธุรกิจต่างๆ ที่เกี่ยวเนื่องโดยตรงกับการขนส่งมีส่วนสำคัญในการสนับสนุนให้การดำเนินธุรกิจสายการบินเป็นไปอย่างราบรื่น ซึ่งแต่ละหน่วยธุรกิจจะต้องมีการดำเนินงานที่สอดคล้องกันอย่างเป็นระบบ เพื่อให้เครื่องบินสามารถเดินทางจากสถานีต้นทางถึงสถานีปลายทางตรงตามกำหนดเวลาที่ระบุในตารางบิน ด้วยความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัย ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยสร้างความน่าเชื่อถือให้แก่บริษัทฯ พร้อมทั้งสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้ใช้บริการ ทั้งนี้ ธุรกิจที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขนส่งมีรายละเอียดการให้บริการ ดังนี้

การพาณิชย์สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ (Cargo and Mail Commercial)

- บริการสำรองระวางสินค้าและไปรษณียภัณฑ์
- บริการควบคุมและวางแผนระวางบรรทุกสินค้า ไปรษณียภัณฑ์ และสัมภาระผู้โดยสาร (Space Control and Load Planning)
- บริการจัดการเก็บรักษาสินค้า (Warehouse Storage)
- บริการตรวจสอบสภาพหีบห่อ ชั่งน้ำหนัก ตรวจสอบนับคัดแยก และจัดบรรทุกสินค้าและไปรษณียภัณฑ์
- บริการจัดการเอกสาร สินค้า และไปรษณียภัณฑ์ (Cargo and Mail Documentation)
- บริการจัดทำบัญชีเรือขาออก (Cargo and Mail Manifesting)
- บริการรวบรวมใบขนส่งสินค้าและรายงานอากาศยานเข้า-ออกต่อกรมศุลกากร
- บริการรับแจ้งสินค้าที่ชำรุดเสียหาย (Cargo Tracing)
- บริการรับส่งข้อมูลสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ให้แก่สายการบินลูกค้าและสายการบินต่างประเทศ
- บริการข้อมูลและสถิติการนำเข้าและส่งออกสินค้า
- บริการควบคุม บริการที่จัดเก็บและจัดหาอุปกรณ์บรรทุกสินค้าและสัมภาระผู้โดยสาร (Unit Load Devices Control)
- บริการติดตามข้อมูลและตรวจสอบสถานภาพการขนส่ง (Track and Trace) ผ่านทางเว็บไซต์
- ศูนย์บริการสินค้าสดและผลไม้ เพื่อรักษาคุณภาพและความสดของสินค้า
- ศูนย์บริการสินค้าเร่งด่วน

การบริการลูกค้าภาคพื้น (Ground Customer Services)

- บริการตรวจรับผู้โดยสาร (Check-in Service) ให้บริการตรวจสอบบัตรโดยสาร เอกสารการเดินทาง หมายเลขที่นั่ง อาหารพิเศษ และ/หรือ บริการพิเศษตามชั้นการเดินทาง หรือตามที่ได้ทำการสำรองไว้ล่วงหน้า ตลอดจนตรวจสอบและบันทึกน้ำหนักสัมภาระของผู้โดยสาร
- บริการห้องรับรองพิเศษ (Lounge Service) ให้แก่ผู้โดยสารชั้นหนึ่ง ชั้นธุรกิจ ผู้โดยสารสมาชิกบัตรแพลททินัม และสมาชิกบัตรทอง และบริการสปา สำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจ
- บริการด้านสัมภาระ (Baggage Service) ให้บริการตรวจสอบและติดตามสัมภาระสูญหาย ตรวจสอบและซ่อมแซม หรือขอใช้กรณีกระเป๋ารูดเสียหาย รวมถึงให้บริการนำสัมภาระล่าช้าส่งผู้โดยสารถึงที่พัก
- บริการควบคุมระวางบรรทุก (Load Control and Weight Balance) ให้บริการวางแผนระวางบรรทุก คำนวณน้ำหนักบรรทุก ตลอดจนควบคุมการบรรทุกสัมภาระสินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ทั้งขาขึ้นและขาลง (Loading และ Unloading)
- บริการสนับสนุนการให้บริการช่วยเหลือผู้โดยสารที่ประสบปัญหาจากเที่ยวบินทั้งขาเข้า ขาออก ล่าช้า รวมถึงผู้โดยสารต่อเครื่องให้สามารถเดินทางต่อไปยังจุดหมายปลายทางได้อย่างราบรื่น และได้รับความสะดวกสบายปลอดภัยมากที่สุด
- บริการพิเศษต่างๆ (Special Services) เช่น การบริการเฉพาะบุคคลสำคัญ ผู้โดยสารที่เดินทางในชั้นหนึ่ง ชั้นธุรกิจ ผู้โดยสารสมาชิกแพลททินัม หรือ สมาชิกบัตรทอง รวมทั้งการบริการผู้โดยสารสูงอายุ ผู้พิการ ผู้ป่วยที่แพทย์รับรองการเดินทาง และผู้โดยสารอายุต่ำกว่า 12 ปี ที่เดินทางลำพัง เป็นต้น
- บริการพิเศษเฉพาะลูกค้าของหน่วยงานเอกชน (Non-Customer Airlines Services) อาทิ ธนาคาร และโรงแรมที่ต้องการให้บริการ อำนาจความสะดวกให้ลูกค้าของตนเป็นพิเศษ โดยให้บริการด้านผู้โดยสาร ห้องรับรองพิเศษ และการบริการพิเศษต่างๆ ตามที่ระบุในสัญญาการให้บริการ
- บริการสายการบินลูกค้า (Customer Airlines Services) ให้บริการผู้โดยสาร สัมภาระ การควบคุมระวางบรรทุก ห้องรับรองพิเศษ และการบริการพิเศษต่างๆ ตามที่ระบุในสัญญาการให้บริการ

การบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น (Ground Equipment Services)

- บริการเกี่ยวกับผู้โดยสาร ลูกเรือ และสัมภาระ
 - บริการรับ-ส่งผู้โดยสารและลูกเรือ พร้อมทั้งบริการลำเลียง ขนถ่าย และนำส่งสัมภาระของบริษัทและสายการบิน
 - ลูกคาระหว่างอาคารผู้โดยสารกับอากาศยาน โดยรถรับ-ส่งผู้โดยสาร (Ramp Bus) ตลอดจนระหว่างอาคารศูนย์ปฏิบัติการกับอากาศยานโดยรถรับ-ส่งลูกเรือของบริษัท
- บริการอากาศยานบริเวณลานจอด
 - บริการลากจูงอากาศยานเข้า-ออกจากสะพานเทียบเครื่องบิน หรือจุดจอดอากาศยานภายในลานจอด
 - บริการผู้โดยสารขึ้น-ลงจากอากาศยานด้วยรถบันได
 - บริการเติมน้ำดื่ม น้ำใช้
 - บริการทำความสะอาดภายในอากาศยาน
 - บริการเครื่องทำความเย็น (Air Condition Unit) และเครื่องบริการจ่ายกระแสไฟฟ้าภายในอากาศยานขณะจอด (Ground Power Unit)
 - บริการเครื่องจ่ายลมร้อนสำหรับติดเครื่องยนต์อากาศยาน (Air Starter Service Mobile Truck)
 - บริการลำเลียง ขนถ่าย ตู้สินค้าเข้า-ออกจากอากาศยาน และนำส่งสินค้าเข้า-ออกระหว่างอาคารคลังสินค้ากับอากาศยาน
- บริการซ่อมบำรุง
 - บริการตรวจสอบและซ่อมบำรุงอุปกรณ์ภาคพื้นและยานพาหนะประเภทต่างๆ ตามระยะเวลา
 - บริการซ่อมตู้สินค้าทุกประเภท ตามระบบมาตรฐานสากล



ครัวการบิน



ครัวการบิน (Catering Services)

- บริการจัดหา และผลิตอาหาร/เครื่องดื่ม เพื่อบริการผู้โดยสารบนเครื่องบิน ทั้งสายการบินของ บริษัท และสายการบินลูกค้า
- บริการอาหารและเครื่องดื่มให้แก่ Lounges ของสายการบินไทย และสายการบินลูกค้า รวมถึงการประชุมของหน่วยงานต่างๆ ภายในบริษัท
- ดำเนินกิจการภัตตาคาร บริการจัดหา และผลิตอาหาร/เครื่องดื่ม เพื่อบริการผู้โดยสารบนเครื่องบิน ทั้งสายการบินของ บริษัท และสายการบินลูกค้า รวมถึง Snack Bar ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ภูเก็ต เชียงราย และกระบี่
- ดำเนินกิจการภัตตาคาร “Yellow Orchid” ณ อาคารศูนย์ปฏิบัติการ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- บริการจัดเลี้ยงอาหารและเครื่องดื่ม ทั้งในและนอกสถานที่
- ดำเนินธุรกิจร้านเบเกอรี่ Puff & Pie จำนวน 27 แห่ง (ในกรุงเทพฯ 21 แห่ง และต่างจังหวัด 6 แห่ง) ณ สถานที่ราชการ และหน่วยงานของภาครัฐ รวมทั้งร้าน Puff & Pie สาขาเฉพาะกิจที่เปิดจำหน่ายเป็นประจำอีก 2 แห่งในสถานที่เอกชน
- บริการ Snack Box และอาหารกล่องในงานต่างๆ นอกสถานที่ เช่น งานสวดพระอภิธรรม งานประชุม งานกีฬา งานนิทรรศการ เป็นต้น
- บริการอาหารให้แก่พนักงาน เพื่อเป็นสวัสดิการ ณ สำนักงานใหญ่ ศูนย์ฝึกอบรมลูกเรือ และอาคารศูนย์ปฏิบัติการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- งานผลิตขนมปังและเบเกอรี่แช่แข็งสำหรับส่งออก จำหน่ายให้แก่ลูกค้าทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ
- งานผลิตขนมปังและเบเกอรี่จำหน่ายให้แก่ร้าน Puff & Pie Supreme Bakery Delight จำนวน 22 สาขา ซึ่งดำเนินงานโดยผู้แทนจำหน่ายที่ได้รับการคัดเลือกและแต่งตั้งจากฝ่ายครัวการบิน
- งานผลิตและจำหน่ายผลิตภัณฑ์ “เอื้องหลวง” เช่น น้ำแกงสำเร็จรูป (Retort Pouch) เครื่องดื่มต่างๆ อาทิ น้ำผลไม้รวม น้ำชามะขาม น้ำดื่ม เป็นต้น

การซ่อมบำรุงอากาศยาน (Technical Services)

- บริการตรวจทางเทคนิค และซ่อมบำรุงอากาศยานขึ้นลานจอด (Line Maintenance) การซ่อมบำรุงย่อย (Light Maintenance) ทุกครั้งที่เครื่องบินจอดแวะ (Transit) และจอดค้างคืน (Night Stop) ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานอื่นๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้เปิดให้บริการ 24 ชั่วโมง
- บริการซ่อมบำรุงชิ้นโรงงาน (Heavy Maintenance) สำหรับเครื่องบินที่ผลิตจากบริษัทโบอิง (แบบโบอิง 747 แบบโบอิง 777 และแบบโบอิง 737) และผลิตจากบริษัทแอร์บัส (แบบแอร์บัส A300-600 แบบแอร์บัส A310 แบบแอร์บัส A330 และแบบแอร์บัส A340) นอกจากนี้ ยังมีเครื่องบินแบบอื่นอีก อาทิ ATR-72 ที่ผลิตจากบริษัท แอร์สเปซเซียล ประเทศฝรั่งเศส เป็นต้น โดยศูนย์ซ่อมอากาศยานดอนเมือง กรุงเทพฯ และศูนย์ซ่อมอากาศยานอู่ตะเภา จังหวัดระยอง
- บริการปรับปรุงห้องโดยสาร (Cabin Reconfiguration) สำหรับเครื่องบินแบบโบอิง 747-400 แบบโบอิง 777-200 และแบบโบอิง 777-300 โดยศูนย์ซ่อมอากาศยานดอนเมือง กรุงเทพฯ และศูนย์ซ่อมอากาศยานอู่ตะเภา จังหวัดระยอง
- บริการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ที่ผลิตโดยบริษัท General Electric รุ่น CF6-80 Series และ CF6-50 Series ผลิตโดยบริษัท Rolls-Royce รุ่น Trent-800 Series รวมทั้งอุปกรณ์เครื่องบินต่างๆ โดยศูนย์ซ่อมอากาศยานดอนเมือง กรุงเทพฯ
- บริการซ่อมบำรุงเครื่องบินให้แก่เครื่องบินของสายการบินลูกค้าทั้งในประเทศและต่างประเทศ และหน่วยงานภาครัฐภายในประเทศ ได้แก่ กองทัพอากาศ กองบินตำรวจ และหน่วยราชการสำคัญต่างๆ
- บริการซ่อมบำรุงอุปกรณ์และผลิตภัณฑ์ (Component & Accessory Repair) ให้แก่ผู้บินของบริษัทฯ และสายการบินลูกค้า โดยศูนย์ซ่อมอากาศยานดอนเมือง กรุงเทพฯ
- บริการสอบเทียบมาตรฐาน (Aircraft Standard Calibration and Measurement) อุปกรณ์และเครื่องมือวัดทางด้านเชิงกลและด้านไฟฟ้า ของบริษัทฯ ของสายการบินลูกค้า หน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจและลูกค้าภายในประเทศ โดยศูนย์ซ่อมอากาศยานดอนเมือง กรุงเทพฯ
- บริการล้างและขัดเงาลำตัวเครื่องบิน (Aircraft Washing and Polishing) ให้แก่ผู้บินของบริษัทฯ และสายการบินลูกค้าที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ

ธุรกิจสนับสนุนการขนส่ง

กิจการสนับสนุนการขนส่งประกอบด้วย บริการอำนวยความสะดวก การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน และการจำหน่ายสินค้าที่ระลึก

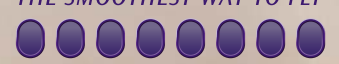
- การให้บริการอำนวยความสะดวก (Dispatch Services) เป็นการให้บริการวางแผนการบินและจัดเตรียมข้อมูลรายละเอียดของเส้นทางบิน พยากรณ์อากาศ รวมทั้งเอกสารการบินที่เกี่ยวข้องอื่นๆ แก่เที่ยวบินของบริษัทฯ และเที่ยวบินของสายการบินลูกค้า ให้เป็นไปตามกฎระเบียบการบิน และ ข้อกำหนดตามที่ระบุในสัญญา เพื่อให้เที่ยวบินสามารถปฏิบัติตามการบินไปถึงที่หมายอย่างปลอดภัย
- การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน (Sales on Board) โดยบริษัท King Power Marketing and Management Co., Ltd. ได้ผ่านการคัดเลือกให้เป็นผู้รับสัมปทานในการจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2554 จนถึงวันที่ 30 พฤศจิกายน 2557
- การจำหน่ายสินค้าที่ระลึก (THAI SHOP) บริษัทฯ ได้ดำเนินการเปิดร้านจำหน่ายสินค้าที่ระลึกรวมทั้งสิ้น 6 แห่ง ประกอบด้วย สำนักงานใหญ่ของบริษัทฯ สำนักงานหลานหลวง สำนักงานสีลม สำนักงานเชียงใหม่ ศูนย์ปฏิบัติการ (Operation Center : OPC) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสำนักงานหลักสี่ อีกทั้งได้เปิดจำหน่ายสินค้าผ่านทาง Website ของบริษัทฯ และ Website ภายนอกด้วย



โครงสร้างรายได้ของบริษัทฯ

ตารางต่อไปนี้แสดงรายละเอียดองค์ประกอบของรายได้ที่สำคัญของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และอัตราร้อยละของรายได้รวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย สำหรับแต่ละเวลาตามที่ระบุ

	ปี 2555		ปี 2554		ปี 2553	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน						
ภูมิภาค	65,744	30.8	58,298	30.0	52,953	28.7
ข้ามทวีป	53,878	25.2	56,013	28.8	52,954	28.7
ภายในประเทศ	14,691	6.9	13,808	7.1	12,399	6.7
เที่ยวบินแบบไม่ประจำ	753	0.4	699	0.4	539	0.3
ค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร	1,562	0.7	1,670	0.9	1,925	1.0
ค่าธรรมเนียมขดเขย่น้ำมันเรียกเก็บจากผู้โดยสาร	28,858	13.5	24,158	12.4	24,092	13.1
รวมรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	165,486	77.5	154,646	79.6	144,862	78.5
ค่าระวางขนส่ง	25,840	12.1	27,245	14.0	27,391	14.9
ค่าไปรษณีย์ภัณฑ์	907	0.4	847	0.4	839	0.5
กิจกรรมอื่น	8,826	4.1	7,954	4.1	7,181	3.9
รายได้จากการดำเนินงานของบริษัทย่อย	8,064	3.8	305	0.2	315	0.2
รวมรายได้จากการขายหรือการให้บริการ	209,123	97.9	190,997	98.3	180,588	98.0
รายได้อื่น						
ดอกเบี้ยรับ	497	0.2	711	0.4	185	0.1
รายได้อื่นๆ	2,326	1.1	2,634	1.3	3,497	1.9
กำไรจากการซื้อธุรกิจ	1,584	0.8	-	-	-	-
รวมรายได้อื่น	4,407	2.1	3,345	1.7	3,682	2.0
รวมรายได้	213,530	100.0	194,342	100.0	184,270	100.0

THAI  
A380
THE SMOOTHEST WAY TO FLY




สู่ทุกจุดหมาย
ด้วยความสบาย
เหนือระดับ

การเปลี่ยนแปลงของลักษณะการประกอบธุรกิจ



ในปี 2555 แม้ว่าอุตสาหกรรมการบินในภาพรวมยังคงได้รับผลกระทบอย่างต่อเนื่องจากปัจจัยภายนอกและสภาวะการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้น อาทิ การชะลอตัวทางเศรษฐกิจในภูมิภาคยุโรปและประเทศสหรัฐอเมริกา ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราระหว่างประเทศและราคาน้ำมัน รวมถึงภัยพิบัติทางธรรมชาติที่เกิดขึ้นทั่วโลก แต่เหตุการณ์ดังกล่าวส่งผลกระทบต่อการเดินทางของนักท่องเที่ยวเพียงระยะเวลานับวัน โดยปริมาณผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางเข้ามายังประเทศไทยยังคงมีอัตราการเติบโตเพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม การแข่งขันที่รุนแรงในอุตสาหกรรมการบิน โดยเฉพาะจากสายการบินตะวันออกกลางและสายการบินต้นทุนต่ำ ซึ่งมีการขยายเส้นทางบินและความถี่ของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่อง ยังคงเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานและความสามารถในการทำกำไรของบริษัท

บริษัทฯ จึงได้ปรับกลยุทธ์ให้เหมาะสมกับการเปลี่ยนแปลงของสภาวะตลาดและติดตามผลอย่างใกล้ชิด ด้วยการลดเที่ยวบินในเส้นทางข้ามทวีป และเพิ่มเที่ยวบินในเส้นทางภูมิภาคเอเชียให้มากขึ้น ปรับเปลี่ยนตารางบินในบางเส้นทางควบคู่กับการปรับเปลี่ยนแบบของเครื่องบินและจำนวนเที่ยวบินให้สอดคล้องกับปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร ตลอดจนดำเนินกิจกรรมทางการตลาดและการขายโดยที่ยังคงให้ความสำคัญต่อการปรับปรุงผลิตภัณฑ์และการบริการให้มีคุณภาพและความสม่ำเสมออย่างต่อเนื่อง ทำให้ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารของบริษัท ในปีนี้เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาเกือบทุกเส้นทางบิน โดยส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการส่งเสริมการขายเพื่อกระตุ้นให้ผู้โดยสารกลับมาใช้บริการเพิ่มขึ้นหลังจากเหตุการณ์มหาอุทกภัยในช่วงปลายปี 2554 นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังดำเนินมาตรการควบคุมค่าใช้จ่ายอย่างเข้มงวด และบริหารความเสี่ยงด้านราคาน้ำมันอย่างต่อเนื่อง ซึ่งช่วยลดผลกระทบจากความผันผวนของราคาน้ำมันได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้ในปีนี้ บริษัทฯ มีผลการดำเนินงานที่ดีขึ้นและสามารถสร้างกำไรจากการดำเนินงาน

บริษัทฯ ได้เปิดตัวผลิตภัณฑ์และบริการการบินไทยสมายล์ด้วยแนวคิด “บินมีสไตล์ กับการบินไทยสมายล์” ในรูปแบบ Trendy, Friendly & Worthy เพื่อรองรับกลุ่มเป้าหมายคนยุคใหม่ เมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2555 โดยเริ่มทำการบินในเส้นทางกรุงเทพฯ-มาเก๊า จำนวน 14 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ต่อมาได้ขยายเที่ยวบินจากกรุงเทพฯ ไปยังสุราษฎร์ธานี กระบี่ เชียงใหม่ ภูเก็ต และเส้นทางข้ามภาค เชียงใหม่-ภูเก็ต

การดำเนินงานของธุรกิจหลัก

ฝูงบินของบริษัทฯ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ มีจำนวนเครื่องบินที่ใช้ปฏิบัติการบิน 95 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบินพิสัยไกล ที่ใช้ทำการบินเส้นทางข้ามทวีป 36 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A380-800 โบอิง 747-400 โบอิง 777-200ER/300ER แอร์บัส A340-600 และเครื่องบินพิสัยกลาง ซึ่งใช้ทำการบินเส้นทางภูมิภาค 48 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบโบอิง 777-200/300 แอร์บัส A330-300 แอร์บัส A300-600 และเครื่องบินลำตัวแคบ ที่ใช้ทำการบินเส้นทางระยะใกล้ 9 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบโบอิง 737-400 และเครื่องบินของการบินไทยสมายล์ แบบแอร์บัส A320-200 จำนวน 4 ลำ และเครื่องบินขนส่งสินค้า (Freighter) แบบโบอิง 747-400F จำนวน 2 ลำ

แบบเครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554
แอร์บัส A380-800	3	-
โบอิง 747-400	14	16
โบอิง 777-200ER	6	6
แอร์บัส A340-600	6	6
โบอิง 777-300ER ¹⁾	7	5
โบอิง 777-300	6	6
โบอิง 777-200	8	8
แอร์บัส A330-300	25	22
แอร์บัส A300-600	9	11
โบอิง 737-400 ²⁾	5	5
แอร์บัส A320-200	4	-
โบอิง 747-400 (Freighter)	2	-
แอร์บัส A340-500	-	4
รวม	95	89

หมายเหตุ : 1) รวมเครื่องบินแบบ โบอิง 777-300ER จำนวน 5 ลำ ซึ่งดำเนินการเช่าระยะสั้นจากสายการบินเจ็ทแอร์เวย์ส

2) ไม่รวมเครื่องบินที่บริษัทฯ ให้บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด เช่า ประกอบด้วยเครื่องบินแบบ โบอิง 737-400 จำนวน 4 ลำ และเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72 จำนวน 2 ลำ

ในปี 2555 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินใหม่ แบบแอร์บัส A380-800 จำนวน 3 ลำ เพื่อทดแทนเครื่องบินแบบโบอิง 747-400 ซึ่งบริษัทฯ ได้ดัดแปลงเป็นเครื่องบินขนส่งสินค้า (Freighter) และใช้ทำการบินในเส้นทาง กรุงเทพฯ-ฮ่องกง กรุงเทพฯ-แฟรงก์เฟิร์ต และแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 2 ลำ เพื่อนำมาใช้ในเส้นทางกรุงเทพฯ-โซล-ลอสแอนเจลิส และรับมอบเพิ่มแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 3 ลำ เพื่อนำมาใช้ในเส้นทางบินภูมิภาค เพื่อรองรับการเจริญเติบโต และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ขณะเดียวกันได้ทำการปลดระวางเครื่องบินแบบแอร์บัส A300-600 จำนวน 2 ลำที่มีอายุเกินกว่า 20 ปี

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้รับมอบฝูงบินใหม่ ซึ่งเป็นเครื่องบินลำตัวแคบแบบแอร์บัส A320-200 จำนวน 4 ลำ เพื่อทดแทนเครื่องบินแบบ โบอิง 737-400



การพัฒนาเส้นทางบินและจุดบิน

ในปี 2555 บริษัทฯ มีเป้าหมายในการพัฒนาตลาดและเครือข่ายเส้นทางบินอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สามารถแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยดำเนินการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้เป็นศูนย์กลางการบิน (Hub) ที่สำคัญของภูมิภาค โดยเพิ่มเที่ยวบินบินตรงเข้าประเทศไทยมากขึ้น เน้นการเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินในจุดบินที่มีศักยภาพ ควบคู่กับการเปิดจุดบินใหม่อย่างระมัดระวัง และเพิ่มความแข็งแกร่งของเครือข่ายเส้นทางบินในตลาดหลัก เพื่อรักษาสถานะความเป็นผู้นำตลาด และสร้างความแข็งแกร่งของเครือข่ายเส้นทางบินรอบๆ ประเทศไทย โดยเพิ่มการใช้ประโยชน์จากความร่วมมือกับสายการบินพันธมิตรการบินในการขยายเครือข่ายเส้นทางบินเพื่อให้ครอบคลุมลูกค้าได้ทุกกลุ่มเป้าหมาย และเพิ่มความคล่องตัวในการปรับแผนตารางการบินให้สอดคล้องกับสภาวะความต้องการในแต่ละฤดูกาล รวมทั้งตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของความต้องการของการเดินทางและสภาวะการแข่งขัน รวมถึงการเตรียมการเชื่อมโยงเครือข่ายเพื่อรองรับการเปิดเสรีภายใต้กรอบประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) อีกด้วย

นอกจากนี้ ในปี 2555 บริษัทฯ ยังคงความร่วมมือกับสายการบินนกแอร์ในเส้นทางบินรองและเส้นทางบินย่อยภายในประเทศ โดยบริษัทฯ มีเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Share Flight) กับสายการบินนกแอร์ในเส้นทางไป-กลับ ดังนี้ เชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน ดอนเมือง-พิษณุโลก และ ดอนเมือง-นครพนม ส่งผลให้บริษัทฯ สามารถจัดส่งผู้โดยสารจากต่างประเทศเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยได้อย่างต่อเนื่องและครอบคลุมเมืองในภูมิภาคอย่างทั่วถึง ในการนี้ บริษัทฯ ได้เปิดตัวผลิตภัณฑ์และบริการใหม่ คือ การบินไทยสมายล์ ด้วยแนวคิด “บินมีสไตล์ กับการบินไทยสมายล์” ในรูปแบบ Trendy, Friendly & Worthy เพื่อรองรับกลุ่มเป้าหมายวัยทำงาน เมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2555 โดยทำการบินในเส้นทางกรุงเทพฯ-มาเก๊า จำนวน 14 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และเส้นทางภายในประเทศเพื่อเสริมหรือทดแทนในเส้นทางรองของบริษัทฯ

THAI
A380
THE SMOOTHEST WAY TO FLY

สู่ทุกจุดหมาย
ด้วยความสบาย
เหนือระดับ



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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ มีเครือข่ายเส้นทางบินให้บริการครอบคลุม 73 จุดบิน ใน 34 ประเทศทั่วโลก โดยเป็น 10 จุดบินภายในประเทศ (ไม่รวมกรุงเทพฯ)

เส้นทางบินภายในประเทศ

บริษัทฯ ได้พัฒนาเที่ยวบินภายในประเทศ โดยให้ความสำคัญกับจุดบินหลัก ขณะที่จุดบินรองและจุดบินย่อยบางจุด บริษัทฯ ได้ร่วมมือกับสายการบินพันธมิตร เพื่อรักษาสวนแบ่งการตลาด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ ทำการบินจากกรุงเทพฯ ไปยัง 10 จุดบิน ด้วยความถี่ 308 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ดังนี้ ภาคเหนือ ได้แก่ เชียงใหม่ และเชียงราย ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้แก่ อุตรดิตถ์ อุบลราชธานี และขอนแก่น ภาคใต้ ได้แก่ ภูเก็ต กระบี่ หาดใหญ่ สุราษฎร์ธานี และเกาะสมุย รวมเส้นทางเชียงใหม่-ภูเก็ต โดยมีการเสริมผลิตภัณฑ์และบริการไทยสมายล์ในเส้นทางหลัก เช่น กรุงเทพฯ ไปยัง เชียงใหม่ ภูเก็ต และกระบี่ และทำการบินทดแทนในเส้นทางกรุงเทพฯ-สุราษฎร์ธานี



เส้นทางบินระหว่างประเทศ

บริษัทฯ ทำการบินเส้นทางระหว่างประเทศทั้งสิ้น 616 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ โดยแบ่งเป็น 2 เส้นทางหลัก ได้แก่ เส้นทางภูมิภาคเอเชีย 472 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 43 จุดบิน ใน 19 ประเทศ และเส้นทางข้ามทวีป 144 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 20 จุดบิน ใน 15 ประเทศ ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

เส้นทางภูมิภาคเอเชีย

บริษัทฯ ได้ปรับแผนเครือข่ายการบินให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาเครือข่ายการบินให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชีย ครอบคลุม 43 จุดบิน ใน 19 ประเทศ โดยบริษัทฯ แบ่งเส้นทางบินในภูมิภาคเอเชียเป็น 5 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางสายเหนือ เส้นทางสายใต้ เส้นทางสายตะวันตก เส้นทางสายตะวันออกกลาง และเส้นทางสายอินโดจีน

เส้นทางสายเหนือ

เป็นเส้นทางที่มีปริมาณผู้โดยสารหนาแน่นและทำกำไรสูงให้บริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง โดยบริษัทฯ มีจุดบินไปยัง 17 จุดบิน ใน 5 ประเทศ ได้แก่ ส่องกง โตเกียว (นาริตะและฮาเนดะ) โอซากา นาโกยา ฟูกูโอกะ ไทเป โซล มะนิลา ปักกิ่ง ปูซาน เชียงไฮ่ กวางโจว คุนหมิง เซี่ยเหมิน และเฉิงตู ด้วยความถี่ 234 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 30 ตุลาคม 2555 บริษัทฯ ได้เปิดทำการบินตรงไปยังเมืองซัปโปโร ประเทศญี่ปุ่น จำนวน 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และมีแผนเพิ่มเป็น 4 - 5 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ในปี 2556

เส้นทางสายใต้

เป็นเส้นทางที่มีการแข่งขันสูงจากการที่สายการบินต้นทุนต่ำทำการบินด้วยความถี่สูง ได้แก่ ไทยแอร์เอเชีย เจ็ทสตาร์เอเชีย และไทเกอร์แอร์ บริษัทฯ มีจุดบินให้บริการ 5 จุดบิน 3 ประเทศ ได้แก่ สิงคโปร์ กัวลาลัมเปอร์ ปีนัง เดนปาซาร์ และจาการ์ตา ด้วยความถี่ 69 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

เส้นทางสายตะวันตก

เป็นเส้นทางที่มีปริมาณผู้โดยสารหนาแน่นสูง และมีการเจริญเติบโตที่ดี โดยเฉพาะตลาดหลัก ได้แก่ อินเดีย แต่ขณะเดียวกัน การแข่งขันก็ทวีความรุนแรงมากขึ้น เนื่องจากสายการบินจากอินเดียมีการพัฒนาอย่างรวดเร็ว และมุ่งเข้าสู่ประเทศไทย เช่นเดียวกัน บริษัทฯ มีจุดบินให้บริการ 15 จุดบิน 6 ประเทศ ได้แก่ เดลี มุมไบ กัลกัตตา ไฮเดอราบาด บังгалอร์ ธากา โคลัมโบ การูมาณฑู ย่างกุ้ง เจนไน การาจี อิสลามาบัด ลาสฮอร์ พาราณสี และพททคยา ด้วยความถี่ 103 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และตั้งแต่วันที่ 16 สิงหาคม 2555 เพื่อรองรับการขยายตัวของตลาดลงทุนในประเทศเมียนมาร์ บริษัทฯ ได้เพิ่มเที่ยวบินกรุงเทพฯ-ย่างกุ้ง จาก 14 เที่ยวบิน เป็น 21 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และกรุงเทพฯ-โคลัมโบ จาก 3 เที่ยวบิน เป็น 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ตั้งแต่วันที่ 28 ตุลาคม 2555

เส้นทางสายตะวันออกกลาง

เนื่องจากสายการบินตะวันออกกลาง มีความเข้มแข็งด้านเงินทุน ซึ่งเอื้อต่อการขยายฝูงบินและเส้นทางบินได้อย่างรวดเร็ว ส่งผลให้เป็นเส้นทางที่มีการแข่งขันสูง บริษัทฯ มีจุดบินให้บริการไปยัง 2 จุดบิน ใน 2 ประเทศ ได้แก่ ดูไบ และมัสกัต ด้วยความถี่ 10 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

เส้นทางสายอินโดจีน

เป็นเส้นทางที่เป็นจุดแข็งของเครือข่ายเส้นทางบินภูมิภาค เนื่องจากการเจริญเติบโตที่ดี และมีศักยภาพในการทำกำไรสูง แต่ขณะเดียวกันก็มีการแข่งขันจากสายการบินต้นทุนต่ำเพิ่มขึ้น รวมถึงสายการบินต่างๆ ทำการบินตรงจากตะวันออกกลางและยุโรปเพิ่มมากขึ้น บริษัทฯ มีจุดบินให้บริการ 4 จุดบิน 3 ประเทศ ได้แก่ เวียงจันทน์ พนมเปญ ฮานอย และ โฮจิมินห์ซิตี้ ด้วยความถี่ 56 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

เส้นทางข้ามทวีป

เส้นทางอเมริกาเหนือ

เป็นตลาดที่มีขนาดใหญ่ และมีการแข่งขันสูงมาก การให้บริการเส้นทางบินขึ้นอยู่กับ การเชื่อมโยงกับเครือข่ายภายในสหรัฐอเมริกาและแคนาดา ทั้งนี้ ในปี 2555 บริษัทฯ ได้ปรับการบริการเที่ยวบินไปยังลอสแอนเจลิสโดยมีจุดแวะพักที่สนามบินโซล จำนวน 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ด้วยเครื่องบินแบบโบอิง 777-200ER เพื่อลดต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน และปรับเป็นเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER รุ่นใหม่ ตั้งแต่วันที่ 28 ตุลาคม 2555

บริษัทฯ ร่วมมือกับพันธมิตรการบินสตาร์อัลไลแอนซ์ (Star Alliance) ทำเที่ยวบินรหัสร่วมไปยังจุดบินอื่นๆ อาทิ เส้นทางข้ามแปซิฟิก บริษัทฯ ได้ทำเที่ยวบินรหัสร่วมกับบอลนิปปอนแอร์เวย์ในเส้นทางจากญี่ปุ่นเข้าอเมริกาเหนือ คือ เส้นทางโตเกียว-ไปยังโฮโนลูลู ลอสแอนเจลิส ชิคาโก นิวยอร์ก ซานฟรานซิสโก และวอชิงตัน ดี.ซี. สำหรับเส้นทางข้ามแอตแลนติก บริษัทฯ ได้ทำการบินรหัสร่วมกับสายการบินลุฟท์ฮันซา โดยมีแฟรงค์เฟิร์ตเป็นศูนย์กลางไปยังนิวยอร์ก แอตแลนตา ไมอามี ชิคาโก ดัลลัส และวอชิงตัน ดี.ซี. และ 3 จุดบินในประเทศแคนาดา โดยร่วมมือกับสายการบินแอร์แคนาดา ไปยังโตรอนโต มอนทรีออล และแวนคูเวอร์ รวมทั้งหมด 12 จุดบินใน 2 ประเทศ

เส้นทางยุโรป

บริษัทฯ มีบริการเที่ยวบินไปยัง 13 จุดบินใน 11 ประเทศของภูมิภาคยุโรป ได้แก่ ลอนดอน แฟรงค์เฟิร์ต ปารีส โรม โคเปนเฮเกน สตอกโฮล์ม ซูริก มินนิค เอเธนส์ มิลาน มาดริด มอสโก และออสโล ด้วยความถี่รวม 92 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และนำเครื่องบินแบบแอร์บัส A380 ทำการบินเส้นทางกรุงเทพฯ-แฟรงค์เฟิร์ต ตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2555 โดยได้มีการปรับลดเที่ยวบินในเส้นทางกรุงเทพฯ-แฟรงค์เฟิร์ต เหลือ 12 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เพื่อไม่ให้จำนวนที่นั่งเพิ่มมากเกินไป

สำหรับตลาดที่บริษัทฯ ไม่ได้เปิดทำการบินโดยตรง ทั้งในยุโรปและสหราชอาณาจักร บริษัทฯ ได้ทำความร่วมมือกับสายการบินพันธมิตรในการให้บริการเส้นทางบินโดยใช้เที่ยวบินรหัสร่วม (Code Sharing) ซึ่งครอบคลุม 46 จุดบิน ใน 19 ประเทศ

เส้นทางออสเตรเลียและนิวซีแลนด์

บริษัทฯ ให้บริการ 5 จุดบินใน 2 ประเทศ ได้แก่ ซิดนีย์ เมลเบิร์น บริสเบน เพิร์ธ ในออสเตรเลีย และ โอ๊คแลนด์ ในนิวซีแลนด์ ด้วยความถี่รวม 45 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จัดเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Sharing) กับสายการบินแอร์นิวซีแลนด์ ซึ่งเป็นสายการบินพันธมิตร โดยการเชื่อมโยงเครือข่ายการบินของบริษัทฯ เข้ากับเที่ยวบินระหว่างเมืองท่องเที่ยวต่างๆ รวม 7 จุดบิน ใน 2 ประเทศ รวมเส้นทาง ฮองกง-โอ๊คแลนด์

เส้นทางแอฟริกา

บริษัทฯ ทำการบินจากกรุงเทพฯ ไปโจฮันเนสเบิร์ก สาธารณรัฐแอฟริกาใต้ จำนวน 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

การตลาด

ปี 2555 เป็นปีที่ท้าทายสำหรับอุตสาหกรรมการบินพาณิชย์ที่รับความเสี่ยงต่อการเปลี่ยนแปลงทั้งการฟื้นตัวภายหลังมหาอุทกภัยครั้งรุนแรง เศรษฐกิจยุโรปที่ยังไม่คลี่คลายราคาน้ำมันสูงขึ้น รวมถึงคู่แข่งจำนวนมากไม่ว่าจะเป็นสายการบินตะวันออกกลาง สายการบินต้นทุนต่ำ และสายการบินเกิดใหม่ เป็นต้น ปัจจัยเหล่านี้ทำให้บริษัท ปรับกำลังการผลิตให้สอดคล้องกับแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจโลก โดยปรับแผนกลยุทธ์เพื่อรับมือกับความเสี่ยงและผลกระทบที่เกิดขึ้น โดยย้ายจากตลาดยุโรปมามุ่งเน้นตลาดเอเชียมากขึ้น จากการที่ตลาดเอเชียเป็นตลาดที่มีศักยภาพและอัตราการเติบโตสูงขึ้นต่อเนื่องมาโดยตลอด โดยเฉพาะตลาดจีน อินเดีย เป็นต้น

ปัจจัยที่ทำให้ตลาดเอเชียมีอัตราการเติบโตสูงขึ้นได้แก่ การฟื้นตัวจากภัยพิบัติทางธรรมชาติทั้งในประเทศและต่างประเทศ การเกิดใหม่ของสายการบินต้นทุนต่ำกระตุ้นให้นักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาในเอเชียมากขึ้น การเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของชนชั้นกลางในเอเชีย ประกอบกับเศรษฐกิจที่แข็งแกร่งของภูมิภาคนี้กระตุ้นให้ความต้องการการเดินทางเพิ่มมากกว่าภูมิภาคอื่นๆ

อย่างไรก็ตาม ด้วยสภาวะการแข่งขันของอุตสาหกรรมการบินที่ทวีความรุนแรงขึ้นทั้งในประเทศและต่างประเทศอันเป็นผลจากกระแสการตื่นตัวเพื่อเตรียมพร้อมรับการเปิดเสรีภายใต้ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปี 2558 ซึ่งเป็นตลาดขนาดใหญ่ที่มีศักยภาพและกำลังขยายตัว การปรับตัวเพื่อรองรับการขยายตัวของการค้าและการลงทุน รวมถึงการท่องเที่ยวที่จะคึกคักขึ้น จะช่วยเพิ่มศักยภาพการแข่งขันและเกื้อหนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาคเอเชีย

นอกจากการพัฒนาฝูงบินควบคู่กับการจัดสรรความถี่ของเที่ยวบินให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาดแล้ว บริษัทฯ โดยสายการบินพาณิชย์ยังมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจการบินที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมโดยมีนโยบายในด้านการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากลอย่างชัดเจนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ภายใต้กรอบการแข่งขันด้านธุรกิจการบินได้อย่างยั่งยืน ในปี 2555 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินแบบแอร์บัส A380 ลำแรกที่มีขนาดใหญ่และทันสมัยที่สุดในโลกในเดือนกันยายน ซึ่งสามารถบรรทุกผู้โดยสารได้มากถึง 507 ที่นั่ง กว้างขวางและสะดวกสบายมากขึ้น โดยเปิดให้บริการในเส้นทาง กรุงเทพฯ-ฮ่องกง และ กรุงเทพฯ-สิงคโปร์ไปกลับ ลำที่ 2 และลำถัดมาจะเปิดให้บริการในเส้นทางแฟรงก์เฟิร์ต นาริตะ และปารีส ตามลำดับ การปรับเปลี่ยนมาใช้เครื่องบินที่มีสมรรถนะสูงขึ้น จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิง อันจะช่วยลดมลพิษและลดภาวะโลกร้อนได้อีกทางหนึ่ง

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมุ่งเน้นขยายเส้นทางบินไปในเส้นทางบินรอง (Secondary Route) เส้นทางเชื่อมต่อจากจุดบินเดิมไปยังประเทศในทวีปเอเชีย (Intra-Asia Route) และเปิดเส้นทางบินใหม่ในตารางการบินฤดูหนาวนี้ ได้แก่ เส้นทาง กรุงเทพฯ-ซัปโปโร ไปกลับ อีกทั้งเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินในเส้นทางต่างๆ ในช่วงปริมาณการจราจรหนาแน่นเพื่อรองรับปริมาณการเดินทางที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ ในช่วงฤดูการท่องเที่ยวและช่วงนอกฤดูการท่องเที่ยว บริษัทฯ ได้ปรับตารางการบินให้สอดคล้องและยืดหยุ่นสอดคล้องกับความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร ซึ่งจะช่วยเพิ่มศักยภาพและเชื่อมโยงเครือข่ายเส้นทางบินของบริษัทฯ ให้สามารถแข่งขันได้ดียิ่งขึ้น

ขณะเดียวกัน บริษัทฯ ดำเนินนโยบายเพิ่มสัดส่วนลูกค้าระดับองค์กรในตลาดที่มีศักยภาพ โดยประสานงานด้านการขายพร้อมทั้งพัฒนาความร่วมมือควบคู่กับการปรับปรุงสิทธิประโยชน์ต่างๆ ที่มอบให้กับลูกค้าระดับองค์กร เพื่อเพิ่มคุณค่าการให้บริการอันจะช่วยเพิ่มรายได้และส่วนแบ่งการตลาด ตลอดจนสร้างความภักดีต่อบริษัทฯ นอกจากนี้ บริษัทฯ มุ่งเน้นการปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารรายได้ เพื่อเพิ่มคุณภาพรายได้ โดยนำระบบบริหารรายได้ Revenue Management System Origin & Destination (RMS O & D) ซึ่งพัฒนาจาก Leg based ในปัจจุบัน เป็น Network based เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของระบบให้สามารถเลือกรับผู้โดยสารที่เดินทางในเส้นทางเครือข่ายของบริษัทฯ อันเป็นการเพิ่มโอกาสการสร้างรายได้และเพิ่มศักยภาพการแข่งขันให้เหนือกว่าสายการบินคู่แข่ง

สำหรับกลยุทธ์ด้านการสร้างความภักดีและความรู้สึกผูกพันกับบริษัท มีการใช้รายการสะสมไมล์รอยัล ออร์คิด พลัส เป็นเครื่องมือสำคัญ ซึ่งบริษัทฯ ได้พัฒนาระบบสารสนเทศ New Loyalty System แบบใหม่มาใช้ให้มีความทันสมัยและคล่องตัวสำหรับการบริการลูกค้า และขยายช่องทางในการให้บริการลูกค้าได้หลากหลายเพื่อให้แข่งขันได้ และสามารถเพิ่มรายได้โดยขยายคู่สัญญาพันธมิตรธุรกิจรายการสะสมไมล์โดยใช้ไมล์เป็นสิ่งที่ลูกค้าต้องการในการเข้าร่วมกิจกรรมทางการตลาดที่บริษัทฯ จัดขึ้น ซึ่งนอกจากสร้างความภักดีแล้วลูกค้ายังมีส่วนร่วมในการสร้างความผูกพันต่อตราผลิตภัณฑ์ของบริษัท อีกด้วย

อีกหนึ่งกลยุทธ์ทางการตลาดที่สำคัญ คือ การขยายเส้นทางการบิน ผ่านเครือข่ายพันธมิตรจากสายการบินในกลุ่มสตาร์อัลไลแอนซ์ (Star Alliance Network) ซึ่งในปัจจุบันมีสมาชิกกว่า 27 สายการบิน ครอบคลุม 194 ประเทศทั่วโลก รวมถึงพันธมิตรรายล่าสุด คือ เซ็นเจิ้น แอร์ไลน์ส ถือเป็นการขยายเครือข่ายการบินสู่ตลาดจีนตอนใต้ ทำให้ผู้โดยสารสามารถเดินทางเชื่อมต่อไปยังจุดหมายปลายทางในเส้นทางเครือข่ายสตาร์อัลไลแอนซ์ได้สะดวกรวดเร็วครอบคลุมเส้นทางได้มากยิ่งขึ้น และยังเป็นการสนับสนุนการขาย Interline ของสายการบินอื่นซึ่งกันและกันบนเส้นทางการบินของบริษัท

ยิ่งไปกว่านั้น จากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีที่มีส่วนทำให้การเดินทางท่องเที่ยวสะดวกรวดเร็ว ผสมกับการเข้าถึงและการรับรู้ข้อมูลข่าวสารต่างๆ เป็นไปอย่างสะดวกรวดเร็วและครอบคลุมทั่วโลกผ่านเครือข่ายอินเทอร์เน็ต บริษัทฯ เล็งเห็นถึงความสำคัญในการตอบสนองความต้องการของลูกค้าที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็วและวิถีชีวิตของผู้โดยสารยุคใหม่ จึงมุ่งเน้นการขยายบริการโดยผ่านอินเทอร์เน็ตเป็นสำคัญ และพัฒนา THAI M Service ซึ่งเป็นแอปพลิเคชันบนโทรศัพท์มือถือ (Application on Smartphone) ควบคู่กันไป นอกจากนี้ ยังดำเนินการปรับปรุงขั้นตอนการสำรองบัตรโดยสารผ่านหน้าเว็บไซต์อย่างต่อเนื่อง (Upgrade Booking Engine) เพื่อลดขั้นตอนและอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารที่ต้องการจองบัตรโดยสารผ่านทั้งเว็บไซต์และบนโทรศัพท์มือถือ มาตรการดังกล่าวเป็นการเพิ่มช่องทางการขายตรงให้มีความหลากหลาย สะดวกรวดเร็ว และมีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งสามารถเพิ่มยอดขายให้กับบริษัทฯ ได้อีกทางหนึ่ง



ความร่วมมือกับพันธมิตรการบินสตาร์อัลไลแอนซ์

ในปี 2555 พันธมิตรการบินสตาร์อัลไลแอนซ์มีอายุครบ 15 ปี และบริษัท มีความภูมิใจอย่างยิ่งที่เป็นพันธมิตรการบินแรกในโลกที่สามารถครองความยิ่งใหญ่และแข็งแกร่งที่สุดจนถึงปัจจุบัน จากวันแรกที่ถือกำเนิดโดย 5 สายการบินสมาชิกก่อตั้งประกอบด้วย สายการบินยูไนเต็ด สายการบินลุฟท์ฮันซ่า สายการบินเอส เอ เอส สายการบินแคนาดา และสายการบินไทย มีเส้นทางบินครอบคลุม 578 สนามบินใน 106 ประเทศ ด้วยเที่ยวบิน 1,600 เที่ยวบินต่อวัน จนถึงวันนี้พันธมิตรสตาร์อัลไลแอนซ์มีสมาชิกจำนวน 27 สายการบิน ครอบคลุม 1,329 สนามบินใน 194 ประเทศ ด้วยเที่ยวบิน 21,900 เที่ยวบินต่อวัน

พันธมิตรการบินสตาร์อัลไลแอนซ์เติบโตอย่างต่อเนื่อง จนกระทั่งเมื่อเดือนมิถุนายน และพฤศจิกายน 2555 ที่ผ่านมา เครือข่ายการบินได้เพิ่มสายการบินหลักในภูมิภาคที่มีความสำคัญต่อธุรกิจการบินจำนวน 3 สายการบิน คือ กลุ่มสายการบินเอเวอริงกา-ทาคา ประเทศโคลอมเบียและเอลซัลวาดอร์ และสายการบินโคปา ประเทศปานามา ในภูมิภาคอเมริกากลาง และสายการบินเซินเจิ้นซึ่งเป็นสายการบินใหญ่อันดับสี่ของจีน จึงเป็นเครื่องยืนยันคำกล่าวที่ว่า พันธมิตรการบินกลุ่มนี้มีเครือข่ายการบินครอบคลุมเส้นทางบินรอบโลกกว้างขวางที่สุด ซึ่งจะช่วยเพิ่มโอกาสในการเชื่อมต่อเส้นทางบินระหว่างกันได้อย่างต่อเนื่องและสะดวกมากขึ้นสำหรับผู้โดยสาร

จากนโยบายหลักที่ได้ประกาศไว้ตั้งแต่วันแรกของการเปิดตัวในปี 2540 ที่จะเสริมสร้างประสบการณ์การเดินทางที่ราบรื่นให้กับผู้โดยสารตลอดเส้นทางบิน (Seamless Travel Experience across Star Alliance Network) ทำให้พันธมิตรสตาร์อัลไลแอนซ์ยังคงรักษาแนวทางการนำเสนอและพัฒนาสินค้าและบริการให้ดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง ไม่ว่าจะเป็นการให้บริการด้านการตรวจบัตรโดยสารเพียงครั้งเดียวตลอดเส้นทางบินแม้จะมีการเชื่อมต่อเที่ยวบินมากกว่า 1 ครั้ง (Through Check-in) การให้บริการด้านสัมภาระที่รวดเร็วและไม่สูญหาย (Priority Baggage Delivery) การให้บริการพิเศษและมอบสิทธิประโยชน์สำหรับผู้โดยสารสมาชิกบัตรทอง (Star Alliance Gold Member) ที่ใช้บริการของสายการบินสมาชิกตลอดเส้นทางในเครือข่ายการบินของสตาร์อัลไลแอนซ์

จากการร่วมมือในลักษณะต่างๆ กับพันธมิตรการบินสตาร์อัลไลแอนซ์ ทำให้บริษัท พัฒนาทั้งขีดความสามารถและความพยายามที่จะยกระดับการให้บริการให้เป็นที่พอใจมากขึ้นอย่างมีทิศทางและไม่หยุดยั้ง ทั้งนี้ เพื่อรักษาภาพลักษณ์ในการให้บริการระดับ World Class ไว้อย่างมั่นคงต่อไป ท่ามกลางสถานการณ์การแข่งขันที่ทวีความรุนแรงมากขึ้นในทุกๆ ด้าน โดยเฉพาะการแย่งส่วนแบ่งทางการตลาดจากกลุ่มสายการบินประเทศตะวันออกกลาง (Middle East Carriers) และสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carrier) ที่มีพัฒนาการเรื่องรูปแบบการดำเนินงาน และการให้บริการที่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิมอย่างรวดเร็ว

A STAR ALLIANCE MEMBER 



การบริการลูกค้า

ในปี 2555 บริษัทฯ ยังคงมุ่งมั่นพัฒนาและปรับปรุงคุณภาพผลิตภัณฑ์และการบริการในทุกจุดสัมผัสอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ลูกค้าในแต่ละกลุ่มเป้าหมายได้สัมผัสประสบการณ์การบินที่โดดเด่นตามผลงานเอกลักษณ์แห่งความเป็นไทย เริ่มตั้งแต่การบริการก่อนเที่ยวบิน (Pre-Flight Services) การบริการบนเที่ยวบิน (In-flight Services) ไปจนถึงการให้บริการหลังเที่ยวบิน (Post-Flight Services) โดยมีแผนการดำเนินงาน แนวคิดและภาพลักษณ์ที่ชัดเจนภายใต้นโยบายการบริการจากใจ (Service from the Heart) ซึ่งพนักงานการบินไทยทุกคนยึดมั่นมาตลอด 5 ทศวรรษของการให้บริการ ด้วยตระหนักว่าคุณภาพของการบริการลูกค้าเป็นปัจจัยหลักสู่ความสำเร็จของภารกิจการให้บริการการขนส่ง และขับเคลื่อนให้บริษัทฯ สามารถแข่งขันกับสายการบินคู่แข่งได้อย่างยั่งยืน

เพื่อเน้นย้ำถึงการบริการที่เป็นเลิศ สม่าเสมอ และเป็นไปตามมาตรฐานที่ตกลงไว้ บริษัทฯ มีการกำหนดขั้นตอนการให้บริการ (Service Operation Procedure) ในทุกจุดบริการหลัก และทำข้อตกลงการให้บริการ (Service Level Agreement) ที่ครบวงจร รวมทั้งตรวจติดตามอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้แน่ใจว่าลูกค้าของการบินไทยจะได้รับความพึงพอใจสูงสุดจากการใช้บริการและผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพตลอดการเดินทาง สำหรับรายละเอียดของการพัฒนาการบริการลูกค้าในแต่ละขั้นตอน มีดังนี้

ด้านการบริการก่อนเที่ยวบิน บริษัทฯ ได้พัฒนาระบบการให้บริการผ่านอินเทอร์เน็ต และโทรศัพท์มือถือ หรือ Electronic and Mobile Service เพื่อเพิ่มความสะดวกสบายและความรวดเร็วให้ลูกค้าสามารถเข้าถึงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางได้ง่ายขึ้น อาทิ ข้อมูลการจองบัตรโดยสาร การตรวจสอบรายละเอียดเกี่ยวกับเที่ยวบิน ตารางบิน รวมทั้งการเช็คอินผ่าน SMS การเช็คอินโดยใช้ 2D Barcode และการสั่งพิมพ์บัตรโดยสารขึ้นเครื่องบินตั้งแต่ที่บ้าน (Home Print Boarding Pass)

ด้านการบริการบนเครื่องบิน บริษัทฯ มุ่งเน้นการพัฒนาบริการของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน รวมถึงอาหารและเครื่องดื่มที่ให้บริการในหลากหลายรูปแบบ อาทิ อาหารยอดนิยมของแต่ละท้องถิ่น อาหารไทย เครื่องดื่มสมุนไพร และเมนูพิเศษ ในช่วงเทศกาล สำหรับการพัฒนาผลิตภัณฑ์ต่างๆ อาทิ ที่นั่ง และอุปกรณ์ระบบสาระบันเทิง ในปี 2555 บริษัทฯ มีแผนปรับปรุงเครื่องบินรุ่นเก่า ได้แก่ เครื่องบินแบบโบอิง 747-400 จำนวน 12 ลำ ซึ่งในปี 2555 ดำเนินการแล้วเสร็จจำนวน 5 ลำ และเครื่องบินแบบโบอิง 777-200 จำนวน 8 ลำ ดำเนินการแล้วเสร็จจำนวน 4 ลำ ในปี 2555 ส่วนที่เหลือคาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จภายในไตรมาสที่ 2 ปี 2556

นอกจากนี้ บริษัทฯ มีแผนพัฒนาผลิตภัณฑ์ในห้องโดยสารของเครื่องบินใหม่ โดยว่าจ้างบริษัท Priestmangoode U.K. เพื่อออกแบบตกแต่งภายในห้องโดยสาร รวมถึงผลิตภัณฑ์บนเครื่องบิน (Service Items) อาทิ หมอน ผ้าห่ม เป็นต้น ตามแนวคิด THAI Contemporary ซึ่งสะท้อนภาพลักษณ์ความเป็นไทยออกสู่สายตาคนทั่วโลก พร้อมกับความต่อเนื่องในการให้บริการ อาทิ การจัดวางรูปแบบที่นั่ง เครื่องมือ อุปกรณ์ที่เหมาะสมกับสรีระในทุกอิริยาบถ และขนาดที่เหมาะสมกับกลุ่มลูกค้าในแต่ละชั้นโดยสาร เพื่อให้ลูกค้าได้รับความสะดวกสบาย และสัมผัสถึงความเป็นส่วนตัวมากที่สุด ขณะเดียวกันผลิตภัณฑ์ต้องสามารถเชื่อมต่อเทคโนโลยีที่ทันสมัยได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยได้เริ่มนำแนวคิดดังกล่าวมาใช้ในเครื่องบินแบบแอร์บัส A320-200 จำนวน 20 ลำ ซึ่งในปี 2555 บริษัทฯ ได้รับมอบแล้วจำนวน 4 ลำ สำหรับเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 12 ลำ จะเริ่มรับมอบลำแรกในเดือนมีนาคม 2556 และเครื่องบินแบบโบอิง 787-8 จำนวน 6 ลำ จะเริ่มรับมอบลำแรกในปี 2557 ส่วนเครื่องบินแบบโบอิง 787-9 และเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 อยู่ระหว่างดำเนินการออกแบบ

อุปกรณ์และบริการ

บริษัทฯ ได้ปรับกลยุทธ์และแผนงานด้านการให้บริการ ให้ตอบสนองความคาดหวังของลูกค้า และเพิ่มขีดความสามารถให้พร้อมต่อการแข่งขัน โดยจะทำการปรับปรุงที่นั่นทั้งหมดสำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่ง ชั้นธุรกิจ และชั้นประหยัด ปรับปรุงระยะห่างระหว่างที่นั่งโดยสารในแต่ละชั้นผู้โดยสาร ลดจำนวนที่นั่งแต่ละแถวลง ลดความแออัดในห้องโดยสาร และเพิ่มความสะดวกสบายโดยรวมให้แก่ผู้โดยสารมากขึ้น โดยที่นั่งรุ่นใหม่จะกว้างขึ้นและมีความสะดวกสบายสูง มีจอภาพส่วนตัวในชั้นหนึ่ง ชั้นธุรกิจ และชั้นประหยัดทุกที่นั่ง นอกจากนี้ ยังตกแต่งห้องน้ำในชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจให้มีความทันสมัยสวยงามและกว้างขวางขึ้น พร้อมด้วยอุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่ทันสมัย ระบบเพลงและภาพยนตร์แบบเลือกชมได้ (On-demand) และมีรายการบันเทิงให้ผู้โดยสารเลือกอย่างหลากหลาย ดังมีรายละเอียด ดังนี้

1. การปรับปรุงรูปแบบและคุณภาพของที่นั่งโดยสารและระบบสาร์บบันเทิง

วัตถุประสงค์หลักของการปรับปรุงอุปกรณ์ในเครื่องบินของบริษัท คือ การปรับปรุงอุปกรณ์ในเครื่องบินทุกลำที่เป็นแบบเดียวกัน ให้มีที่นั่งโดยสารและระบบสาร์บบันเทิงลักษณะเดียวกันในแต่ละชั้นโดยสาร โดยจะทำการปรับปรุงที่นั่นทั้งหมดสำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่ง ชั้นธุรกิจ และชั้นประหยัด บริษัทฯ มีแผนที่จะปรับปรุงระยะห่างระหว่างที่นั่งโดยสารในแต่ละชั้นผู้โดยสาร ลดจำนวนที่นั่งแต่ละแถวลง ลดความแออัดในห้องโดยสาร และเพิ่มความสะดวกสบายโดยรวมให้แก่ผู้โดยสารมากขึ้น

การปรับปรุงที่นั่ง

ในปี 2555 บริษัทฯ ได้ทำการปรับปรุงที่นั่งโดยสารในเครื่องบินแบบโบอิง 747-400 (ลำที่ 7-12) แล้วเสร็จเพิ่มเติมจากปี 2554 อีกจำนวน 2 ลำ รวมทั้งหมด 6 ลำ โดยติดตั้งจอภาพส่วนตัวพร้อมระบบสาร์บบันเทิงแบบ On-demand ในชั้นประหยัด

นอกจากนี้ยังมีแผนปรับปรุงที่นั่งโดยสารในชั้นประหยัด ของเครื่องบินโบอิง 747-400 (ลำที่ 13-18) ซึ่งในปี 2555 ได้ดำเนินการเสร็จแล้ว จำนวน 3 ลำ จาก 6 ลำ โดยติดตั้งเก้าอี้พร้อมจอภาพส่วนตัวและระบบสาร์บบันเทิงแบบ On-demand ในทุกชั้นโดยสาร คาดว่าจะดำเนินการเสร็จสิ้นทั้ง 6 ลำภายในปี 2556 และปรับปรุงที่นั่งในชั้นประหยัดของเครื่องบินแบบโบอิง 777-200 จำนวน 8 ลำ โดยจะมีจอภาพส่วนตัวพร้อมระบบสาร์บบันเทิงแบบ On-demand ได้ดำเนินการปรับปรุงเสร็จแล้วจำนวน 4 ลำและคาดว่าจะเสร็จสิ้นทั้ง 8 ลำภายในปี 2556

ตารางแสดงข้อมูลบางประการเกี่ยวกับการปรับปรุงอากาศยานและอุปกรณ์ทั้งที่อยู่ระหว่างการดำเนินการและที่เสนอให้มีการดำเนินการ

แบบหรือรุ่น	จำนวน (ลำ)	รายละเอียดของการปรับปรุง	สถานะ	กำหนดเวลาที่คาดว่าจะแล้วเสร็จ
โบอิง 777-200	8	ชั้นประหยัด ปรับปรุงที่นั่งโดยติดตั้งจอภาพส่วนตัวและระบบสาร์บบันเทิงแบบเลือกชมได้ (On-demand)	อยู่ระหว่างดำเนินการปรับปรุง	กลางปี 2556
โบอิง 747-400 (ลำที่ 13-18)	6	ปรับปรุงที่นั่งทุกชั้นโดยสาร เป็นการปรับปรุงที่นั่งทั้งลำให้มีมาตรฐานเดียวกันกับโบอิง 747-400 ลำอื่นที่มีการปรับปรุงไปเรียบร้อยแล้ว เพื่อให้มีมาตรฐานเดียวกัน โดยติดตั้งจอภาพส่วนตัวทุกที่นั่ง และระบบสาร์บบันเทิงแบบเลือกชมได้ (On-demand)	อยู่ระหว่างดำเนินการปรับปรุง	กลางปี 2556

การพัฒนาทางด้านระบบสาระบันเทิง

บริษัทฯ ได้ปรับปรุงระบบสาระบันเทิงทั้งด้านภาพและเสียงบนเครื่องบินในเส้นทางระหว่างประเทศทุกลำ เพื่อให้มีคุณภาพสูง ทันสมัย และเป็นมาตรฐานเดียวกันทั้งหมด โดยจะมีจอภาพส่วนตัวในชั้นหนึ่ง ชั้นธุรกิจ และชั้นประหยัดทุกที่นั่ง ระบบเพลง และภาพยนตร์แบบเลือกชมได้ (On-demand) และมีรายการบันเทิงให้ผู้โดยสารเลือกอย่างหลากหลาย รวมทั้งเกมส์ ข่าว (Live text news) และภาพเส้นทางบิน

- พัฒนา ปรับปรุง Software รองรับจำนวน Content ที่เพิ่มขึ้น อาทิ e-Menu และ e-Shopping
- จัดหา Portable AVOD Player รุ่นใหม่ เพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารชั้นธุรกิจ สำหรับเที่ยวบินที่มีชั่วโมงบินมากกว่า 4 ชั่วโมง และจัดหา Digital Video Player สำหรับเครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 ที่ไม่มีระบบสาระบันเทิงแบบเลือกชมได้ (On-demand)

2. อุปกรณ์อำนวยความสะดวกสำหรับธุรกิจและการสื่อสาร

บริษัทฯ ได้ติดตั้งระบบ Inflight Connectivity ในเครื่องบินใหม่แบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 7 ลำ และเครื่องบินใหม่แบบแอร์บัส A380-800 จำนวน 6 ลำ เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถติดต่อสื่อสารกับภาคพื้นโดยใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ส่วนตัวของตนเองในการใช้โทรศัพท์ ส่งข้อความสั้น (SMS/MMS) รวมถึงการใช้ Wifi Internet ได้ สำหรับเครื่องบินแบบโบอิง 747-400 (ลำที่ 13-18) จำนวน 6 ลำ และ เครื่องบินเช่าแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 8 ลำ ผู้โดยสารจะสามารถติดต่อสื่อสารโดยใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ส่วนตัวของตนเองในการใช้โทรศัพท์ ส่งข้อความสั้น (SMS/MMS) และ GPRS



การเงินและการบัญชี

จากปัญหาเศรษฐกิจในสหรัฐอเมริกา และปัญหาวิกฤติหนี้สาธารณะของประเทศสมาชิกในสหภาพยุโรปที่ยังคงส่งผลอย่างต่อเนื่อง ราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้น ประกอบกับความไม่แน่นอนของภาวะเศรษฐกิจและภัยธรรมชาติที่อาจเกิดขึ้นได้อีก และเพื่อรักษาระดับเงินทุนสำรองในปี 2556 รวมทั้งเพื่อการจัดหาเงินทุนให้เพียงพอสำหรับการลงทุนที่ผูกผันแล้ว เช่น การชำระค่าวงดลวงหน้าค่าเครื่องบินตามโครงการจัดหาเครื่องบินของบริษัท การปรับปรุงผลิตภัณฑ์บนเครื่องบิน บริษัท จึงได้ดำเนินการออกและเสนอขายตราสารหนี้ ประเภทหุ้นกู้ ในปี 2555 โดยเสนอขายในวงจำกัด ต่อผู้ลงทุนสถาบันและผู้ลงทุนรายใหญ่ จำนวนรวมทั้งสิ้น 11,500 ล้านบาท แบ่งเป็นครั้งที่ 1/2555 จำนวน 3,000 ล้านบาท ครั้งที่ 2/2555 จำนวน 1,500 ล้านบาท และครั้งที่ 3/2555 จำนวน 7,000 ล้านบาท พร้อมทั้งจัดหาวงเงินสินเชื่อหมุนเวียน (Revolving Credit Line) เพิ่มเติมจำนวน 3,600 ล้านบาท จากเดิมที่บริษัท ได้จัดหาแล้วจำนวน 15,500 ล้านบาท รวมวงเงินสินเชื่อหมุนเวียนอายุ 3-7 ปี เป็นจำนวนทั้งสิ้น 19,100 ล้านบาท

ในส่วนของการจัดหาเงินทุนเพื่อชำระค่าเครื่องบินในปี 2555 บริษัท ได้จัดหาเงินกู้ระยะยาว ด้วยวิธีการเช่าซื้อ ในสกุลยูโร เพื่อชำระค่าเครื่องบินแอร์บัส A330-300 จำนวน 3 ลำ และใช้เครื่องบินเป็นหลักทรัพย์ค้ำประกัน โดยได้เบิกรับเงินกู้พร้อมรับมอบเครื่องบินแอร์บัส A330-300 จำนวน 3 ลำ ในวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 18 กันยายน และ 19 ตุลาคม 2555 ตามลำดับ และจัดหาเงินกู้ระยะยาว ด้วยวิธีการเช่าซื้อ เพื่อชำระค่าเครื่องบินแอร์บัส A380-800 จำนวน 3 ลำ โดยใช้เครื่องบินเป็นหลักทรัพย์ค้ำประกัน และได้รับการสนับสนุนการค้ำประกันเงินกู้จาก European Export Credit Agencies (ECAs) ทั้งนี้ ได้เบิกรับเงินกู้พร้อมรับมอบเครื่องบิน ในสกุลเงินเยน สำหรับเครื่องบินแอร์บัส A380-800 ลำที่ 1 และ ลำที่ 2 และในสกุลเงินยูโร สำหรับเครื่องบินแอร์บัส A380-800 ลำที่ 3 เมื่อวันที่ 26 กันยายน 28 พฤศจิกายน และ 20 ธันวาคม 2555 ตามลำดับ

นอกจากการจัดหาเงินกู้เพิ่มเติมแล้ว ในระหว่างปี 2555 บริษัท มีการชำระคืนเงินต้นสำหรับหนี้เงินกู้ระยะยาว รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 19,822 ล้านบาท ทำให้บริษัท มียอดหนี้เงินกู้และหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าซื้อเครื่องบิน (รวมหนี้ที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) เพิ่มขึ้นจาก 142,300 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2554 เป็น 158,685 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2555

ในด้านการบริหารความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนนั้น บริษัท ได้จัดให้มีการกู้เงินในสกุลที่มีกระแสเงินสดสุทธิส่วนเกิน เพื่อรองรับภาระการชำระคืนหนี้ตามหลักการ Natural Hedging นอกจากนี้ บริษัท ยังได้เข้าทำธุรกรรม Cross Currency Swap (CCS) หนี้สกุลเงินบาทบางส่วน เพื่อปรับให้ภาระการชำระคืนหนี้ให้เป็นไปตามสกุลที่มีกระแสเงินสดสุทธิส่วนเกินมากขึ้น อีกทั้งเพื่อให้สามารถป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยได้อีกด้วย โดยดำเนินการแปลงการชำระคืนหนี้สกุลบาท อัตราดอกเบี้ยลอยตัว อ้างอิงตามอัตราดอกเบี้ย THBFIX ไปเป็นชำระคืนหนี้สกุลเงินเยน ในอัตราดอกเบี้ยคงที่เพิ่มเติมจากปี 2554 อีก 1 รายการ วงเงิน 1,000 ล้านบาท ทำให้สัดส่วนหนี้ในสกุลเงินต่างๆ หลังการทำ Swap ของบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 ใน 4 สกุลเงิน ได้แก่ USD : EUR : JPY : THB มีสัดส่วน 1 : 36 : 14 : 49 ส่วน การบริหารความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยนั้น ในปี 2555 บริษัท ได้ดำเนินการเข้าทำธุรกรรม Interest Rate Swap (IRS) กับหนี้สกุลบาท โดยทำการแปลงอัตราดอกเบี้ยสกุลบาท แบบอัตราลอยตัวเป็นอัตราคงที่ จำนวน 3 รายการ วงเงินรวม 11,536 ล้านบาท และจากการดำเนินการดังกล่าวทั้งหมด ทำให้สัดส่วนหนี้ที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่ต่อหนี้ที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวของบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีสัดส่วน 50 : 50

ในปี 2555 เป็นช่วงของการดำเนินการติดตั้งระบบ SAP สำหรับด้านการเงินและการบัญชี (Financial and Accounting) และการจัดซื้อและบริหารวัสดุคงคลัง (Logistics) ซึ่งเป็นการดำเนินงานตาม Corporate SAP Master Plan ระยะที่ 1 Stabilize the Foundation ทั้งนี้ การดำเนินการติดตั้งระบบ SAP ดังกล่าว ตั้งแต่การกำหนดการทำงานของระบบให้เป็นไปตามการออกแบบกระบวนการทางธุรกิจ (Realization) การทดสอบการทำงานของระบบ (User Acceptance Test) การฝึกอบรมผู้ใช้งาน (End User Training) และการถ่ายโอนข้อมูลจากระบบเดิมมายังระบบใหม่ (Data Cleansing and Data Migration) สามารถดำเนินการสำเร็จลุล่วงตามแผนงาน และสามารถเริ่มปฏิบัติงานจริง (Go-Live) บนระบบ SAP ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2555 พร้อมกันกับระบบบัญชีรายได้ผู้โดยสาร (TOPRA) ที่บริษัทฯ ได้เปลี่ยนจากระบบเดิมที่พัฒนาขึ้นเอง (In-House Development) เป็นการซื้อบริการระบบ REVERA จากบริษัท Accelya Kale Solutions Limited (Hosting Model) ทั้งนี้ แม้ว่าจะมีความยุ่งยากในการปฏิบัติงานบนระบบ SAP และ TOPRA แต่ผู้บริหารและพนักงานทุกคนก็ได้ทุ่มเทกำลังความสามารถเพื่อปรับกระบวนการทำงานเพื่อลดปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้น ในขณะเดียวกัน บริษัทฯ ก็สามารถดำเนินธุรกิจได้ตามปกติ

การปฏิบัติการบิน

ตลอด 5 ทศวรรษที่ผ่านมา ความปลอดภัย (Safety and Security) ในการปฏิบัติการบินเป็นสิ่งที่บริษัทฯ ถือว่าเป็นหัวใจสำคัญของการดำเนินธุรกิจการบิน ซึ่งสอดคล้องเป็นอย่างดีกับภารกิจหลักของบริษัทฯ คือ การปฏิบัติการบินเพื่อนำผู้โดยสารและพัสดุภัณฑ์สู่จุดหมายด้วยความปลอดภัยสูงสุดตามมาตรฐานสากล ความสะดวกสบายและการตรงต่อเวลาเป็นสำคัญ โดยมุ่งเน้นมาตรฐานความปลอดภัยของกรมการบินพลเรือน (Department of Civil Aviation : DCA) องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) หน่วยงานควบคุมความปลอดภัยด้านการบินของยุโรป (European Aviation Safety Agency : EASA) องค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration : FAA) และการตรวจประเมินความปลอดภัยด้านการปฏิบัติการบินของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association : IATA)

บริษัทฯ มุ่งเน้นการสรรหาและพัฒนาบุคลากรการบินคุณภาพระดับสากลมาประจำฝูงบิน โดยบุคลากรการบินที่ได้รับการคัดเลือกต้องผ่านการตรวจสอบความพร้อมทั้งร่างกาย จิตใจ ความรู้ (Knowledge) ทักษะ (Skill) และพฤติกรรม (Behavior) นอกจากนี้ ยังต้องผ่านบททดสอบด้านต่างๆ อาทิ การประเมินความถนัด (Aptitude Test) จิตวิทยาการบิน (Aviation Psychology) การทดสอบความสามารถและทักษะการบิน รวมทั้งหลักสูตรอบรมอีกหลายขั้นตอน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการฝึกแก้ปัญหาเฉพาะหน้า เช่น ปัญหาจากเครื่องยนต์ ระบบเทคนิคต่างๆ ของเครื่องบิน ไฟไหม้ สภาพอากาศที่แปรปรวน รวมถึงการร่อนลงจอดในสถานการณ์คับขันต่างๆ เป็นต้น ซึ่งนักบินทุกคนจะได้รับการฝึกฝนโดยใช้เครื่องฝึกบินจำลอง (Flight Simulator) ซึ่งเป็นอุปกรณ์ฝึกบินที่มีคุณภาพสูงที่สุดในการจำลองสถานการณ์ให้เสมือนจริง เพื่อฝึกฝนให้บุคลากรเกิดความชำนาญ และสามารถประยุกต์ใช้สิ่งที่ได้เรียนรู้ในการปฏิบัติการบินจริงอย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังนำระบบ e-Learning มาใช้ เพื่อเป็นการทบทวนและเพิ่มพูนความรู้ให้สอดคล้องกับเทคโนโลยีการบินที่ทันสมัย ร่วมกับแนวคิดด้านการจัดการความรู้ (Knowledge Management) เพื่อส่งเสริมการแลกเปลี่ยนความรู้ในกลุ่มผู้ปฏิบัติงาน มาตรการทั้งหมดดังกล่าวล้วนเป็นไปเพื่อให้มั่นใจได้ว่าผู้โดยสารจะได้รับความปลอดภัยสูงสุดตลอดเส้นทางตามนโยบาย “บินปลอดภัยใจอบอุ่น” (Safe and Warm) ของบริษัทฯ ในช่วงปีที่ผ่านมา ซึ่งมุ่งเน้นถึงความปลอดภัย เคียงคู่กับการบริการอันน่าประทับใจ เพื่อคงความเป็นสายการบินอันดับแรกๆ ที่ผู้โดยสารเลือกใช้ตลอดไปในอนาคต

นอกเหนือจากการปฏิบัติการบินที่มีความปลอดภัยสูงสุดแล้ว การบริการลูกค้าด้วยความเป็นเลิศเป็นอีกสิ่งหนึ่งที่บริษัทฯ ให้ความสำคัญไม่ยิ่งหย่อนไปกว่ากัน โดยมุ่งเน้นการจัดฝึกอบรมในเรื่องการดูแลให้ความปลอดภัยแก่ผู้โดยสาร และการบริการ ทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติให้แก่พนักงานต้อนรับบนเครื่องบินอย่างสม่ำเสมอ นับตั้งแต่เริ่มเข้าปฏิบัติการ เพื่อให้พนักงาน มีความรู้และความชำนาญระดับมืออาชีพ พร้อมทั้งมีทัศนคติที่ดีต่องานบริการ ควบคู่ไปกับการตระหนักถึงความปลอดภัยของผู้โดยสาร ทั้งนี้ ฝ่ายบริการบนเครื่องบินจะทำการตรวจติดตาม ประเมินผลการปฏิบัติงาน ข้อบกพร่อง หรือจุดที่สมควรได้รับการปรับปรุง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินทุกระดับชั้น แล้วจึงนำผลการประเมินดังกล่าวมาวิเคราะห์ พร้อมกับจัดทำรูปแบบการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินอย่างต่อเนื่อง เพื่อปรับแนวทางการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานให้ตรงกับแนวทางที่องค์กรต้องการอย่างแท้จริง

ในฐานะสายการบินรักษ์สิ่งแวดล้อม หรือ Travel Green ที่มุ่งหวังให้ทุกภาคส่วนได้ตระหนักถึงการรักษาสภาพแวดล้อม และลดการปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ออกสู่ชั้นบรรยากาศ บริษัทฯ ได้พยายามกระตุ้นให้สายการบินในภูมิภาคได้พิจารณา ใช้เชื้อเพลิงอากาศยานชีวภาพ (Biofuels) เพื่อลดการพึ่งพาน้ำมันอากาศยานที่ผลิตจากฟอสซิลให้ได้ในอนาคต พร้อมกับเร่งผลักดัน ให้มีการพัฒนาการผลิตเชื้อเพลิงอากาศยานชีวภาพสำหรับใช้ในอุตสาหกรรมการบินอย่างยั่งยืน

โดยภาพรวมของการปฏิบัติการบิน บริษัทฯ ได้มุ่งเน้นเรื่องมาตรฐานด้านความปลอดภัยในระดับสูงสุด พัฒนาปรับปรุง คุณภาพการให้บริการบนเครื่องบินให้เป็นเลิศอย่างต่อเนื่อง ผสานกับเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัย และความใส่ใจต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อคงไว้ซึ่งความพึงพอใจ และเพิ่มพูนความประทับใจของผู้โดยสารทุกครั้งที่ได้เดินทางไปกับการบินไทย

ความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบิน

การดำเนินธุรกิจการบินในฐานะสายการบินแห่งชาติ การเสริมสร้างและรักษามาตรฐาน คุณภาพ ความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบิน (Aviation Safety, Security and Standards) ให้เป็นไปตามมาตรฐาน กฎเกณฑ์ ข้อบังคับและ กฎหมายที่เกี่ยวข้องในระดับสากลนั้น ถือเป็นปัจจัยและคุณค่าหลักที่บริษัทฯ ให้ความสำคัญอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ ดำเนิน นโยบายเชิงรุกในการดำเนินงานด้านความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบิน โดยพัฒนาคุณภาพของมาตรฐานใน กระบวนการต่างๆ อย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายในทุกกระบวนการดำเนินงานของบริษัทฯ

สำหรับในปี 2555 บริษัทฯ ยังยึดมั่นในการปฏิบัติตามมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติ (Standard and Recommended Practices : SARP) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) ที่กำหนดให้ สายการบินต้องดำเนินการจัดให้มีระบบบริหารความปลอดภัย (Safety Management System : SMS) อย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ ระบบดังกล่าวเป็นระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการบิน การปฏิบัติการด้านภาคพื้น การซ่อมบำรุง และหน่วยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของการปฏิบัติการของบริษัทฯ ให้อยู่ในระดับสากลและมี องค์ประกอบที่สมบูรณ์แบบ โดยดำเนินการพัฒนาและอบรมบุคลากรให้มีความรู้ทางด้าน SMS มากขึ้น เพื่อพัฒนา Safety Culture ให้กับบริษัทฯ ตลอดจนดำเนินการพัฒนา Safety Performance Index (SPI) ร่วมกับพันธมิตรการบิน Star Alliances นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ปรับปรุงคู่มือความปลอดภัย และคุณภาพ (THAI Safety and Quality Manual : TSQM) ซึ่งเป็นคู่มือความปลอดภัย และคุณภาพที่ครอบคลุมทั้งฝ่ายปฏิบัติการบินและหน่วยธุรกิจทั้งหมดอย่างต่อเนื่อง

ในส่วนของการดำเนินงานด้านความมั่นคงการบิน (Aviation Security) ได้มีการปฏิบัติอย่างเคร่งครัดตามมาตรฐานและข้อกำหนดขององค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ ได้แก่ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) กรมการบินพลเรือน (Department of Civil Aviation, Thailand : DCA), Transportation Security Administration (TSA), Department of Homeland Security ประเทศสหรัฐอเมริกา, Office of Transport Security (OTS) ประเทศออสเตรเลีย และ European Union (EU) Regulations รวมถึงกฎเกณฑ์ ข้อบังคับ ข้อกำหนดของทุกประเทศที่บริษัท ทำการบิน โดยบริษัท ดำเนินการตามนโยบายด้านความมั่นคงการบิน (Aviation Security Policy) ที่ได้ประกาศไว้อย่างชัดเจนและครอบคลุมในทุกกิจกรรมของบริษัท รวมถึงวางแผนการปฏิบัติงานด้านความมั่นคงการบิน เพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนางานด้านความมั่นคงการบิน ซึ่งทำให้ระบบการบริหารจัดการด้านความมั่นคงการบิน (Security Management System : SeMS) ของบริษัท มีประสิทธิภาพ สอดคล้องกันอย่างทั่วถึงทั้งองค์กร ทั้งนี้ จากการที่บริษัท ดำเนินการพัฒนาและปรับปรุงมาตรฐานการปฏิบัติงานด้านความมั่นคงการบินอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานด้านความมั่นคงการบินอยู่ในระดับมาตรฐานสากล ประกอบกับการที่บริษัท เข้าร่วมเป็นสมาชิกเครือข่ายด้านความมั่นคงการบิน (Aviation Security Network) ทั้งในระดับประเทศและระดับภูมิภาค ซึ่งจะนำไปสู่ระบบการกำหนดมาตรการความมั่นคงการบิน และการป้องกันในเชิงรุก จึงมั่นใจได้ว่าความมั่นคงการบินของบริษัท เป็นไปตามมาตรฐาน มีความมั่นคงสูง และเป็นที่ยอมรับในระดับสากล

นอกจากการปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัย ความมั่นคงการบินอย่างเคร่งครัดแล้ว บริษัท ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการตอบสนองต่อภาวะฉุกเฉิน (Emergency Response) อย่างเข้มงวด โดยบริษัท มีการเตรียมความพร้อมเพื่อให้สามารถรองรับกรณีการดำเนินธุรกิจของบริษัท ประสบภาวะฉุกเฉิน หรือภาวะวิกฤตได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีศูนย์ปฏิบัติการภาวะวิกฤต (Crisis Management Operation Center : CMOC) เพื่ออำนวยความสะดวก และสั่งการให้กับฝ่ายบริหาร รวมทั้งจัดทำแผนรองรับสถานการณ์ต่างๆ ที่อาจจะเกิดขึ้น และมีการฝึกซ้อมการจัดการตามแผนอย่างต่อเนื่อง รวมถึงประสานความร่วมมืออย่างใกล้ชิดในการให้ความช่วยเหลือซึ่งกันและกันเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินกับพันธมิตรการบินของบริษัท เพื่อเป็นหลักประกันว่าบริษัท จะดำรงศักยภาพในการดำเนินธุรกิจได้อย่างต่อเนื่องในทุกสถานการณ์ (Business Continuity)

เพื่อเป็นการยืนยันความมุ่งมั่น และให้ความสำคัญสูงสุดด้านความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบิน บริษัท ได้จัดตั้งและดำเนินการประชุมคณะกรรมการบริหารความปลอดภัยและคุณภาพ (Management Safety and Quality Board : MSQB) ซึ่งมีกรรมการผู้อำนวยการใหญ่เป็นประธาน ดำเนินการประชุมเพื่อกำหนดนโยบาย อย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง รวมทั้งจัดให้มีคณะกรรมการบริหารความปลอดภัย (Company Safety Committee : CSC) คณะกรรมการด้านความมั่นคงการบิน (Aviation Security Committee : ASC) และคณะกรรมการควบคุมคุณภาพ (Quality Assurance Committee : QAC) คณะกรรมการอาชีวอนามัย และความปลอดภัยในการทำงาน (Occupational Health and Safety Committee : OHSC) ประกอบด้วยตัวแทนจากฝ่ายต่างๆ ดำเนินการประชุมเป็นประจำทุกเดือน เพื่อพิจารณาทบทวน สอบทาน และพัฒนาการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

บริษัท ตระหนักว่าพนักงานเป็นทรัพยากรที่สำคัญในการขับเคลื่อนธุรกิจของบริษัท ให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ และเป้าหมายตามแผนกลยุทธ์ที่ตั้งไว้ บริษัท จึงให้ความสำคัญในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของพนักงาน โดยกำหนดนโยบาย และแนวทางการดำเนินงานด้านความปลอดภัย ในภาพรวม รวมทั้งติดตามการปฏิบัติของหน่วยงานต่างๆ เพื่อให้การดำเนินงานมีประสิทธิภาพ เป็นไปตามเป้าหมาย และนโยบายของบริษัท ตลอดจนให้การสนับสนุน และส่งเสริมการดำเนินงานให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย และสอดคล้องกับข้อกำหนดของกฎหมาย นอกจากนี้ เพื่อให้การดำเนินงานมีการพัฒนาปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง บริษัท มีนโยบายให้หน่วยงานต่างๆ ได้รับการรับรองระบบบริหารงานด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (Occupational Health and Safety Management System : OHSMS) ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล



ในส่วนของการส่งเสริมพัฒนาความรู้ความสามารถของบุคลากร บริษัทฯ ให้ความสำคัญในเรื่องดังกล่าวและดำเนินการอย่างต่อเนื่องในหลายรูปแบบ อาทิ การฝึกอบรมภาคทฤษฎี การสัมมนาเชิงวิชาการและเชิงปฏิบัติการ การเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ ข้อมูล ข่าวสาร และความรู้ด้านความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบิน ผ่านสื่อรูปแบบต่างๆ แก่พนักงานครอบคลุมทั้งพนักงานภาคพื้นดินและพนักงานที่ปฏิบัติงานบนอากาศยานเพื่อสร้างความมั่นใจให้กับลูกค้า พันธมิตรทางการบิน และผู้เกี่ยวข้อง ในเรื่องมาตรฐาน คุณภาพ ความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบิน นอกจากนี้ ในปี 2555 บริษัทฯ ได้จัดงานสัปดาห์ณรงค์ด้านความมั่นคงการบิน (Aviation Security Week) ขึ้น เพื่อสร้างความตระหนักรู้ด้านความมั่นคงการบินให้แก่พนักงานของบริษัทฯ และเสริมสร้างเครือข่ายด้านความมั่นคงการบินร่วมกับหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง

เพื่อให้การดำเนินงานด้านความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบิน มีการปรับปรุงพัฒนาอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ ได้จัดให้มีระบบประกัน และควบคุมคุณภาพด้านความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบิน (Safety, Security, Quality Assurance and Control System) ในรูปแบบต่างๆ ได้แก่ การตรวจสอบ (Audit) การตรวจประเมิน (Inspection) การตรวจสอบสำรวจ (Survey) การทดสอบ (Testing) การฝึกซ้อม (Exercise) เพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินงานด้านความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบิน มีประสิทธิภาพ เป็นไปตามมาตรฐานสากล โดยในปี 2555 บริษัทฯ ได้รับการตรวจประเมินด้านความมั่นคงการบินในระดับภาคี (Universal Security Audit Programme : USAP) จาก ICAO รวมทั้งการรับและผ่านการตรวจประเมิน (Audit/Inspection/Assessment) ด้านความมั่นคงการบินจากหน่วยงานภายนอก ในหลายประเทศที่บริษัทฯ ทำการบิน รวมทั้งสิ้นจำนวน 15 ครั้ง ได้แก่ Authority ของประเทศสเปน เบลเยียม เดนมาร์ก และได้หวั่น TSA, OTS และบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นต้น ด้วยการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบินในระดับมาตรฐานสากล บริษัทฯ จึงได้รับการรับรองจาก IATA Operational Safety Audit (IOSA) มาอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2548 โดยเป็นการ Re-certified ครั้งที่ 4 แล้ว

ด้วยความตระหนักถึงความสำคัญในงานความปลอดภัย ความมั่นคง และมาตรฐานการบิน บริษัทฯ ยังคงมุ่งมั่นที่จะพัฒนาประสิทธิภาพ และการดำเนินการในทุกกระบวนการและทุกพื้นที่ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดแก่ผู้โดยสาร พนักงาน ผู้เกี่ยวข้อง รวมทั้งเพื่อสร้างความมั่นใจสูงสุดแก่ลูกค้า และผู้ให้บริการ

รายละเอียดของมาตรฐานสากลที่ฝ่ายต่างๆ และหน่วยธุรกิจของบริษัทฯ ได้รับมีดังนี้

ใบรับรองมาตรฐานสากล	ฝ่ายหรือหน่วยธุรกิจ	วันหมดอายุ
IOSA (IATA Operational Safety Audit -มาตรฐานการตรวจประเมินความปลอดภัยด้านการปฏิบัติการจากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ)	ได้รับการรับรองภาพรวมทั้งบริษัท	28 พฤษภาคม 2557
ISO 9001:2008 (ระบบบริหารงานคุณภาพ)	ฝ่ายบริหารทั่วไป	6 ตุลาคม 2559
	ฝ่ายพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากร	1 พฤษภาคม 2556
	ฝ่ายช่าง	27 พฤษภาคม 2556
	ฝ่ายพาณิชย์สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์	30 มิถุนายน 2557
	ฝ่ายบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น	15 ธันวาคม 2557
	ฝ่ายครีวการบิน	8 มีนาคม 2557
ISO 14001:2004 (ระบบจัดการสิ่งแวดล้อม)	ฝ่ายบริหารทั่วไป (สำนักงานใหญ่ สำนักงานหลักสี่ สำนักงานหลานหลวง ศูนย์ปฏิบัติการ ที่สนามบินสุวรรณภูมิ กิจการบริการ ลูกค้าภาคพื้นทีสนามบินสุวรรณภูมิ)	23 เมษายน 2556
	ฝ่ายช่าง	9 มิถุนายน 2556
	ฝ่ายครีวการบิน	1 กันยายน 2558
OHSAS 18001:2007 (มาตรฐานระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย)	ฝ่ายครีวการบิน	3 สิงหาคม 2557
HALAL (มาตรฐานฮาลาล)	ฝ่ายครีวการบิน	31 ธันวาคม 2555 (อยู่ระหว่างดำเนินการต่อ การรับรอง)
HACCP Hazard Analysis and Critical Control Points ระบบการวิเคราะห์อันตรายและจุดวิกฤตที่ต้องควบคุมในการผลิตอาหาร	ฝ่ายครีวการบิน	8 มีนาคม 2557
GMP (Good Manufacturing Practice) ระบบการจัดการสุขลักษณะที่ดีในสถานประกอบการ	ฝ่ายครีวการบิน	8 มีนาคม 2557
FAR 145 (Federal Aviation Regulations 145) FAA Repair Station (Federal Aviation Administration) หน่วยซ่อมองค์การบริหารการบินแห่งประเทศสหรัฐอเมริกา	ฝ่ายช่าง (สนามบินดอนเมืองและสนามบิน สุวรรณภูมิ)	31 ตุลาคม 2557
	(สนามบินอู่ตะเภา)	31 ตุลาคม 2557
RSC 13 Thai DCA Repair Station145 (Department of Civil Aviation, Thailand) หน่วยซ่อมกรรมการบินพลเรือน	ฝ่ายช่าง (สนามบินสุวรรณภูมิ)	กันยายน 2558
	(สนามบินดอนเมือง)	ตุลาคม 2557
	(สนามบินอู่ตะเภา)	กันยายน 2558
EASA Part-145 (European Aviation Safety Agency - Approved Maintenance Organization) หน่วยซ่อมองค์การความร่วมมือด้านการบินในกลุ่ม สหภาพยุโรป	ฝ่ายช่าง	23 มิถุนายน 2557

หมายเหตุ : ฝ่ายบริหารทั่วไปจะขอรับรองมาตรฐาน ISO 50001 (ระบบการจัดการด้านพลังงาน) ภายในเดือน เมษายน-พฤษภาคม 2556



การซ่อมบำรุงอากาศยานโดยฝ่ายช่าง

หนึ่งในภารกิจที่บริษัทฯ ยึดถือเป็นหลักปฏิบัติมาโดยตลอด คือ การรักษามาตรฐานด้านความปลอดภัยในระดับสูงสุดให้กับผู้โดยสารและสินค้าที่ใช้บริการด้วยอากาศยานของบริษัทฯ ซึ่งเป็นส่วนสำคัญในการเพิ่มคุณภาพการให้บริการและสร้างความเชื่อมั่นให้กับลูกค้าที่มีต่อการบินไทย ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการซ่อมบำรุงอากาศยานให้มีความปลอดภัยในระดับสูงสุด ตามมาตรฐานความปลอดภัยด้านการขนส่งทางอากาศระดับสากล ส่งผลให้ฝ่ายช่างของบริษัทฯ ได้รับใบรับรองจากหลายหน่วยงานของโลก อาทิ องค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration : FAA) องค์การความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป (European Aviation Safety Agency : EASA) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (Japan Civil Aviation Bureau : JCAB) พร้อมทั้งได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO 9001:2008 และ ISO 14001:2004 นอกจากนี้ ฝ่ายช่างของบริษัทฯ ยังได้รับการรับรองตามมาตรฐาน ISO/IEC 17025 ในการให้บริการสอบเทียบมาตรฐานสำหรับอุปกรณ์และเครื่องมือวัดโดยฝ่ายช่างของบริษัทฯ ให้บริการครอบคลุมถึงการซ่อมบำรุงอากาศยานชั้นลานจอด (Line Maintenance) การซ่อมบำรุงย่อย (Light Maintenance) การซ่อมบำรุงใหญ่ขึ้นโรงงาน (Heavy Maintenance) การซ่อมบำรุงอุปกรณ์และผลิตภัณฑ์ (Component & Accessory Repair) การซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ (Engine Repair) บริการสอบเทียบมาตรฐาน (Aircraft Standard Calibration and Measurement) และการฝึกอบรม (Training) ทั้งสำหรับพนักงานของบริษัทฯ และสายการบินอื่นๆ

ในปี 2555 ฝ่ายช่างของบริษัทฯ ทำการซ่อมบำรุงอากาศยานในระดับต่างๆ ดังนี้ การซ่อมบำรุงอากาศยานชั้นลานจอด (Line Maintenance) จำนวน 56,838 ครั้ง และการซ่อมบำรุงย่อย (Light Maintenance) จำนวน 632 ครั้ง ให้กับพนักงานของบริษัทฯ การซ่อมบำรุงอากาศยานชั้นลานจอด (Line Maintenance) จำนวน 60,623 ครั้ง และการซ่อมบำรุงย่อย (Light Maintenance) จำนวน 23 ครั้ง ให้กับเครื่องบินของสายการบินลูกค้า

ในส่วนของการปรับปรุงผลิตภัณฑ์ภายในห้องโดยสารของเครื่องบินในฝูงบินของบริษัทฯ ในปี 2555 บริษัทฯ ดำเนินการปรับปรุงเครื่องบินแบบโบอิง 747-400 จำนวน 5 ลำ และเครื่องบินแบบโบอิง 777-200 จำนวน 4 ลำ รวมทั้งการซ่อมบำรุงใหญ่ขึ้นโรงงาน (Heavy Maintenance) จำนวน 64 ลำ การซ่อมบำรุงเครื่องยนต์อากาศยานที่ผลิตโดยบริษัท General Electric (GE) รุ่น CF6-80C2B1F จำนวน 19 เครื่องยนต์ และเครื่องยนต์อากาศยานที่ผลิตโดยบริษัท Rolls Royce (RR) รุ่น Trent-800 จำนวน 7 เครื่องยนต์ สำหรับฝูงบินของบริษัทฯ นอกจากนี้ยังมีการบริการซ่อมใหญ่ (Overhaul) เครื่องยนต์ GE รุ่น CF6-50C2 จำนวน 1 เครื่องยนต์ และการถอดประกอบเครื่องยนต์ GE รุ่น CF6-50C2 ให้กับสายการบินลูกค้า อีกทั้งบริษัทฯ ยังให้บริการสอบเทียบมาตรฐานสำหรับอุปกรณ์และเครื่องมือวัดแก่สายการบินอื่น หน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจและลูกค้าภายในประเทศ ซึ่งดำเนินการ ณ ท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

สำหรับการดำเนินการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัทฯ ให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานชั้นลานจอด และการซ่อมบำรุงย่อย โดยศูนย์ซ่อมอากาศยานดังกล่าวมีพื้นที่มากกว่า 190,000 ตารางเมตร รวมถึงโรงซ่อมเครื่องบิน 3-Bay Hangar บนพื้นที่ประมาณ 24,300 ตารางเมตร ซึ่งเป็นโรงซ่อมเครื่องบินที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ สามารถรองรับเครื่องบินที่มีลำตัวเครื่องกว้างเป็นพิเศษได้ถึง 3 ลำภายในเวลาเดียวกัน เช่น เครื่องบินแบบแอร์บัส A380

ในส่วนของการดำเนินการ ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง บริษัทฯ ให้บริการซ่อมบำรุงใหญ่ขึ้นโรงงาน โดยอาคารสิ่งอำนวยความสะดวกของการซ่อมบำรุงอากาศยานของบริษัทฯ ณ ท่าอากาศยานดอนเมืองมีพื้นที่ประมาณ 170,000 ตารางเมตร ประกอบด้วยโรงซ่อมเครื่องบิน 5 โรง สามารถจอดเครื่องบินได้ทั้งหมด 7 ลำ เป็นเครื่องบินที่มีขนาดลำตัวกว้างแบบโบอิง 747 จำนวน 3 ลำ แบบโบอิง 777 หรือแบบแอร์บัส A330 หรือแบบแอร์บัส A300-600 จำนวน 3 ลำ และช่องจอด 1 ช่อง ที่สามารถรองรับเครื่องบินขนาดลำตัวแคบแบบโบอิง 737 หรือแบบแอร์บัส A320 พร้อมด้วยระบบสนับสนุนครบวงจร

นอกจากนี้ ณ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา บริษัทฯ ให้บริการซ่อมบำรุงใหญ่ขึ้นโรงงาน อาคารสิ่งอำนวยความสะดวกมีพื้นที่ประมาณ 179,080 ตารางเมตรโดยมีอาคารจอดอากาศยานแบบ 2 ช่อง สำหรับเครื่องบินที่มีขนาดลำตัวกว้างแบบโบอิง 747 แบบโบอิง 777 แบบแอร์บัส A330 หรือแบบแอร์บัส A340 และช่องจอด 1 ช่อง สำหรับเครื่องบินขนาดลำตัวแคบแบบโบอิง 737 และแบบแอร์บัส A320 พร้อมด้วยระบบสนับสนุนครบวงจร

ความพร้อมด้านอาคารสิ่งอำนวยความสะดวก นับเป็นปัจจัยเกื้อหนุนสำคัญที่ทำให้บริษัทฯ สามารถตรวจสอบและดำเนินการซ่อมแซมเครื่องบินในลักษณะที่มีความซับซ้อนหลากหลายรูปแบบ รวมถึงการดัดแปลงขนาดใหญ่ เช่น การดัดแปลงโครงสร้างลำตัวและส่วนหัวของเครื่องบินแบบโบอิง 747 การดัดแปลงส่วนยึดต่อเครื่องยนต์กับปีกเครื่องบิน (Pylon) สำหรับเครื่องบินแบบโบอิง 747 การปรับปรุงห้องผู้โดยสาร (Cabin Reconfiguration) สำหรับเครื่องบินแบบโบอิง 747 และแบบโบอิง 777 นอกจากนี้ยังสามารถให้บริการซ่อมใหญ่ทั้งในส่วนโครงสร้างไฮโดรเมคคานิคอล (Hydro-mechanical) เครื่องยนต์ อุปกรณ์ วิทยุ เครื่องไฟฟ้า และอิเล็กทรอนิกส์การบิน (Avionics) รวมทั้งบริการสอบเทียบมาตรฐาน (Aircraft Standard Calibration and Measurement) สำหรับเครื่องบินแบบแอร์บัส A300-600 แอร์บัส A310 แอร์บัส A320 แอร์บัส A330 แอร์บัส A340 โบอิง 737 โบอิง 747 และโบอิง 777

อาคารสิ่งอำนวยความสะดวกช่วยให้ฝ่ายช่างสามารถให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานขึ้นลานจอด การซ่อมบำรุงย่อย การซ่อมบำรุงใหญ่ขึ้นโรงงานกับเครื่องบินทุกลำในฝูงบินของบริษัทฯ และบริการซ่อมใหญ่สำหรับส่วนประกอบ ชิ้นส่วน และอุปกรณ์อื่นๆ ส่วนใหญ่ของเครื่องบิน รวมถึงเครื่องยนต์บางประเภทในฝูงบินของบริษัทฯ ได้ อย่างไรก็ตาม ส่วนประกอบชิ้นส่วนและอุปกรณ์อื่นๆ และเครื่องยนต์ที่บริษัทฯ ไม่ได้ทำการซ่อมใหญ่เอง บริษัทฯ จะว่าจ้างให้ผู้ให้บริการที่เป็นบริษัทภายนอกที่ได้รับการรับรองจากผู้ผลิตเป็นผู้ดำเนินการแทน

ฝ่ายช่างของบริษัทฯ ใช้สัญญามาตรฐานของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ และปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินในต่างประเทศที่สำคัญ อาทิ องค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (FAA) องค์การความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป (EASA) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (JCAB) พร้อมกันนี้ฝ่ายช่างสามารถขยายขอบเขตการให้บริการซ่อมบำรุงแก่สายการบินอื่นและลูกค้าอื่นๆ ด้วย ลูกค้าที่สำคัญของฝ่ายช่างของบริษัทฯ ประกอบด้วย สายการบินต่างๆ รวมถึงหน่วยงานภาครัฐภายในประเทศ ได้แก่ กองทัพอากาศ และกองบินตำรวจ ทั้งนี้ ค่าบริการต่างๆ ของฝ่ายช่าง โดยทั่วไปจะกำหนดเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ

ในส่วนของการบริการซ่อมบำรุงอากาศยานขึ้นลานจอดและซ่อมบำรุงย่อย คู่แข่งหลักของบริษัทฯ ประกอบด้วยสายการบินหรือบริษัทซ่อมบำรุงอากาศยานที่มาให้บริการในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สำหรับคู่แข่งสำคัญในส่วนการบริการซ่อมบำรุงใหญ่ขึ้นโรงงานและบริการซ่อมใหญ่ ได้แก่ สายการบิน หรือบริษัทซ่อมบำรุงอากาศยานที่ให้บริการถึงระดับซ่อมบำรุงใหญ่ขึ้นโรงงานซึ่งส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในต่างประเทศ

ฝ่ายช่างของบริษัทฯ คำนึงถึงการให้บริการซ่อมบำรุง ควบคู่กับคุณภาพของการให้บริการที่ดีเลิศ จึงได้มีการจัดโครงการต่างๆ เพื่อเพิ่มคุณภาพและประสิทธิภาพของการให้บริการ โครงการสำคัญที่ดำเนินการในปี 2555 มีดังนี้

1. โครงการปรับปรุงห้องโดยสารในชั้นประหยัดทุกที่นั่ง บนเครื่องบินแบบโบอิง 747-400 จำนวน 2 ลำ โดยติดตั้งจอภาพส่วนตัว (In-seat VDO) พร้อมสื่อบันเทิง เพื่อปรับปรุงผลิตภัณฑ์ สร้างคุณค่า และเพิ่มความสะดวกสบายให้แก่ลูกค้า
2. โครงการปรับปรุงห้องโดยสารในทุกชั้นที่นั่ง บนเครื่องบินแบบโบอิง 747-400 เพิ่มขึ้นอีก 3 ลำ โดยติดตั้งเก้าอี้โดยสารและระบบสื่อบันเทิงใหม่พร้อมหน้าจอที่นั่งส่วนตัว (In-seat VDO)
3. โครงการปรับปรุงห้องโดยสารในชั้นประหยัดทุกที่นั่ง บนเครื่องบินแบบโบอิง 777-200 จำนวน 4 ลำ โดยติดตั้งจอภาพส่วนตัว (In-seat VDO) พร้อมสื่อบันเทิง
4. โครงการเพิ่มขีดความสามารถในกระบวนการล้างและขัดเงาลำตัวเครื่องบิน (Improve Aircraft Washing and Polishing Process) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการล้างเครื่องบินให้เป็นไปตามเป้าหมายและแผนงานที่กำหนดไว้ ทำให้งานล้างเครื่องบินเป็นไปด้วยความรวดเร็ว ทั้งนี้ การล้างและขัดเงาลำตัวเครื่องบินสามารถลดแรงเสียดทานของอากาศยานขณะทำการบิน ทำให้ประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง และช่วยลดการปล่อยมลพิษสู่ชั้นบรรยากาศ และเพิ่มความเชื่อมั่นและภาพลักษณ์ที่ดีของบริษัทฯ ต่อสายตาของสาธารณชน โดยเฉพาะผู้โดยสารที่พบเห็น และยังสามารถสร้างรายได้ให้บริษัทฯ มากขึ้น โดยเพิ่มบริการล้างเครื่องบินให้กับลูกค้าที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
5. โครงการเพิ่มขีดความสามารถกระบวนการล้างภายในเครื่องยนต์ (Improve Aircraft Engine Compressor Wash Process) เพื่อให้งานล้างเป็นไปด้วยความรวดเร็ว ตามเป้าหมายและแผนงานที่วางไว้ เพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของเครื่องยนต์ ลดอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง และช่วยลดการปล่อยมลพิษสู่ชั้นบรรยากาศ
6. โครงการขยายขีดความสามารถซ่อมใหญ่เครื่องยนต์ Rolls-Royce รุ่น Trent 700 Series ระดับ Module Change and Test เพื่อรองรับการซ่อมเครื่องยนต์อากาศยานแบบใหม่ที่มาทดแทนการปลดระวางเครื่องยนต์อากาศยานแบบเดิม (CF6-80C2B1F) โครงการดังกล่าวช่วยเพิ่มรายได้ให้กับบริษัทฯ ด้วยการรับซ่อมเครื่องยนต์ให้กับบริษัท Rolls Royce ภายใต้แผนงานหลัก คือ การติดตั้งอุปกรณ์เครื่องมือในการซ่อมใหม่พร้อมโรงทดสอบเฉพาะ และพัฒนาบุคลากรให้สามารถซ่อมเครื่องยนต์ที่ได้รับการออกแบบ ผลิต และติดตั้งมาด้วยเทคโนโลยีระดับสูง ซึ่งจะแล้วเสร็จในปี 2556
7. โครงการ Repair/Overhaul Rolls-Royce Trent 800 Engine's Component (FWD & AFT Mounts) เป็นโครงการเพื่อลดค่าใช้จ่ายในการส่ง Engine Mount ไปซ่อมในต่างประเทศ และแก้ปัญหาความล่าช้าจากการส่งกลับจากแหล่งซ่อมในต่างประเทศ ที่มีระยะเวลาซ่อมรวมการขนส่งไปกลับนานกว่าการซ่อมที่โรงซ่อมเครื่องยนต์อากาศยานของบริษัทฯ มาก ขณะเดียวกันโครงการนี้ยังเพิ่มรายได้ให้กับบริษัทฯ โดยรับซ่อม Rolls-Royce Trent 800 Engine Mount ให้กับสายการบินอื่น
8. โครงการความร่วมมือระหว่างบริษัทฯ กับ บริษัท แอร์บัส เพื่อร่วมพัฒนาการฝึกอบรมการซ่อมบำรุง เพื่อขยายธุรกิจการฝึกอบรมช่างเครื่องบินในอนาคต ทั้งสายการบินในประเทศไทยและสายการบินในประเทศกลุ่มสมาชิกอาเซียน โดยในเบื้องต้นมีแผนการตลาดมุ่งเน้นที่ประเทศพม่าและลาว ทั้งนี้ บริษัทฯ ดำเนินการวางแผนร่วมกับบริษัท แอร์บัส ในการพัฒนาการฝึกอบรมการซ่อมบำรุงของฝ่ายช่างของบริษัทฯ ในปัจจุบัน ให้เป็นไปตามมาตรฐานเดียวกับบริษัท ผู้สร้างเครื่องบินแอร์บัส ซึ่งได้รับการรับรองจาก European Aviation Safety Agency (EASA) ใน Part 147 สำหรับความคืบหน้าขณะนี้ได้จัดเตรียมคู่มือ Maintenance Training Organization Exposition (MTOE) เพื่อขอการรับรองจาก European Aviation Safety Agency (EASA)

เทคโนโลยีสารสนเทศ

บริษัท ตระหนักถึงความสำคัญด้านเทคโนโลยีสารสนเทศในฐานะเป็นเครื่องมือเชิงกลยุทธ์ (Strategic Tool) ที่ใช้สนับสนุน พร้อมทั้งขับเคลื่อนการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ของบริษัทฯ ไปสู่ผลสำเร็จในระยะยาว ทั้งด้านการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันอย่างยั่งยืน การบรรลุมาตรฐานการบริการลูกค้าในระดับที่สูงขึ้นและทันการณ์ รวมถึงการปรับปรุงประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการดำเนินงาน บริษัทฯ จึงได้มีการวางแผนปฏิรูปการบริหารจัดการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ รวมทั้งแนวทางการพัฒนาระบบสารสนเทศและโครงสร้างพื้นฐานให้มีความทันสมัย คล่องตัว ยืดหยุ่นเพิ่มขึ้น และมีความมั่นคงปลอดภัยในทุกกระบวนการ โดยกำหนดเป็นยุทธศาสตร์หลักของบริษัทฯ ที่จะเร่งผลักดันให้สำเร็จตามเป้าหมายร่วมกัน

กระบวนการพัฒนาด้านเทคโนโลยีสารสนเทศของบริษัทฯ ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น สะท้อนให้เห็นอย่างชัดเจนผ่านทางความสะดวกสบายรูปแบบต่างๆ ที่บริษัทฯ ได้มอบให้แก่ลูกค้าอย่างต่อเนื่อง โดยปัจจุบันลูกค้าสามารถสอบถามข้อมูลเที่ยวบิน ตารางบิน การสำรองที่นั่ง การออกบัตรโดยสาร การตรวจรับบัตรโดยสาร ข้อมูลสมาชิกรอยัลออร์คิดพลัส (Royal Orchid Plus) ข้อมูลแพ็คเกจทัวร์เอื้องหลวง (Royal Orchid Holidays) และข้อมูลการขนส่งสินค้า ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์และอุปกรณ์เคลื่อนที่แบบพกพา (Electronic and Mobile Service) ต่างๆ ที่เชื่อมต่อกับเครือข่ายของการบินไทย

เพื่อรองรับกับจำนวนผู้ใช้บริการที่เพิ่มขึ้นให้ได้รับความสะดวกรวดเร็ว และมีความพึงพอใจต่อการเข้าถึงบริการต่างๆ บริษัทฯ จึงขยายการให้บริการในรูปแบบที่หลากหลายมากขึ้น โดยมาพร้อมกับบริการใหม่ที่ติดตั้งผ่านเว็บไซต์ www.thaiairways.com อันได้แก่ ระบบสั่งอาหารเมนูพิเศษล่วงหน้าสำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจที่เดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังภูมิภาคยุโรป และการจัดเก็บข้อมูลไลฟ์สไตล์ของสมาชิกรอยัลออร์คิดพลัส (Royal Orchid Plus) ซึ่งสมาชิกสามารถบันทึกและแก้ไขข้อมูลของตนเองได้อย่างง่ายดาย เพื่อให้ได้รับบริการที่ตรงกับความต้องการมากที่สุด เป็นต้น อีกทั้งบริษัทฯ ยังมีการให้บริการผ่านอุปกรณ์เคลื่อนที่แบบพกพา (Mobile Service) ที่ลูกค้าสามารถใช้งานได้ทั้งบนโทรศัพท์มือถือ สมาร์ทโฟน และแท็บเล็ต ผ่านหลายช่องทางด้วยกัน อาทิ เว็บไซต์ m.thaiairways.com การสั่งการด้วยเสียง (Speech Recognition) เป็นภาษาไทย ที่หมายเลขโทรศัพท์ 0-2400-4000 การสอบถามข้อมูลผ่าน SMS (SMS Broadcasting & Query) มาที่หมายเลข 4514455 และ Mobile Application ซึ่งครอบคลุมการบริการแบบเดียวกับในเว็บไซต์ m.thaiairways.com อำนวยความสะดวกสบายในการชำระค่าบัตรโดยสารผ่านบัตรเครดิต และสามารถออกบัตรโดยสารได้ทันที พร้อมทั้งยังเสริมสร้างประสบการณ์ผู้ใช้ให้ดียิ่งขึ้นด้วย THAI m Service ซึ่งสามารถใช้ได้กับสมาร์ทโฟนบางประเภท รวมถึง THAI Touch บนแท็บเล็ตบางประเภท โดยลูกค้าสามารถดาวน์โหลดโปรแกรมได้ด้วยตนเองผ่านทาง App Store ยิ่งไปกว่านั้น บริษัทฯ ยังมีแผนพัฒนาระบบ Mobile Application บนระบบปฏิบัติการอื่นๆ พร้อมทั้งจะเพิ่มการบริการให้เทียบเท่าเว็บไซต์ www.thaiairways.com และได้พัฒนาระบบให้ลูกค้าสามารถรับบัตรขึ้นเครื่องบนโทรศัพท์มือถือ (Mobile Boarding Pass) โดยเริ่มให้บริการกับเที่ยวบินภายในประเทศที่ออกจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เชียงใหม่ และภูเก็ต

เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานของฝ่ายงานต่างๆ ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นและเกิดประโยชน์สูงสุด บริษัทฯ ได้ทำการปรับปรุงระบบและการปฏิบัติงานในหลายๆ ฝ่าย อาทิ สายปฏิบัติการมีการติดตั้งระบบ Datalink Administration and Processing System ให้สามารถรองรับ A380 Datalink Applications รวมถึงขยายขอบเขตการใช้งาน เพื่อรองรับปริมาณข้อมูลและความต้องการที่เพิ่มมากขึ้น และมีปรับปรุงการปฏิบัติงานภายใต้สายปฏิบัติการให้เป็นอิเล็กทรอนิกส์ในหลายส่วน เช่น การจัดทำสื่อการสอนเพื่อสนับสนุนการฝึกอบรม การจัดทำรายงานต่างๆ การสื่อสารภายในหน่วย เป็นต้น ในด้านการพัฒนาศักยภาพทรัพยากรบุคคลขององค์กร บริษัทฯ ได้ติดตั้งระบบกลางในการจัดเก็บองค์ความรู้ที่สำคัญขององค์กร เพื่อรวบรวมจัดเก็บหมวดหมู่องค์ความรู้และประสบการณ์ที่มีอยู่อย่างหลากหลายจากผู้เชี่ยวชาญในด้านต่างๆ ขององค์กร และให้ทุกคนในองค์กรสามารถเข้าถึง แลกเปลี่ยน และแบ่งปันองค์ความรู้ระหว่างกันได้ ซึ่งเป็นการช่วยเพิ่มพูนผลสัมฤทธิ์ของงานและศักยภาพของบุคลากร อันจะส่งผลให้องค์กรมีการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันมากยิ่งขึ้น และมีแผนขยายงานให้ครอบคลุมองค์ความรู้ของทุกหน่วยงานในองค์กร

นอกเหนือจากระบบอำนวยความสะดวกทั้งต่อลูกค้าและเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานแล้ว บริษัทฯ มีการเชื่อมต่อกับองค์กรภายนอก เพื่อเป็นไปตามมาตรฐาน กฎหมาย ข้อกำหนดทางธุรกิจ และความปลอดภัย โดยได้ติดตั้งระบบสารสนเทศอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อใช้แลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์กับหน่วยงานภาครัฐและเพื่อติดตามกระบวนการทำงานภายในบริษัทฯ ในปีที่ผ่านมา

ในด้านความรับผิดชอบต่อองค์กรธุรกิจต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม (Corporate Social Responsibility : CSR) บริษัทฯ ได้ติดตั้งระบบสนับสนุนกระบวนการทำงานภายในองค์กรให้เป็นอิเล็กทรอนิกส์มากขึ้น เช่น ระบบบริหารการประชุมอิเล็กทรอนิกส์ (e-Meeting System) โดยผู้บริหารสามารถสืบค้นเอกสารการประชุม รายงานการประชุม และเอกสารอ้างอิง ผ่านเครื่องคอมพิวเตอร์โน้ตบุ๊ก และแท็บเล็ตได้อย่างรวดเร็ว ระบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์เพื่อการสื่อสารระหว่างหน่วยงานในองค์กร (e-Inter Office Communication) เพื่อลดต้นทุนค่าใช้จ่าย เพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน ควบคู่ไปกับการลดภาวะโลกร้อน

ในด้านการบริหารความเสี่ยง บริษัทฯ มีมาตรการป้องกันศูนย์คอมพิวเตอร์ให้มีความปลอดภัยในระดับสูง และสามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างต่อเนื่อง โดยเตรียมความพร้อมของศูนย์สำรองที่อยู่นอกพื้นที่ให้พร้อมใช้งาน โดยจัดให้มีการทดสอบแผนและกระบวนการกู้คืนระบบอย่างน้อยปีละครั้ง

บริษัทฯ ได้เริ่มดำเนินแผนบูรณาการระบบสารสนเทศหลักของบริษัทฯ มาตั้งแต่ปี 2555 โดยการเปลี่ยนจากระบบคอมพิวเตอร์เมนเฟรม (Mainframe) ไปสู่ระบบเครือข่าย (Distributed System) และระบบคลาวด์ (Cloud Computing) ที่มีความทันสมัยและประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งจะช่วยสนับสนุนการดำเนินธุรกิจในหลายๆ ด้านได้มากขึ้น เช่น

ระบบหลักที่ได้ดำเนินการเสร็จสิ้นเริ่มใช้งานแล้ว คือ Corporate SAP (Finance & Accounting) เป็นโครงการเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการจัดเก็บรายได้ การเงินและการบัญชี ให้รวดเร็ว มีประสิทธิภาพ และจะขยายการใช้งานไปในส่วนการบริหารงานบุคคล และเชื่อมโยงระบบ SAP เข้ากับฐานข้อมูลทุกระบบในปัจจุบันและอนาคตให้เป็นระบบเดียวกัน (Integrated ERP System) และสามารถจัดทำระบบข้อมูลบริหารกลาง (Corporate MIS System) ที่สมบูรณ์ เพื่อประกอบการตัดสินใจของผู้บริหาร และยังมีระบบอื่นๆ ที่อยู่ในระหว่างพัฒนา อาทิ

- ระบบการขายและการบริการลูกค้า (Passenger Services System) การปรับระบบการสำรองที่นั่ง การควบคุมระบบการสำรองที่นั่ง การออกบัตรโดยสาร และการให้บริการ Check-in ผู้โดยสารของการบินไทยไปสู่ Platform ใหม่ ที่มีความทันสมัย สามารถตอบสนองการบริการลูกค้า ปรับเปลี่ยนความต้องการด้านธุรกิจได้อย่างรวดเร็ว และเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานได้ดียิ่งขึ้น
- New Loyalty System เป็นระบบใหม่ของรายการสะสมไมล์รอยัลออร์คิดพลัส (Royal Orchid Plus) เพื่อการสร้างและรักษาลูกค้า ส่งเสริมและสนับสนุนการตลาดของบริษัทฯ อันนำไปสู่การดำเนินการณรงค์และส่งเสริมการขาย (Campaign Management) ที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
- Global Tour Management System เพื่อสร้างและขยายเครือข่ายการซื้อขายโปรแกรมการท่องเที่ยวทั่วทั้งเอเซียหลวง (Royal Orchid Holidays) ให้เป็นระบบการขายตรงผ่านอินเทอร์เน็ตไปยังลูกค้ากลุ่มเป้าหมายมากขึ้น และสนับสนุนกระบวนการสร้างแพ็คเกจทัวร์ได้หลากหลาย เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้มากขึ้น
- Commercial Data Warehouse เป็นระบบคลังข้อมูล ซึ่งจัดเก็บข้อมูลการเดินทางของผู้โดยสาร เที่ยวบิน ฯลฯ ใช้ในการเก็บข้อมูลของลูกค้าแบบครบวงจร พร้อมทั้งนำข้อมูลมาวิเคราะห์เพื่อการบริหารจัดการด้านการขาย การตลาด และการวางแผนออกแบบการบริการให้มีความจำเพาะเจาะจงมากขึ้น

- New Cargo IT System เป็นระบบใหม่ที่ทันสมัยมาทดแทนระบบ ORCHIDS ในการสนับสนุนการปฏิบัติการคลังสินค้า การสำรองและจัดระวางบรรทุก การขาย การบริหารรายได้ ตลอดจนการจัดการบัญชีรายได้ เพื่อเพิ่มรายได้จากการขนส่งสินค้า ประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน และศักยภาพการแข่งขัน ตลอดจนสร้างความพึงพอใจให้แก่ลูกค้า

โครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีสารสนเทศอยู่ในช่วงการปรับเปลี่ยนให้ทันกับเทคโนโลยี ทั้งการปรับปรุงการบริหารจัดการ การนำเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยมาประยุกต์ใช้ เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงของระบบหรือโครงสร้างด้านธุรกิจ ซึ่งโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีสารสนเทศที่สำคัญและได้ติดตั้งแล้ว อาทิ เช่น

- Cloud Computing ในส่วนของ Infrastructure as a Services (IAAS) สำหรับทุก Platform เข้ามาใช้งาน ซึ่งเป็นการต่อยอดจาก Server Virtualization ที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการไว้แล้ว ทำให้สามารถตอบสนองความต้องการทางธุรกิจได้อย่างทันการณ์มากขึ้น
- Web Service Security เพื่อรองรับการเข้าถึงระบบสารสนเทศผ่านเครือข่ายการสื่อสารและระบบรักษาความปลอดภัยที่เหมาะสมของผู้ใช้งาน ทั้งพนักงาน ลูกค้า และคู่ค้า ที่ได้รับสิทธิให้สามารถเข้าถึงระบบข้อมูลใดๆ ที่เกี่ยวข้องได้ตลอดเวลา ทุกสถานที่ที่มีเครือข่ายสื่อสาร ทั้งนี้ เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐาน กฎหมาย ข้อกำหนดทางธุรกิจ และความปลอดภัย ซึ่งจะเกื้อหนุนให้ระบบมีความน่าเชื่อถือและสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้ใช้ทั้งภายในและภายนอก
- Identity Management System เป็นระบบบริหารจัดการ และต่อเชื่อมระบบข้อมูลของพนักงานให้มีความถูกต้องตรงกันในทุกๆ ระบบฐานข้อมูลพนักงาน ช่วยให้การบริหารจัดการ และการตรวจสอบข้อมูลทำได้สะดวกรวดเร็ว และมีความปลอดภัยสูงขึ้น และยังมีโครงการที่กำลังดำเนินการและมีแผนที่จะแล้วเสร็จในปีต่อไป เช่น
- Application Integration Platform (Enterprise Services Bus & Online Data Store) เพื่อให้การเชื่อมต่อระบบสารสนเทศต่างๆ มีโครงสร้างทางเทคนิคในรูปแบบมาตรฐานสากล และสามารถใช้ร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยระบบที่สำคัญที่จะเริ่มใช้การเชื่อมต่องดกล่าวเป็นระบบแรก คือ Passenger Services System
- Wireless LAN Full Function เป็นการให้บริการ WiFi Network แบบใหม่สามารถรองรับการใช้งานของอุปกรณ์ได้หลากหลาย มีประสิทธิภาพและความเร็วเพิ่มขึ้น อีกทั้งยังมีการปรับปรุงระบบรักษาความปลอดภัยในการเข้าถึงเครือข่ายให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
- ระบบโครงสร้างพื้นฐานกุญแจสาธารณะ (Public Key Infrastructure) เพื่อรองรับการลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Digital Signature) ในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ รวมถึงการรักษาความมั่นคงปลอดภัยของการเข้าถึงข้อมูลขององค์กร
- จัดตั้งศูนย์เฝ้าระบบและแจ้งเตือนการทำงานของโครงสร้างพื้นฐาน ทางด้าน Network, Server, Storage และ Security โดยมีการทำงานแบบ 7 วัน 24 ชั่วโมง เพื่อลดความเสี่ยงในกรณีที่ระบบคอมพิวเตอร์จะไม่สามารถให้บริการได้ ทำให้บริษัท สามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ
- New DR Site เพื่อออกแบบ และติดตั้ง ทั้งในส่วนของคุณย์สำรอง และการทำงานของระบบคอมพิวเตอร์ในภาพรวมทั้งหมดของบริษัท เพื่อให้สามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง กรณีที่ศูนย์คอมพิวเตอร์หลักเกิดปัญหาขัดข้องไม่สามารถให้บริการได้ ทั้งนี้ รวมถึงจัดทำกระบวนการทำงาน และแผนการในการกู้คืนระบบ งานด้าน IT ต่างๆ ของผู้ใช้ระบบสารสนเทศด้วย
- โครงการในกลุ่ม e-Collaboration เพื่อปรับปรุงการเผยแพร่ข่าวสารข้อมูลและบริการของบริษัท และฝ่ายงานต่างๆ ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ผ่านการสนับสนุนการสื่อสาร การทำงานร่วมกันของพนักงาน การบริหารจัดการและแบ่งปันความรู้ภายในองค์กร ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ตลอดจนลดค่าใช้จ่าย และสนับสนุน Green IT โดยได้มีการพัฒนาระบบต่างๆ ภายใต้โครงการดังกล่าว เช่น ระบบจัดการเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ (e-Document) จัดเตรียมโครงสร้างพื้นฐานและโปรแกรมสนับสนุนการสื่อสารและการทำงานร่วมกันของพนักงานในองค์กร (Corporate Unified Communication and Collaboration) ระบบการบริหารจัดการและแบ่งปันความรู้ (Knowledge Management) ให้เป็นคลังความรู้ขององค์กร ที่บุคลากรทุกระดับสามารถเข้าถึงได้ง่าย และสามารถนำไปใช้ในการปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งมีหลายระบบที่อยู่ในช่วงของการขยายขอบเขตงานให้ทั่วทั้งองค์กร

การบริหารทรัพยากรบุคคล

ด้วยตระหนักว่าบุคลากรเป็นทรัพยากรที่สำคัญและมีค่ายิ่งต่อความสำเร็จในการขับเคลื่อนบริษัท ให้บรรลุเป้าหมายการเป็นสายการบินชั้นนำด้านการให้บริการที่เลิศและความปลอดภัยในการบิน เพื่อสร้างความประทับใจและความพึงพอใจสูงสุดแก่ลูกค้า รวมถึงมีความสำคัญต่อการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันได้อย่างมั่นคงและยั่งยืน บริษัท จึงได้กำหนดแผนยุทธศาสตร์มุ่งเน้นด้านการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารทรัพยากรบุคคลและโครงสร้างองค์กร (Human Capital & Organization Effectiveness Strategy) ให้สอดคล้องกับทิศทางธุรกิจในอนาคตที่มีโครงสร้างต้นทุนบุคลากรที่ยืดหยุ่นและแข่งขันได้ โดยกำหนดทั้งแผนระยะสั้น และระยะยาว ที่จะส่งเสริมให้การบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลแนวใหม่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ อันจะนำไปสู่การมีบุคลากรที่มีศักยภาพ มีทักษะและความสามารถสูง

หลังจากที่บริษัท ได้ปรับเปลี่ยนโครงสร้างระบบชั้นงาน (New Job Classification System) และนำการบริหารกำลังคนแนวใหม่ (Modern Staffing) ในปี 2554 เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการทางธุรกิจ และลดค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรในระยะยาวแล้ว ในปี 2555 บริษัท มียุทธศาสตร์การบริหารทรัพยากรบุคคลที่สำคัญ คือ การริเริ่มกระบวนการจัดโครงสร้างองค์กรแบบแนวราบ (Flat Organization) โดยปรับปรุงโครงสร้างองค์กรให้กระชับ (Lean and Mean) มีขอบเขตการควบคุม (Span of Control) ซึ่งทำให้มีสายการบังคับบัญชาในจำนวนที่เหมาะสมและสัมพันธ์กับการกระจายอำนาจ โดยจะเน้นการพัฒนาความรู้ความสามารถของพนักงานเพื่อเสริมสร้างประสิทธิภาพ และเพิ่มความคล่องตัวในการบริหารงานด้วยแนวทางการลดสายบังคับบัญชาและให้ผู้ปฏิบัติงานมีส่วนร่วมมากขึ้น รวมถึงมุ่งเน้นกระบวนการพัฒนาผู้สืบทอดตำแหน่ง การจัดโครงสร้างองค์กรแนวราบนี้จะนำไปสู่การมีบุคลากรที่มีศักยภาพและเป็นโครงสร้างองค์กรที่มีขนาดเหมาะสมกับธุรกิจต่อไป

นอกจากนี้ บริษัท ยังได้ดำเนินการพัฒนางานบริหารทรัพยากรบุคคลในด้านต่างๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของบุคลากรในองค์กร อาทิ

ด้านขยายขอบเขตการสร้างวัฒนธรรมที่เน้นผลการปฏิบัติงาน (Performance-based Culture) เพื่อสร้างวัฒนธรรมการทำงานที่เน้นผลการปฏิบัติงานโดยเสริมสร้างความรับผิดชอบให้กับพนักงานในทุกระดับขององค์กร ปฏิบัติงานเป็นทีมไปในทิศทางเดียวกันเพื่อมุ่งสู่เป้าหมายขององค์กร รวมถึงเชื่อมโยงการจ่ายค่าตอบแทนตามผลการปฏิบัติงาน ทั้งนี้ ในปี 2555 บริษัท ได้กำหนดให้มีตัวชี้วัดผลการปฏิบัติงานหลักสำหรับผู้บริหารระดับผู้จัดการแผนกขึ้นไป และคาดว่าจะนำตัวชี้วัดผลการปฏิบัติงานที่หลักมาใช้กับพนักงานทุกระดับในปี 2557

ด้านการสร้างกระบวนการจัดการองค์ความรู้ขององค์กร (Knowledge Management) เพื่อพัฒนากระบวนการจัดการองค์ความรู้อย่างเป็นระบบ ก่อให้เกิดวัฒนธรรมการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ทั่วทั้งองค์กร ซึ่งบริษัท ให้ความสำคัญต่อการเรียนรู้ของบุคคลไปสู่ทีมการเรียนรู้ โดยสนับสนุนให้มีการถ่ายทอดความรู้ของผู้เชี่ยวชาญที่เป็นภูมิปัญญาของการบินไทยอย่างเป็นระบบ จัดกิจกรรมและเวทีการแลกเปลี่ยนเรียนรู้จากคนรุ่นเก่าสู่คนรุ่นใหม่ เพื่อขับเคลื่อนให้เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ (Learning Organization) อันเป็นการเพิ่มขีดความสามารถและสร้างความสำเร็จในการแข่งขันขององค์กร

ด้านความผูกพันของพนักงานที่มีต่อองค์กร (Employee Engagement) บริษัท ได้วางแผนและกำหนดแนวทางการเสริมสร้างความผูกพันภายใน เพื่อสร้างความจงรักภักดีของทรัพยากรบุคคล อันจะมีส่วนช่วยให้เกิดการสร้างสรรคผลงานที่มีประสิทธิภาพให้กับองค์กรอย่างเต็มความสามารถในระยะยาว

ด้านการพัฒนาและฝึกอบรมพนักงาน บริษัท กำหนดกลยุทธ์และแนวทางการดำเนินงานโดยมุ่งพัฒนาศักยภาพของพนักงานเพื่อให้เกิดความเชี่ยวชาญที่สามารถทำงานให้แก่องค์กรได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงและพร้อมรับการขยายตัวและการเปลี่ยนแปลงในอนาคต โดยบูรณาการระหว่างการพัฒนาบุคคล การพัฒนาอาชีพ และการพัฒนาองค์กร ทั้งนี้ บริษัท ได้ริเริ่ม

ให้มีโครงการบริหารจัดการคนดีคนเก่งขององค์กร การสั่งสมประสบการณ์ของผู้บริหารระดับสูงให้มีส่วนร่วมในการให้ความรู้และคำแนะนำ โดยฝ่ายฝึกอบรมและพัฒนาของบริษัท มีหน้าที่ในการวางแผนการจัดทำหลักสูตรและดำเนินการฝึกอบรม โดยมีหลักสูตรทั้งด้านการบริหารจัดการสำหรับผู้บริหาร ด้านพัฒนาทัศนคติ พฤติกรรม ด้านภาษาและวัฒนธรรมต่างๆ การพัฒนาทักษะด้านเทคนิคเฉพาะด้าน และความรู้ทางวิทยาการสมัยใหม่ที่เปลี่ยนแปลงตลอดเวลา ตลอดจนการหมุนเวียนเปลี่ยนงานเพื่อให้บุคลากรมีความสามารถรอบด้านพร้อมสำหรับการเติบโตในเส้นทางอาชีพที่มีความชัดเจน

การบริการขนส่งสินค้า พัสตักท์และไปรษณีย์ภัณฑ์

นอกเหนือจากการยึดมั่นในปรัชญา “มุ่งมั่นส่งมอบบริการที่ดีที่สุดให้แก่ลูกค้า” ในด้านบริการเที่ยวบินพาณิชย์แล้ว การให้บริการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศเป็นอีกสิ่งหนึ่งที่บริษัท มุ่งหมายเพื่อคงไว้ซึ่งมาตรฐานในระดับสากล โดยการปรับปรุงสร้างเสริมศักยภาพและความแข็งแกร่งให้แก่คุณภาพสินค้าและบริการในทุกขั้นตอนอย่างละเอียดถี่ถ้วน ควบคู่ไปกับประสิทธิภาพ ความปลอดภัย อาชีวอนามัยที่ดี และการบริการรวดเร็ว ผสานกลิ่นอายเสน่ห์แบบไทย เพื่อให้ลูกค้าของการบินไทยได้รับความพึงพอใจในระดับสูงสุดจากการให้บริการ อันนำไปสู่สายสัมพันธ์ที่ยั่งยืนระหว่างบริษัท และลูกค้าตลอดไป

การบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ

การบริการขนส่งสินค้าครอบคลุมถึงการขนส่งสินค้าทางอากาศทั่วไป การขนส่งสินค้าทางอากาศที่ต้องการความระมัดระวังในการขนส่งเป็นพิเศษ (เช่น สินค้าสด สัตว์ที่ยังมีชีวิตอยู่ วัตถุมีค่า ศิลปวัตถุ และวัตถุอันตราย) และการขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ ทั้งนี้ บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการทำการตลาดในส่วนของการให้บริการขนส่งสินค้าชนิดพิเศษต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มสินค้าที่ต้องการควบคุมอุณหภูมิเป็นพิเศษ วัตถุมีค่า และสินค้าเร่งด่วนที่ต้องการความรวดเร็ว เป็นต้น เนื่องจากบริษัทฯ สามารถสร้างรายได้ต่อหน่วยจากการขนส่งประเภทดังกล่าวได้สูงกว่าการให้บริการขนส่งประเภทอื่นๆ นอกจากนี้ เพื่อสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างตรงตามเป้าหมาย บริษัทฯ ยังเพิ่มการให้บริการขนส่งสินค้าในรูปแบบพิเศษเฉพาะที่หลากหลายมากขึ้น อาทิ การบริการขนส่งสินค้าเร่งด่วนระหว่างประเทศที่รับประกันสินค้าถึงสนามบินปลายทางตามระยะเวลาที่กำหนด (TGForce) บริการขนส่งสินค้าที่ซื้อจากประเทศไทยส่งกลับไปยังต่างประเทศในราคาประหยัดและรวดเร็ว (THAIPAC) บริการขนส่งสินค้าเร่งด่วนภายในประเทศ (Thai Express Cargo : TEC) บริการขนส่งรถยนต์ภายในประเทศ (Transportation of Automobiles) และบริการขนส่งสินค้าของสด หรือที่เน่าเสียง่าย (TG Fresh and TG KOOL)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ ให้บริการขนส่งพัสดุภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์ไปยังจุดหมายปลายทางประจำ (ไม่รวมกรุงเทพฯ) จำนวน 73 จุดบินใน 34 ประเทศ โดยทุกแห่งล้วนเป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายเส้นทางบินของเที่ยวบินขนส่งผู้โดยสารแบบประจำของบริษัทฯ อีกทั้งบริษัทฯ ยังให้บริการขนส่งสินค้าด้วยเครื่องบินบรรทุกสินค้าโดยเฉพาะ (Freighter) ไปยังจุดหมายปลายทางสำคัญเป็นประจำ โดยเที่ยวบินขนส่งสินค้ามีตารางการบิน 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ออกจากกรุงเทพฯ ไปยัง 5 เมืองหลัก ได้แก่ โตเกียว ไทเป นิวเดลี แฟรงก์เฟิร์ต และซิดนีย์ โดยมีรายได้เฉลี่ยร้อยละ 13.9 ของรายได้รวมของกิจการการขนส่งของบริษัทฯ

บริษัทฯ มีการดำเนินกิจกรรมส่งเสริมการตลาดที่เหมาะสมกับลูกค้ากลุ่มเป้าหมายให้เชื่อมต่อกับแผนส่งเสริมการตลาดของธุรกิจอื่นของบริษัทฯ เช่น การขนส่งผู้โดยสาร พร้อมทั้งขยายขอบเขตการให้บริการในการรับบริการขนส่งทางอากาศไปยังเมืองที่บริษัทฯ ไม่ได้ทำการบิน (Off-line) และการจัด Customer Airline Seminar เพื่อกระชับความสัมพันธ์กับสายการบินลูกค้าให้แน่นแฟ้นมากขึ้น ทั้งนี้ กิจกรรมดังกล่าวล้วนเป็นไปเพื่อเพิ่มมูลค่าของผลิตภัณฑ์โดยรวมของบริษัทฯ และเป็นการให้บริการแบบไร้รอยต่อ (Seamless Services) เพื่อเพิ่มความร่วมมือประสานงานกับสายการบินอื่นๆ อีกทั้งยังสร้างความมั่นใจให้แก่ลูกค้าในการเลือกใช้บริการกับทางบริษัทฯ ในระยะยาว ขณะเดียวกัน บริษัทฯ ดำเนินการขยายฐานลูกค้าทั้ง Global และ Key Accounts ซึ่งเป็นตัวแทนขายที่มีสาขาอยู่ทั่วโลก และมีขีดความสามารถในการสนับสนุนการขายในภาพรวมทั้งระบบ (Global Deal) โดยใช้แผนการตลาดรูปแบบ Target Incentive Scheme & Corporate Account Rates นอกจากนี้ ยังมุ่งเน้นการเข้าถึงผู้ประกอบการ

รายสำคัญที่มีการนำเข้าและส่งออกในเส้นทางที่บริษัท ทำการบิน ทั้งนี้ เพื่อสร้างฐานการตลาดที่ยั่งยืนในระยะยาวจากฐานลูกค้าที่ใช้บริการกับบริษัท อย่างต่อเนื่อง

นอกจากนี้ บริษัท ยังมีข้อตกลงร่วมกับสายการบินอื่นๆ ซึ่งรวมถึงข้อตกลงการแลกเปลี่ยนการรับขนส่งผู้โดยสารระหว่างกันตามข้อตกลงมาตรฐานของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA Interline Arrangements) ซึ่งบริษัท สามารถซื้อพื้นที่สำหรับขนส่งสินค้าบนเที่ยวบินของสายการบินซึ่งเป็นสมาชิกของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (หรือขายพื้นที่ว่างในเที่ยวบินของบริษัท) ได้อีกด้วย

บริษัท คิดอัตราค่าบริการขนส่งพัสดุภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์ตามสกุลเงินท้องถิ่น ณ จุดต้นทางของสินค้าที่จะขนส่ง โดยกลยุทธ์การกำหนดราคาของบริษัท จะคำนึงถึงปัจจัยทางด้านระดับการให้บริการ ความอ่อนไหวต่อเวลา (Time Sensitivity) สภาพการแข่งขันในแต่ละตลาดและแต่ละช่วงเวลา ตลอดจนความต้องการที่เปลี่ยนแปลงไปตามฤดูกาล ระยะทางในการบิน ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง รวมถึงปัจจัยอื่นๆ ที่สำคัญและเกี่ยวข้อง

ทั้งนี้ ในการดำเนินกิจการการขนส่งพัสดุภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศ บริษัท ต้องแข่งขันกับสายการบินต่างๆ ที่ทำการบินในเส้นทางที่บริษัท ให้บริการอยู่ โดยมาพร้อมรูปแบบการให้บริการที่เหมือนหรือคล้ายคลึงกับบริษัท รวมทั้งยังต้องแข่งขันกับผู้ให้บริการขนส่งพัสดุภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์แบบเบ็ดเสร็จที่มีสถานีส่งภาคพื้นดินเป็นของตนเอง และให้บริการขนส่งทางอากาศในลักษณะที่มีการรับของจากสถานที่ของผู้ส่งและจัดส่งให้ถึงสถานที่ของผู้รับ (door-to-door) แม้ว่าปัจจุบันการแข่งขันในธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศมีแนวโน้มสูงขึ้นจากการเปิดเสรีทางอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทยมากขึ้น แต่ด้วยข้อจำกัดในสิทธิการบินของประเทศไทย ผู้ให้บริการเหล่านี้จึงยังไม่อาจแข่งขันกับบริษัท ได้ในระดับที่มีนัยสำคัญ โดยบริษัท ได้เผชิญกับภาวะแข่งขันในตลาดการขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศอยู่บ้าง แต่ถือว่าเป็นรายได้ส่วนน้อยจากรายได้โดยรวมที่บริษัท ได้รับจากการขนส่งทางอากาศ

การบริการคลังสินค้า

บริษัท เป็นผู้ให้บริการจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศที่ใหญ่ที่สุด ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมีลูกค้าที่เป็นสายการบินต่างชาติ 61 ราย (ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555) การดำเนินงานจัดการสินค้าของบริษัท ประกอบไปด้วยการจัดการสินค้าทั่วไป สินค้าที่ต้องได้รับการดูแลพิเศษ (เช่น สินค้าสด สัตว์ที่ยังมีชีวิตอยู่ วัตถุมีค่า ศิลปวัตถุ และวัตถุอันตราย) ทั้งนี้ ในต้นปี 2553 บริษัท ได้จัดตั้งศูนย์ขนส่งสินค้าสดซึ่งมีห้องเย็น เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าประเภทดังกล่าว และการให้บริการขนส่งสินค้าที่ต้องการควบคุมอุณหภูมิเป็นพิเศษ ด้วยตู้คอนเทนเนอร์ที่สามารถเก็บรักษาความเย็นได้ตั้งแต่ต้นทางจนถึงสถานีปลายทาง โดยมีอุณหภูมิเพิ่มขึ้นไม่เกิน 2 องศาเซลเซียส นอกจากนี้ บริษัท ยังเพิ่มการให้บริการรูปแบบใหม่ อาทิ การจัดการบรรจุภัณฑ์สำหรับลูกค้าที่ขนส่งด้วยเครื่องบินของการบินไทย การให้บริการจัดส่งถึงบ้าน (to-door) และการให้บริการรับของจากสถานที่ของผู้ส่งและจัดส่งให้ถึงสถานที่ของผู้รับ (door-to-door) พร้อมขั้นตอนผ่านพิธีศุลกากรสำหรับสินค้าที่ขนส่งเข้ามายังประเทศไทย บริษัท จัดตั้งศูนย์ลูกค้าสัมพันธ์ (Cargo Contact Center : CCC) เพื่อให้บริการด้านข้อมูลข่าวสารแก่ลูกค้าที่สามารถได้รับคำตอบ ณ จุดเดียว (One stop information service center for customer) ปรับปรุงการให้บริการระบบ Track and Trace ซึ่งลูกค้าสามารถติดตามสถานการณ์ขนส่งสินค้าผ่านทางเว็บไซต์ www.thaicargo.com โดยลูกค้าสามารถรับทราบสถานะของสินค้าได้ละเอียดขึ้น นอกจากนี้ ยังได้ทำการปรับปรุงขั้นตอนการดำเนินงานจนสามารถลดระยะเวลาในการส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้า เพื่อให้ลูกค้ามั่นใจในการให้บริการของบริษัท และสามารถลดรายจ่ายรวมถึงข้อผิดพลาดในการดำเนินงานได้ ยิ่งไปกว่านั้น เพื่อตอกย้ำถึงความได้มาตรฐานระดับสากล การจัดการไปรษณีย์ภัณฑ์ หน่วยธุรกิจพาณิชย์สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ของบริษัท ยังได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO 9001:2008 อีกด้วย ขณะนี้บริษัท กำลังอยู่ในระหว่างการพัฒนากระบวนการขนส่งสินค้าระบบใหม่ที่ทันสมัย (New Cargo IT System) เพื่อสนับสนุนการดำเนินธุรกิจ และเพิ่ม

ขีดความสามารถในการแข่งขันของฝ่ายการพาณิชย์สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ ตลอดจนการบริหารรายได้ให้แก่ฝ่ายบัญชีรายได้ ซึ่งจะสามารถเริ่มใช้ระบบใหม่ดังกล่าวได้ภายในปี 2556

ในปี 2555 กิจการพาณิชย์สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ของบริษัทฯ จัดการสินค้าจำนวน 591,281 ตัน ให้แก่สินค้าที่ขนส่ง โดยเครื่องบินของบริษัทฯ และจำนวน 453,518 ตัน ให้แก่สายการบินลูกค้า โดยส่วนใหญ่สัญญาการจัดการสินค้ามีระยะเวลา 2-3 ปี และกำหนดมูลค่าของสัญญาเป็นสกุลเงินบาทหรือเงินดอลลาร์สหรัฐ

การบริการภาคพื้น

การบริการภาคพื้นเป็นหน่วยธุรกิจของบริษัทฯ ที่ประกอบด้วยการให้บริการหลัก 2 ส่วน คือ การบริการลูกค้าภาคพื้น ซึ่งเป็นส่วนที่ให้บริการโดยตรงกับผู้โดยสารตั้งแต่เข้ามาสู่ท่าอากาศยาน ผ่านพิธีการต่างๆ จนเข้าสู่ตัวอากาศยาน และการบริการอุปกรณ์ภาคพื้นซึ่งเป็นส่วนที่อำนวยความสะดวกและให้บริการบริเวณลานจอดอากาศยาน พร้อมด้วยการสนับสนุนจากหน่วยงานสนับสนุนอีกส่วนที่เป็นหน่วยงานสังกัดตรงต่อหน่วยธุรกิจการบริการภาคพื้น ด้วยความมุ่งมั่นที่จะตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารของการบินไทยและสายการบินลูกค้าให้ได้รับความพึงพอใจสูงสุด

ด้านกลยุทธ์และบริหารธุรกิจนั้น มีการกำหนดทิศทางและแผนกลยุทธ์ของหน่วยธุรกิจการบริการภาคพื้นทั้งหมด ครอบคลุมทั้งการกำหนดแนวทางการบริหารด้านการตลาด การซื้อ-ขายบริการภาคพื้น การบริหารลูกค้าสัมพันธ์ การพัฒนาผลิตภัณฑ์ ที่มุ่งให้เกิดรายได้สูงสุดภายใต้การบริหารค่าใช้จ่ายและต้นทุนอย่างเหมาะสม ขณะที่ด้านการเงินและบัญชีมีการควบคุมการใช้จ่าย และบริหารงบประมาณให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

สำหรับการบริหารทรัพยากรบุคคลทั้งของบริษัทฯ และบุคลากรของแรงงานภายนอก บริษัทฯ มุ่งเน้นกระบวนการฝึกอบรมบุคลากรบริการลูกค้าภาคพื้น และการบริการอุปกรณ์ภาคพื้นให้มีประสิทธิภาพ มีการกำหนดขั้นตอนและควบคุมการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามมาตรฐานการบริการ มาตรฐานความปลอดภัย รวมทั้งมาตรฐานความมั่นคงการบินของกรมการบินพลเรือนของประเทศไทย กรมการบินของประเทศปลายทางและองค์กรการบินสากลต่างๆ เพื่อให้บุคลากรมีศักยภาพสูงตามมาตรฐานอุตสาหกรรมการบิน สามารถอำนวยความสะดวกผู้โดยสารและให้บริการสายการบินลูกค้าให้ได้รับความพึงพอใจสูงสุด

ในส่วนของการสนับสนุนการบริการภาคพื้นจะมีการจัดหาและจัดเตรียมระบบการโดยสารอัตโนมัติสำหรับการให้บริการ ณ ท่าอากาศยานที่มีประสิทธิภาพ พร้อมสนับสนุนระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยเพื่อเพิ่มความสะดวกสบายให้กับผู้โดยสาร และสายการบินลูกค้าต่างๆ มีกระบวนการจัดหาพัสดุ การวางแผน และบริหารควบคุมพัสดุที่มีประสิทธิภาพ

ผู้โดยสารของบริษัทฯ และสายการบินลูกค้าจะได้รับการบริการที่มีคุณภาพ มีความสะดวกปลอดภัยและความมั่นใจจากการบริการลูกค้าภาคพื้นและการบริการอุปกรณ์ภาคพื้นตามมาตรฐานที่ได้รับการรับรองโดยองค์กรระดับสากลต่างๆ ดังนี้

- มาตรฐานการบริการ (International Organization for Standardization : ISO9001) จาก TUV NORD (Certification Body) ด้วยระบบการจัดการตาม ISO9001 : 2008 ครอบคลุมการให้บริการทั้งสายการบินไทยและสายการบินลูกค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานกระบี่ โดยมีการตรวจติดตามและรับรองใหม่อย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุก 3 ปี ตั้งแต่ปี 2542 เป็นต้นมา
- มาตรฐานการจัดการสิ่งแวดล้อม (Environmental Management System ISO 14001 : 2004) จาก BUREAU VERITAS Certification ซึ่งบ่งบอกความตระหนักและรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมในการดำเนินธุรกิจ สร้างความมั่นใจแก่สังคมว่า กิจกรรมและการให้บริการลูกค้าภาคพื้น ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นไปตามมาตรฐานและกฎหมายด้านสิ่งแวดล้อม โดยมีการตรวจติดตามและรับรองใหม่อย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุก 3 ปี ตั้งแต่ปี 2547 เป็นต้นมา
- มาตรฐานคุณภาพบริการและความปลอดภัย (IATA Operational Safety Audit : IOSA) ซึ่งได้รับการรับรองจากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transportation Association : IATA) ตั้งแต่ปี 2543 โดยมีการตรวจติดตามอย่างต่อเนื่องทุก 2 ปี

- มาตรฐานความมั่นคงการบิน (Aviation Security) จากหน่วยงาน Transportation Security Administration (TSA) ในสังกัด Department of Homeland Security (DHS) ของสหรัฐอเมริกา สำหรับเที่ยวบินที่บินตรงเข้า/ออก สหรัฐอเมริกา ตั้งแต่ปี 2544 โดยมีการตรวจติดตามใหม่ทุกปี
- มาตรฐานความมั่นคงการบิน (Aviation Security) จากหน่วยงาน Australian Government Office of Transport Security (OTS) สำหรับเที่ยวบินที่บินเข้า/ออกประเทศออสเตรเลีย ตั้งแต่ปี 2549 และดำเนินการตรวจติดตามต่อเนื่องทุกปี
- มาตรฐานการซ่อมอุปกรณ์ Unit Load Device (ULD) ที่ได้รับการรับรองหน่วยซ่อม (Repair Station Certificate) ตามข้อกำหนดรายละเอียดการปฏิบัติการหน่วยซ่อม (Repair Station Operations Specifications) จากกรมการบินพลเรือน ประเทศไทย (Department of Civil Aviation, Thailand)

การบริการลูกค้าภาคพื้น

ในปี 2555 บริษัทฯ ยังคงมุ่งมั่นมอบการบริการลูกค้าภาคพื้นที่มีคุณภาพพร้อมคงไว้ซึ่งความงดงามของการให้บริการ ด้วยเสน่ห์และความอบอุ่นแห่งความเป็นไทย พัฒนาผลิตภัณฑ์ และเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกที่ได้มาตรฐานระดับสากลในทุกจุดสัมผัสของการให้บริการ สอดรับกับนโยบายของบริษัทฯ ที่มุ่งมั่นและเน้นการพัฒนาคุณภาพการบริการด้วยความเป็นเลิศ เพื่อความเป็นที่หนึ่งในด้านผู้ให้บริการลูกค้าภาคพื้น ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานภูเก็ต

การบริการลูกค้าภาคพื้นสำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่งนั้น จะเริ่มให้บริการต้อนรับและอำนวยความสะดวกตั้งแต่บริเวณ ชานชาลาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริการตรวจรับบัตรโดยสาร ณ บริเวณเคาน์เตอร์พิเศษ (Royal First Class Check-in) พร้อมทั้งดูแลผู้โดยสารผ่านช่องทางพิเศษสำหรับพิธีการตรวจคนเข้าเมือง พาผู้โดยสารไปยังห้องรับรองการบินไทย (Royal First Class Lounge) และเรียนเชิญผู้โดยสารส่งในเที่ยวบินขาออก สำหรับเที่ยวบินขาเข้านั้น จะให้บริการดูแลอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารชั้นหนึ่งตั้งแต่บริเวณหน้าประตูเครื่องบิน ผ่านช่องทางพิเศษ ดูแลการรับกระเป๋าสัมภาระให้ครบถ้วนและส่งยังชานชาลาด้านนอก ตลอดจนมีบริการพิเศษ (Special Service) สำหรับผู้โดยสารทั่วไป เช่น ผู้โดยสาร VIP CIP ผู้โดยสารป่วย ผู้พิการ ผู้สูงอายุ เด็กที่เดินทางคนเดียว (Unaccompanied Minor - UM / Young Passenger - YP) แม่และเด็ก ผู้โดยสารเดินทางครั้งแรก และผู้โดยสารที่ไม่สามารถพูดภาษาอังกฤษได้ เป็นต้น จัดให้มีเคาน์เตอร์สอบถามข้อมูลเที่ยวบิน (Flight Information Services) เพื่อให้บริการสอบถามข้อมูลการเดินทางและตารางเวลาของเที่ยวบินขาเข้า-ขาออกของสายการบินไทย และสายการบินลูกค้า บริการข้อมูล Royal Orchid Plus (ROP) พร้อมทั้งให้บริการสำรองที่นั่งหรือเปลี่ยนแปลงเที่ยวบินกรณีผู้โดยสารติดต่อด่วนตนเองที่สนามบิน นอกจากนี้ยังมีบริการพิเศษ Meet and Assist Services Package ให้กับลูกค้าที่ไม่ใช่สายการบิน (Non-Airlines Customer) เช่น ธนาकार บริษัทเอกชนที่ต้องการได้รับความสะดวกและการต้อนรับพิเศษอีกด้วย

ในด้านการให้บริการผู้โดยสารชั้นธุรกิจ (Business Class) บริษัทฯ จัดเตรียมเคาน์เตอร์ให้บริการไว้เฉพาะ พร้อมช่องทางพิเศษอำนวยความสะดวกผู้โดยสารเพื่อเดินทางไปยังห้องรับรองพิเศษ ผ่านจุดตรวจ Immigration และ Security Checkpoints แยกไว้โดยเฉพาะสำหรับผู้โดยสารชั้นธุรกิจ

ส่วนงานบริการผู้โดยสารชั้นประหยัด (Economy Class) ทั้งสำหรับเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศนั้น บริษัทฯ จัดเคาน์เตอร์ สำหรับเที่ยวบินภายในประเทศและเที่ยวบินระหว่างประเทศแยกจากกัน ให้บริการตรวจรับบัตรโดยสาร ตรวจสอบเอกสารการเดินทาง ออกบัตรที่นั่ง ตรวจสอบเช็คสัมภาระ สำหรับผู้โดยสารที่ประสงค์จะทำการเช็คอินที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หรือประสงค์ที่จะเช็คอินที่สถานีรถไฟฟ้ามหานครได้เช่นกัน การให้บริการ Online Check-in ซึ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารที่ซื้อบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ โดยมีได้ชำระเงินผ่านบัตรเครดิต ให้สามารถเช็คอินผ่านทางอินเทอร์เน็ต ตลอดจนสามารถยกเลิกการจองบัตรโดยสารผ่านทางอินเทอร์เน็ตได้ด้วยตนเองภายในระยะเวลาที่กำหนด และสามารถพิมพ์บัตรที่นั่ง (Home Print

Boarding Pass) ได้ด้วยตนเอง หรือ เช็คอินผ่านทางโทรศัพท์มือถือ (Mobile Check-in) จากรุ่นที่สามารถใช้งานผ่านโปรแกรม บราวเซอร์และสามารถเลือกรับ Mobile Boarding Pass ซึ่งสามารถตรวจสอบบัตรโดยสารล่วงหน้าก่อนเวลาเครื่องออก เลือกปรับเปลี่ยนที่นั่งได้จากแผนผังที่นั่งของเครื่องบิน โดยเมื่อระบบทำการตรวจสอบบัตรโดยสารแล้ว จะปรากฏข้อมูลรายละเอียดของการตรวจสอบบัตรโดยสาร อาทิ ชื่อผู้โดยสาร เที่ยวบิน เส้นทาง และหมายเลขที่นั่ง บนหน้าจอโทรศัพท์มือถือ และการให้บริการ SMS Check-in ซึ่งผู้โดยสารสามารถส่ง SMS ขอทำการตรวจสอบบัตรโดยสารผ่านโทรศัพท์มือถือ ผู้โดยสารสามารถนำกระเป๋าสัมภาระเดินทางมาให้ที่จุด Baggage Drop Counters ได้ นอกจากนี้ บริษัทฯ มีบริการ Pre-check-in ล่วงหน้าที่อาคารสำนักงานใหญ่ ถนนวิภาวดีรังสิต สำหรับผู้โดยสารที่เดินทางเป็นหมู่คณะเพื่ออำนวยความสะดวกและลดเวลาการรอคอยเช็คอินที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยต้องมีการนัดไว้ล่วงหน้า

อีกหนึ่งบริการที่สำคัญในการอำนวยความสะดวก ณ ท่าอากาศยาน คือ การให้บริการเช็คอินแก่ผู้โดยสารต่อเครื่อง ทั้งสำหรับผู้โดยสารการบินไทย มาต่อเครื่องการบินไทย ผู้โดยสารการบินไทยต่อเครื่องของสายการบินอื่นๆ หรือผู้โดยสารสายการบินอื่นมาต่อสายอื่นและมาต่อสายการบินไทย ซึ่งครอบคลุมการต่อเครื่องระหว่างเที่ยวบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ

ในส่วนการให้บริการด้าน Gate Service บริเวณประตูทางเข้าอากาศยาน ได้แก่ การ Board ผู้โดยสารขึ้นเครื่องสำหรับเที่ยวบินขาออกและรอรับผู้โดยสารออกจากอากาศยานในเที่ยวบินขาเข้า พร้อมทั้งแนะนำให้ผู้โดยสารไปสู่กระบวนการอื่นๆ ต่อไป ทั้งกระบวนการต่อเครื่อง และกระบวนการเข้าประเทศ

สำหรับการให้บริการห้องรับรองพิเศษ (Royal Orchid Lounge) บริษัทฯ พร้อมให้บริการและอำนวยความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสารชั้นหนึ่ง (First Class) ชั้นธุรกิจ (Silk Class) สมาชิกแพลทินัม (Royal Orchid Plus Platinum Member) สมาชิกบัตรทอง (Royal Orchid Plus Gold Member) สมาชิกบัตรเครดิต (Non-Airline) ผู้โดยสารสายการบินลูกค้า (Customer Airline) ปัจจุบันการบินไทยมีห้องรับรองพิเศษในพื้นที่ต่างๆ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 8 ห้อง เพื่อรองรับลูกค้าดังกล่าว

ห้องรับรองชั้นหนึ่ง (Royal First Lounge) - Concourse D

บริการตรวจเช็คบัตรโดยสารสำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่งที่รอต่อเครื่อง บริการอาหารและเครื่องดื่ม A-La-Cart Restaurant Concept โดยมีการนำเสนอเมนูอาหารผ่าน iPad ในรูปของ Electronic Menu ในส่วนรับรองผู้โดยสารมีห้องส่วนตัว (Private Room) ห้องพักสำหรับครอบครัว (Family Room) ห้องพักผ่อน (Slumber Room) ห้องอาบน้ำ (Shower Room) บริการ Internet WiFi

ห้องรับรองชั้นธุรกิจ (Royal Silk Lounge) - Concourse D,C,E

บริการอาหารและเครื่องดื่ม (Self Service) บริการเครื่องดื่มในช่วง Happy Hour (Wine/Cocktail) ห้องพักสำหรับครอบครัว (Family Room) ห้องสำหรับเด็ก (Kid Room) ห้องพักผ่อน (Slumber Room) ห้องอาบน้ำ (Shower Room) บริการ Internet WiFi

Spa Lounge - Concourse D

บริการนวดไทย (Thai Traditional Massage) บริการห้องอบตัว (Sauna)

ห้องรับรองชั้นธุรกิจภายในประเทศ (Royal Silk Lounge) - Concourse A

บริการด้วยของว่างแบบไทยพร้อมเครื่องดื่ม (Self Service) ห้องพักส่วนตัว (Private Room)

ในส่วนของการบริการภาคพื้นสำหรับสายการบินลูกค้าปัจจุบัน บริษัทฯ มีลูกค้า 42 สายการบินให้บริการ Check-in Services บริการอำนวยความสะดวกรับส่งผู้โดยสารในเที่ยวบินขาเข้า-ขาออก บริการผู้โดยสารที่ต้องการได้รับการดูแลเป็นพิเศษ เช่นเดียวกันกับเที่ยวบินของสายการบินไทย เช่น Wheel Chair Passenger / Unaccompanied Minor / Young Passenger /

Non-English Passenger เป็นต้น รวมทั้งการเป็นตัวแทนของสายการบินลูกค้าในการช่วยประสานงานกับหน่วยงานราชการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น กองตรวจคนเข้าเมือง ศุลกากร การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย ในกรณี Irregularities และอื่นๆ ทั้งนี้ การให้บริการดังกล่าวครอบคลุมถึงเที่ยวบินสายการบินลูกค้าที่เป็น Schedule Flights / Non-schedule Flights / Extra Flights หรือ เที่ยวบินเช่าเหมาลำ (Charter Flights)

สำหรับรายละเอียดปลีกย่อยในการให้บริการภาคพื้นอื่นๆ ตามที่กฎหมายหรือข้อบังคับ ข้อกำหนดทั้งจากภาครัฐ และ ความต้องการของสายการบินต่างๆ อาทิ บริการ Edit ข้อมูล Advance Passenger Information System - APIS หรือ Advance Passenger Processes - APP เป็นต้น ซึ่งในระบบการเช็คอินนั้น มีการรองรับการเช็คอินด้วยระบบเช็คอินของตนเองของสายการบินลูกค้า (Native Check-in System) มากกว่า 27 ระบบ หรือสามารถเลือกใช้ระบบของ TG DCS (Departure Control System) ได้ นอกจากนี้ยังนำเสนอรูปแบบการให้บริการแบบ Airlines Dedicated Team บริการเก็บค่าน้ำหนักสัมภาระเกิน (Excess Baggage Collection) และอื่นๆ

ด้วยการมุ่งเน้นความตรงต่อเวลาของเที่ยวบิน และเพื่อให้การหมุนเวียนของเครื่องบินเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ มีความรวดเร็วในการเชื่อมต่อเที่ยวบินของผู้โดยสารและกระเป๋าสัมภาระ บริษัทฯ มีศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการภาคพื้น (Ground Operation Control Center - GOCC) เป็นศูนย์กลางในการสื่อสาร ควบคุมดูแล ประสานงาน เพื่อให้การเชื่อมโยงกิจกรรมการบริการภาคพื้นโดยรวมเป็นไปอย่างสะดวกเรียบร้อย มีการประสานงานกันเพื่อแก้ไขปัญหากรณีเกิดเหตุการณ์ไม่ปกติ และการลดค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ในกรณีเกิดเหตุสุดวิสัยเนื่องจากเที่ยวบินล่าช้า หน่วยงานสนับสนุนการบริการ (Service Delivery Support) จะเร่งทำการช่วยเหลือผู้โดยสารทั้งในส่วนของผู้โดยสารที่เดินทางออก และผู้โดยสารต่อเครื่อง ที่ประสบปัญหาจากเหตุการณ์ดังกล่าวให้สามารถเดินทางต่อไปยังจุดหมายปลายทางได้อย่างราบรื่น พร้อมทั้งได้รับความสะดวกสบาย และความปลอดภัยมากที่สุด

ในส่วนของการบริการลูกค้าภาคพื้นของบริษัทฯ ณ สถานีต่างประเทศ จะแยกประเภทการจัดการเป็น 3 รูปแบบ คือ

- 1. Full Handling** บริษัทฯ ใช้บริการจาก Local Ground Handling Agent เต็มรูปแบบ รวมทั้งบริการผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนผู้จัดการสถานี (Airport Services Manager - ASM) เช่น สถานี Brussels - BRU และสถานี Macau - MFM
- 2. Partial Handling** บริษัทฯ ใช้บริการบางส่วนจาก Local Ground Handling Agent ตามความเหมาะสม เนื่องจากมีเจ้าหน้าที่ หรือพนักงานท้องถิ่นประจำ ตลอดจนผู้จัดการสถานี (ASM) ที่แต่งตั้งจากส่วนกลางทำหน้าที่กำกับดูแลอยู่แล้ว
- 3. Self Handling** บริษัทฯ มีพนักงานท้องถิ่นเป็นผู้ให้บริการเอง ไม่มีการจ้าง Local Ground Handling Agent เช่น สถานี Kathmandu - KTM และสถานี Karachi - KHI

สำหรับการบริการลูกค้าภาคพื้น ณ สถานีต่างจังหวัดนั้น เป็นการให้บริการภาคพื้นแก่สายการบินไทย สายการบินไทยสมายล์ และให้บริการภาคพื้นแก่สายการบินลูกค้าต่างๆ ด้วยมาตรฐาน และศักยภาพเดียวกันกับที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

การควบคุมบริการลูกค้าภาคพื้นทั้งในส่วนของผู้โดยสารของสายการบินไทย สายการบินลูกค้า และเที่ยวบินเช่าเหมาลำ จะได้รับการบริหารจัดการ มีการวางแผนการดำเนินงานเพื่อให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว ตรงต่อเวลา และมีความปลอดภัย เครื่องเข้าและออกตามกำหนดเวลา อีกทั้งดำเนินการบริหารงาน การประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อแก้ไขสถานการณ์เกิดเหตุการณ์ไม่ปกติขึ้น มีหน่วยงานรับผิดชอบในการบริหารจัดการ ประสานงาน สนับสนุนหน่วยงานหลักของภาครัฐ หรือผู้บริหารท่าอากาศยานในกรณีเกิดเหตุวิกฤตต่างๆ เพื่อให้เหตุการณ์คลี่คลายสู่สภาวะปกติ มีการจัดตั้งศูนย์ประสานงาน หน่วยงานภายนอก และบัญชาการหน่วยงานภายในบริษัทฯ ในกรณีต้องเผชิญเหตุและวิกฤตต่างๆ เช่น กรณีน้ำท่วมกรุงเทพฯ ในช่วงปลายปี 2554 และกรณีปิดซ่อม Runway ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในเดือนมิถุนายน - กรกฎาคม 2555 เป็นต้น

ในส่วนของการบริการวางแผนและควบคุมระวางบรรทุกและสมดุลของเครื่องบินทั้งเที่ยวบินของสายการบินไทยและสายการบินลูกค้า จะได้รับการบริการอย่างถูกต้องตามข้อกำหนดการบรรทุกและมาตรฐานสากล หรือตามข้อกำหนดของโรงงานผู้ผลิตตรงตามอากาศยานแบบต่างๆ ขณะเดียวกันภายใต้มาตรฐานความปลอดภัยการบริการภาคพื้นสากล บริษัทฯ มีการกำหนดตัวแทนบริษัทฯ และมอบหมายหน้าที่ให้เป็นผู้ประสานงาน ควบคุม กำกับดูแลความปลอดภัยในลานจอดอากาศยาน ในฐานะ Ramp Safety Coordinator มีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุต่อบุคคล ทรัพย์สินทั้งของบริษัทฯ และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งป้องกันอันตรายต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นโดยตรงต่อตัวอากาศยาน

ในกรณีกระเป๋าสัมภาระพลัดหลง สูญหาย บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีหน่วยงานที่มีความสามารถและประสบการณ์ในการติดตามสัมภาระ รับแจ้งเหตุกรณีกระเป๋าสัมภาระไม่มาพร้อมในเที่ยวบินเดียวกันกับผู้โดยสาร ใช้ระบบการติดตามสัมภาระที่เป็นสากล WorldTracer (Missing and Delay Baggage Report) ทั้งส่วนของ Primary Tracing ในเบื้องต้น จนกระทั่งทำ Secondary Tracing ด้วยศูนย์ติดตาม Centralized Baggage Tracing Center ที่มีประสิทธิภาพ รวมทั้งการรับผิดชอบต่อผู้โดยสารในกรณีกระเป๋าสัมภาระเสียหาย หรือทรัพย์สินสูญหายจากกระเป๋าสัมภาระ (Damaged and Pilferage Report) ในเบื้องต้น ณ ท่าอากาศยาน ก่อนส่งต่อไปยังกระบวนการพิสูจน์ทราบให้แน่ชัดถึงสาเหตุและผู้รับผิดชอบต่อไป

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังจัดให้มีบริการให้ข้อมูลและช่วยเหลือผู้โดยสารด้านงานสัมภาระบริเวณห้องโถงขาเข้า (Carousel Service) โดยประสานงานช่วยเหลือในกรณีผู้โดยสารลืมทรัพย์สินหรือสิ่งของบนเครื่องบินที่เดินทาง รวมทั้งจัดพนักงาน Porter อำนวยความสะดวกในการนำส่งอาวุธปืนทั้งเที่ยวบินขาออกและขาเข้าตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยและความมั่นคงการบินของการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย

การบริการอุปกรณ์ภาคพื้น

สำหรับในปี 2555 บริษัทฯ ยังยึดมั่นในหัวใจหลักของการบริการอุปกรณ์ภาคพื้น (Ground Support Equipment Services) ให้กับอากาศยานของบริษัทฯ และสายการบินลูกค้า ได้แก่ การบริหารงานเตรียมความพร้อม การวางแผนการปฏิบัติงานบริการอุปกรณ์อย่างมีประสิทธิภาพ มีการสื่อสารประสานงานและควบคุมงานในส่วนต่างๆ ในการให้บริการอากาศยานและการบริการลานจอด ให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย มีความปลอดภัยสูงสุด โดยเน้นให้อากาศยานมีความพร้อมสามารถทำการบินเข้า-ออกได้ตรงเวลา

ด้านการรักษาความปลอดภัย หรือความมั่นคงการบิน ทั้งในส่วนของการพิทักษ์ทรัพย์สินของบริษัทฯ ทรัพย์สินของผู้โดยสารตลอดจนทรัพย์สินของลูกค้าจะได้รับการดูแลรักษาอย่างเป็นระบบ มีมาตรการควบคุมการเข้า/ออกของบุคลากรและยานพาหนะ (Access Control) อย่างเข้มงวด มีการใช้ระบบทีวีวงจรปิด (Close Circuit Television - CCTV) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมดูแลรักษาดังกล่าว สามารถป้องกันภัยก่อนที่จะเกิดขึ้น (Proactive Action)

การให้บริการอุปกรณ์ภาคพื้น ด้วยคุณภาพการบริหารจัดการทั้งด้านบุคลากรที่มีความรู้ ความสามารถ และความชำนาญในการให้บริการ รวมทั้งการใช้อุปกรณ์บริการภาคพื้น มีระบบการตรวจสอบความสมบูรณ์และสภาพความพร้อมของอุปกรณ์ภาคพื้นที่จะให้บริการอากาศยานของการบินไทย และสายการบินลูกค้าอย่างมีประสิทธิภาพ

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการจัดเตรียมบุคลากรและอุปกรณ์บริการภาคพื้นอย่างครบถ้วน เพื่อสามารถให้บริการอากาศยานทุกชนิดทุกขนาด ตั้งแต่อากาศยานขนาดเล็ก จนถึงอากาศยานขนาดใหญ่ที่สุดในอุตสาหกรรมขนส่งผู้โดยสารทางอากาศซึ่งในปัจจุบัน คือ เครื่องบินแบบแอร์บัส A380



ในส่วนของการดูแลเรื่องความสะอาดถูกหลักอนามัยเป็นสิ่งที่บริษัทฯ ให้ความสำคัญอย่างต่อเนื่องเพื่อสร้างความเชื่อมั่นและความพึงพอใจให้แก่ลูกค้าในการใช้บริการอุปกรณ์ภาคพื้นของบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ดำเนินมาตรการดังกล่าวอย่างเคร่งครัด โดยให้บริการทำความสะอาดภายในอากาศยานด้วยมาตรฐาน Secure Clean จากประเทศอังกฤษ และมาตรการทำความสะอาดภายในอากาศยาน 36 จุด ที่ผู้โดยสารจะต้องมีการสัมผัส โดยเน้นการเช็ดฆ่าเชื้อ รวมถึงการทำความสะอาดช่องระบายอากาศบนเครื่องบิน

สำหรับการให้บริการรับ-ส่ง ผู้โดยสาร ลูกเรือ ทั้งของสายการบินไทยและสายการบินลูกค้า ระหว่างอากาศยานและอาคารผู้โดยสาร บริษัทฯ มีบุคลากรที่ได้รับการอบรมอย่างดี มีประสบการณ์สูง ตลอดจนยานพาหนะที่ใช้ เช่น Passenger Bus, Passenger Step Vehicle, Invalid Hi-Lift Truck มีคุณภาพสูงตามมาตรฐานสากล

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีการวางแผน กำกับ สั่งการและบริหารงาน ด้านการจัดทำแผนนำอุปกรณ์เข้าซ่อมบำรุง การเปิดและปิดใบสั่งซ่อมอุปกรณ์ การตรวจเช็คและนำอุปกรณ์เข้าซ่อมบำรุงประจำวัน การตรวจรับ จัดเก็บ และจ่าย อะไหล่/พัสดุ การจัดส่งอุปกรณ์ อะไหล่ ไปยังสถานี การจัดส่งพนักงานช่างไปปฏิบัติงานที่สถานี การดูแลรักษาเครื่องมือช่าง และเครื่องมือสนับสนุนงานซ่อมบำรุง

ในด้านวิศวกรรมการซ่อมบำรุงอุปกรณ์ภาคพื้น (Ground Equipment Engineering/Maintenance) บริษัทฯ มีศักยภาพทั้งในงานซ่อมบำรุงชิ้นส่วนไฟฟ้า/Electronics ชิ้นส่วนเครื่องกล งานด้านโลหะและสีของอุปกรณ์ภาคพื้น และยานพาหนะของบริษัทฯ รวมทั้งการซ่อมบำรุง ULD (Unit Load Devices) ซึ่งเป็นอุปกรณ์ประเภท AIRBORNE ที่จำเป็นต้องผ่านการรับรองมาตรฐานการซ่อมบำรุง ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้รับการรับรองการซ่อมบำรุงดังกล่าวแล้วจากกรมการบินพลเรือน ประเทศไทย

การซ่อมบำรุงอุปกรณ์บริการภาคพื้นทุกชนิด รวมทั้งพาหนะบริการลานจอด ทั้งของสายการบินไทย และสายการบินลูกค้า ให้มีความสมบูรณ์ พร้อมใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีความปลอดภัยสูงสุด ตลอดจนมีการตรวจสอบ ประเมินการใช้ การซ่อมที่เป็นไปตามหลักการด้านวิศวกรรมสากล นับเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยสนับสนุนการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้เป็นไปอย่างราบรื่นและมีประสิทธิภาพสูงสุด

ครัวการบิน

ครัวการบินเป็นหน่วยธุรกิจหนึ่งภายใต้การบินไทย ประกอบด้วยธุรกิจหลัก 2 ประเภท ได้แก่ ธุรกิจผลิตอาหารเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารสายการบิน และธุรกิจผลิตอาหารให้บริการภาคพื้น เช่น ภัตตาคาร ณ ท่าอากาศยานนานาชาติ สแนคบาร์ ร้านเบเกอรี่ Puff & Pie ห้องอาหารพนักงาน การให้บริการจัดเลี้ยงทั้งในและนอกสถานที่ เป็นต้น

ครัวการบินมีฐานการปฏิบัติการ 2 แห่ง คือ ครัวการบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งมีพื้นที่ประมาณ 70,000 ตารางเมตร ตั้งอยู่ในเขตปลอดอากร ดำเนินการผลิตอาหารเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศของบริษัท รวมถึงผู้โดยสารของสายการบินอื่นๆ อีกกว่า 60 สายการบิน และครัวการบิน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง ซึ่งมีพื้นที่ประมาณ 40,000 ตารางเมตร ดำเนินการผลิตอาหารเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารสำหรับเที่ยวบินภายในประเทศของบริษัท และสำหรับธุรกิจภาคพื้น นอกจากนี้ ครัวการบินยังขยายการให้บริการไปสู่หลายจังหวัดของประเทศไทย อาทิ การให้บริการภัตตาคารที่ท่าอากาศยาน เชียงราย เชียงใหม่ กระบี่ และภูเก็ต พร้อมกับผลิตอาหารเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารของบริษัท และของสายการบินอื่นๆ ที่ทำการบินไปยังจังหวัดดังกล่าวอีกด้วย

เพื่อให้มั่นใจได้ว่าลูกค้าของการบินไทยจะได้รับทั้งความพึงพอใจในรสชาติอาหารที่ครัวการบินจัดเตรียมไว้ให้บริการ และความปลอดภัยถูกหลักอนามัย ครัวการบินจึงทำการผลิตอาหารโดยใช้ระบบวิธีการที่ดีตามหลักการผลิตอาหารของกระทรวงอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ควบคู่กับระบบการวิเคราะห์อันตรายและจุดวิกฤตที่ต้องควบคุมทั้งด้านความสะอาดและสุขอนามัย ในปี 2555 ครัวการบิน มีส่วนแบ่งการตลาดประมาณ 71% ประกอบด้วยสายการบินลูกค้ารวมทั้งสิ้น 58 สายการบิน โดยให้บริการทั้งหมด 73,512 เที่ยวบิน มีภารกิจในการผลิตและจัดสรรอาหารประมาณ 68,113 ชุดต่อวัน อันประกอบด้วย อาหารสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศของบริษัท จำนวน 34,182 ชุดต่อวัน อาหารสำหรับเที่ยวบินภายในประเทศของบริษัท จำนวน 13,708 ชุดต่อวัน และอาหารสำหรับเที่ยวบินของสายการบินอื่นอีกจำนวน 20,223 ชุดต่อวัน จากภารกิจดังกล่าว สะท้อนให้เห็นอย่างชัดเจน ถึงการยืนหยัดอย่างมั่นคงในฐานะผู้นำด้านธุรกิจผลิตอาหาร เพื่อให้บริการแก่สายการบินของครัวการบิน

ความมุ่งมั่นพัฒนาเพื่อคงคุณภาพระดับสูงสุดในทุกรายละเอียดของการดำเนินการจัดเตรียมอาหาร เป็นรากฐานสำคัญให้ครัวการบินได้รับการรับรองมาตรฐานระดับสากลที่สำคัญต่างๆ อาทิ ระบบบริหารคุณภาพสุขลักษณะและความปลอดภัยของอาหาร เชิงบูรณาการ (Quality Hygiene and Safety : QHS) ซึ่งเป็นมาตรฐานระดับสากลภายใต้การยอมรับจากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศและองค์การอนามัยโลก โดยเป็นระบบที่รวบรวมระบบคุณภาพ ISO 9001:2008 ระบบ Good Manufacturing Practice (GMP) และ Hazard Analysis and Critical Control Point (HACCP) เข้าไว้ด้วยกัน นอกจากนี้ ครัวการบินยังได้รับการรับรองตามระบบมาตรฐาน ISO 14001:2004 ระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย OHSAS 18001:2007 และระบบ HAL-Q (Halal-GMP/HACCP)

ด้วยความเชี่ยวชาญ ความชำนาญ และประสบการณ์อันยาวนานกว่า 5 ทศวรรษ ในการดำเนินธุรกิจด้านอาหารตามมาตรฐานที่เป็นที่ยอมรับระดับสากล ทำให้ครัวการบินได้รับรางวัลสถานประกอบการดีเด่นด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานระดับประเทศประจำปี 2554 ทั้งยังมีส่วนสำคัญผลักดันให้การบินไทยได้รับรางวัลสายการบินยอดเยี่ยมอันดับที่ 1 ประเภทการให้บริการอาหารบนเครื่องบินชั้นประหยัดยอดเยี่ยม (World's Best Economy Class Catering) จากสกายแทร็กซ์ ในปีเดียวกัน และในปี 2555 ยังได้รับรางวัล Excellent Catering Services Award-Silver จากสายการบิน EVA Airways



แม้ว่าในปี 2555 คริวการบินจะได้รับผลกระทบจากสภาวะเศรษฐกิจโลกชะลอตัว รวมทั้งวิกฤตการณ์ต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นราคาน้ำมันในตลาดโลกที่ปรับตัวสูงขึ้น ประกอบกับภัยพิบัติทางธรรมชาติในต่างประเทศ แต่ด้วยความมุ่งมั่น ความตั้งใจ ความแน่วแน่ของฝ่ายบริหารและพนักงานที่ร่วมแรงร่วมใจกันต่อสู้ โดยอาศัยการปรับกลยุทธ์ในด้านต่างๆ ให้เหมาะสม สอดคล้องกับความท้าทายที่รุมล้อมรอบด้าน อาทิ การชะลอการลงทุนที่ไม่มีความจำเป็นเร่งด่วน การปรับลดค่าใช้จ่ายเพื่อลดต้นทุนในการดำเนินงาน การประหยัดพลังงาน และการนำเอาระบบบริหารเพื่อประสิทธิภาพ (Lean Management) มาประยุกต์ใช้ กระบวนการปฏิบัติงานต่างๆ ช่วยให้การระดมทุนของบริษัทฯ ต้องแบกรับอยู่มีระดับลดลง อันเอื้อต่อการปรับโครงสร้างต้นทุนให้เหมาะสมต่อการแข่งขันในธุรกิจการบิน

หน่วยธุรกิจการบินไทยสมายล์

ท่ามกลางภาวะการแข่งขันในธุรกิจการบินที่ทวีความรุนแรงอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะภายหลังการขยายตัวอย่างรวดเร็วของสายการบินต้นทุนต่ำ บริษัทฯ จึงดำเนินการจัดตั้งหน่วยธุรกิจการบิน “THAI Smile-ไทยสมายล์” ซึ่งเป็น Sub-Brand และเป็นส่วนหนึ่งของบริษัทฯ เพื่อเสริมสร้างความแข็งแกร่งให้แก่ภาพลักษณ์และตำแหน่งทางการตลาดของการบินไทย โดยหน่วยธุรกิจฯ ให้บริการรับและส่งต่อผู้โดยสารให้กับการบินไทยด้วยผลิตภัณฑ์และบริการที่มีมาตรฐานในระดับใกล้เคียงกัน เพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันด้านต้นทุนในตลาดเส้นทางบินระยะใกล้ในภูมิภาคเอเชีย และตลาดเส้นทางบินภายในประเทศบางเส้นทางของบริษัทฯ รวมทั้งเป็นเครื่องมือหนึ่งที่สำคัญสำหรับตอบสนองความต้องการเชิงกลยุทธ์ให้แก่การบินไทย

หน่วยธุรกิจการบินไทยสมายล์มีตำแหน่งทางการตลาดอยู่ระหว่างการบินไทย และสายการบินต้นทุนต่ำ โดยภาพลักษณ์ตราสินค้าของหน่วยธุรกิจการบินไทยสมายล์ เน้นความสดใส ทันสมัย (Trendy) ให้บริการด้วยความเป็นมิตร พร้อมใส่ใจในรายละเอียด (Friendly) และมีความคุ้มค่า (Worthy) ลูกค้ายุคใหม่เป้าหมายหลักของหน่วยธุรกิจการบินไทยสมายล์ ร้อยละ 30 จะเป็นผู้โดยสารที่เดินทางเชื่อมต่อกับเที่ยวบินของการบินไทย ในขณะที่ร้อยละ 70 จะเป็นผู้โดยสารที่เดินทางในเส้นทางบินของการบินไทยสมายล์เพียงอย่างเดียว

ในส่วนของผู้บินหน่วยธุรกิจการบินไทยสมายล์ ใช้เครื่องบินลำตัวแคบแบบแอร์บัส A320-200 พิสัยการบินประมาณ 3,500 กิโลเมตร หรือเทียบเท่าประมาณ 4 ชั่วโมงบิน ซึ่งสอดคล้องเป็นอย่างดีกับรูปแบบการดำเนินธุรกิจที่มุ่งเน้นทำการบินในเส้นทางบินระยะใกล้ ครอบคลุมจุดหมายสำคัญต่างๆ จำนวนมากในภูมิภาคเอเชีย อาทิ จีน อินเดีย และอาเซียน เป็นหลักควบคู่กับการให้ความสำคัญกับความถี่ของจำนวนเที่ยวบิน ในปี 2555 หน่วยธุรกิจการบินไทยสมายล์มีเครื่องบินจำนวน 4 ลำ และจะขยายเป็น 20 ลำในปี 2558 โดยเริ่มทำการบินตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2555 ที่ผ่านมา

ในปี 2555 หน่วยธุรกิจการบินไทยสมายล์ให้บริการใน 5 จุดบิน แบ่งเป็นเส้นทางบินระหว่างประเทศ 1 เส้นทางบิน คือ เส้นทางบินไป-กลับ กรุงเทพฯ-มาเก๊า และเส้นทางบินภายในประเทศ 4 เส้นทางบิน คือ กระบี่ สุราษฎร์ธานี เชียงใหม่ และภูเก็ต สำหรับในปี 2556 หน่วยธุรกิจการบินไทยสมายล์ จะขยายเส้นทางบินสู่เมืองต่างๆ ทั้งเส้นทางบินภายในประเทศและเส้นทางบินในภูมิภาคเอเชีย เพื่อให้สอดคล้องกับจำนวนเครื่องบินที่จะทยอยรับมอบจนครบ 10 ลำภายในสิ้นปี 2556

ความปลอดภัย
ความมั่นคง
และมาตรฐานการบิน



การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมและความรับผิดชอบต่อสังคมขององค์กร

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ยังคงมุ่งมั่นที่จะนำพองค์กรไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน ภายใต้วิสัยทัศน์แห่งการเป็นสายการบินที่ใส่ใจในสิ่งแวดล้อมและมีความรับผิดชอบต่อสังคม โดยบริษัทฯ ได้มีการกำหนดยุทธศาสตร์ด้านสิ่งแวดล้อมและความรับผิดชอบต่อสังคมที่ชัดเจน พร้อมทั้งเร่งผลักดันการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ดังกล่าวให้เกิดผลเป็นรูปธรรมอย่างต่อเนื่อง

สำหรับการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ ยังคงเดินหน้าพัฒนาองค์กรภายใต้กรอบแนวคิดของการเดินทางแบบรักษ์สิ่งแวดล้อม (Travel Green) ซึ่งมุ่งเน้นการใช้เชื้อเพลิงให้มีประสิทธิภาพสูงสุด เพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO2) ออกสู่ชั้นบรรยากาศ โดยเริ่มตั้งแต่การดูแลรักษาเครื่องยนต์อากาศยานให้มีความสมบูรณ์ พร้อมทั้งนำเทคโนโลยีใหม่ๆ ในการทำความสะอาดเครื่องยนต์มาใช้ รวมทั้งอุปกรณ์ล้างทำความสะอาดลำตัวเครื่องบินเพื่อลดการเสียดสีช่วยประหยัดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง โดยในช่วงต้นปี 2555 บริษัทฯ ได้มีการนำอุปกรณ์ล้างเครื่องยนต์ Clear Core มาใช้ ซึ่งเป็นนวัตกรรมใหม่ที่มีส่วนช่วยในการรักษาสิ่งแวดล้อม ส่งผลให้บริษัทฯ สามารถลดค่าใช้จ่ายด้านพลังงานได้ถึงปีละ 120 ล้านบาท ขณะเดียวกัน บริษัทฯ ยังเริ่มเดินหน้าพัฒนาฝูงบินโดยนำเครื่องบินรุ่นใหม่ที่มีประสิทธิภาพสูงมาใช้ ทั้งเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER และเครื่องบินแอร์บัส A380-800 ซึ่งมีประสิทธิภาพโดดเด่นในเรื่องของการประหยัดพลังงานและยังมีส่วนช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับบริษัทฯ อีกด้วย

บริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการสนับสนุนและส่งเสริมการใช้เชื้อเพลิงชีวภาพ (Biofuels) เพื่อลดการใช้น้ำมันอากาศยานที่ผลิตจากฟอสซิลให้ได้ในอนาคต โดยบริษัทฯ ยังคงสานต่อ “โครงการพัฒนาเชื้อเพลิงอากาศยานชีวภาพในการบินอย่างยั่งยืน” ซึ่งเป็นการผนึกกำลังร่วมกันระหว่างหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ทั้งในและต่างประเทศ เพื่อร่วมมือผลักดันให้เกิดการใช้เชื้อเพลิงอากาศยานชีวภาพในอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย โดยล่าสุดเมื่อวันที่ 20-21 มีนาคม 2555 บริษัทฯ ได้ร่วมมือกับพันธมิตรต่างๆ จัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการ “Thai Aviation and Environmental Workshop-Biofuels and Efficient Flight Operation” มีวัตถุประสงค์เพื่อแลกเปลี่ยนความรู้ใหม่ๆ เกี่ยวกับเทคโนโลยีการผลิตเชื้อเพลิงอากาศยานชีวภาพและการใช้เทคโนโลยีใหม่ๆ ในการบริหารจัดการการจราจรทางอากาศ เพื่อให้ใช้เชื้อเพลิงได้อย่างมีประสิทธิภาพ

บริษัทฯ ให้ความสำคัญอย่างต่อเนื่องกับการอนุรักษ์พลังงานในทุกขั้นตอนของกระบวนการทำงานและการให้บริการ ทั้งการปรับปรุงอาคารศูนย์ปฏิบัติงานของบริษัทฯ ภายใต้แนวคิดของการอนุรักษ์พลังงาน รวมถึงการกระตุ้นให้พนักงานในทุกระดับให้ความสำคัญต่อการประหยัดพลังงานและการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า ควบคู่ไปกับการนำเทคโนโลยีต่างๆ มาใช้ในการให้บริการ ทั้งในเรื่องของการตรวจสอบข้อมูลการบิน ตารางเที่ยวบิน และสำรองที่นั่งผ่านระบบอินเทอร์เน็ต ระบบการเช็คอินด้วยตนเองผ่าน SMS โดยใช้ 2D Barcode รวมถึงการเปลี่ยนแปลงวัสดุอุปกรณ์ในห้องโดยสารให้เบาขึ้น ซึ่งมีส่วนช่วยในการประหยัดพลังงาน ทำให้บริษัทฯ ได้รับการรับรองมาตรฐานการจัดการสิ่งแวดล้อม (Environmental Management System ISO 14001 : 2004) จาก BUREAU VERITAS Certification มาอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2547 สะท้อนให้เห็นถึงความตระหนักและความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมที่บริษัทฯ ให้ความสำคัญเสมอมา และบริษัทฯ ได้รับรางวัลบุคลากรดีเด่นด้านพลังงาน ประเภททีมงานด้านพลังงาน อาคารควบคุมและรางวัลดีเด่นด้านอนุรักษ์พลังงาน ประเภทอาคารสร้างสรรค์เพื่อการอนุรักษ์พลังงาน (อาคารเขียว) จากงานมอบรางวัลอนุรักษ์พลังงานไทย ประจำปี 2011 จากการประกวด Thailand Energy Award 2011 รวมทั้ง รางวัลสถานประกอบการดีเด่นด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน และเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับวิชาชีพระดับประเทศ ประจำปี 2555

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีความมุ่งมั่นที่จะปลูกฝังจิตสำนึกในการรักษาสິงแวดล้อมให้แก่พนักงาน รวมถึงผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในทุกภาคส่วน ผ่านกิจกรรมเพื่อสิ่งแวดล้อมต่างๆ ที่จัดขึ้นตลอดทั้งปี ภายใต้ชื่อโครงการ “การบินไทยปลูกชีวิตให้แผ่นดิน” ซึ่งเป็นความร่วมมือระหว่างอาสาสมัครพนักงานการบินไทยกับชุมชนท้องถิ่น ให้มีส่วนร่วมและนำไปสู่การพัฒนาอย่างต่อเนื่องยั่งยืน อาทิ โครงการป่าชุมชน บ้านร่องบอน จังหวัดเชียงราย เพื่อช่วยลดปัญหาหมอกควันที่เป็นอุปสรรคในการบิน เป็นต้น

นอกจากการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมแล้ว บริษัทฯ ยังให้ความสำคัญกับประเด็นเรื่องความรับผิดชอบต่อสังคม (Corporate Social Responsibility : CSR) ไม่ยิ่งหย่อนไปกว่ากัน ดังเห็นได้จากกิจกรรมด้าน CSR ที่จัดขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะการส่งเสริมกิจกรรมเพื่อเด็กและเยาวชนทั้งด้านการศึกษาและกีฬาเพื่อสร้างเยาวชนแบบอย่างที่ดี บริษัทฯ ให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยพิบัติทั้งในและต่างประเทศโดยเฉพาะการขนส่งเครื่องอุปโภคบริโภคไปยังที่ต่างๆ โดยเครื่องบินของบริษัทฯ การช่วยเหลือผู้ด้อยโอกาสในท้องถิ่นต่างๆ เป็นเป้าหมายหลักในการช่วยเหลือสังคม รวมทั้งการสนับสนุนงานด้านสาธารณสุข และการแพทย์ โดยตลอดปี 2555 บริษัทฯ สนับสนุนการขนส่งโลหิตของสมาคมโลหิตวิทยาแห่งประเทศไทยเพื่อช่วยเหลือผู้ป่วยในโรงพยาบาลต่างๆ ทั่วประเทศที่อยู่ห่างไกล รวมถึงการร่วมมือกับมูลนิธิแอโรบัสในการรับบริจาคและมอบอุปกรณ์ทางการแพทย์โรงพยาบาลทหารผ่านศึก เป็นต้น

บริษัทฯ ยังให้ความสำคัญกับการสร้างอาชีพให้กับประชาชนทั่วไปที่สนใจภายใต้ชื่อโครงการ “ครัวการบินไทยให้อาชีพ” โดยมีการจัดอบรมหลักสูตรการทำอาหารในชุมชนต่างๆ เพื่อให้ผู้เข้าร่วมโครงการสามารถนำความรู้ที่ได้ไปประกอบอาชีพต่อไปในอนาคต ขณะเดียวกัน บริษัทฯ ยังร่วมสนับสนุนนักกีฬาคนพิการทีมชาติไทยในการเข้าร่วมการแข่งขันพาราลิมปิกเกมส์ ครั้งที่ 14 ณ กรุงลอนดอน สหราชอาณาจักร และให้การสนับสนุนนักกีฬาวีลแชร์ทีมชาติไทย ในการแข่งขัน Swiss Wheelchair Series 2012 ณ ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ เป็นต้น

ขณะเดียวกัน บริษัทฯ ยังเน้นการปลูกฝังให้พนักงานตระหนักถึงบทบาทหน้าที่ในฐานะพนักงานรัฐวิสาหกิจที่ดีในการช่วยเหลือสังคม โดยเฉพาะการสนับสนุนการดำเนินกิจกรรมจิตอาสาของพนักงาน ซึ่งเป็นการเปิดโอกาสให้พนักงานในทุกภาคส่วนได้ริเริ่มและมีส่วนร่วมในการจัดกิจกรรมเพื่อสังคม อาทิ โครงการค่ายอาสาพัฒนาชนบท โครงการเก็บขยะและทำความสะอาดชายหาดน้ำริน จังหวัดระยอง ของชมรมจักรยานพนักงานการบินไทย เป็นต้น

ด้วยความมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจ โดยยึดหลักของความใส่ใจในสิ่งแวดล้อมและมีความรับผิดชอบต่อสังคม ส่งผลให้บริษัทฯ ได้รับรางวัล CSRI Recognition ประเภท Most Improved CSR ประจำปี 2555 จากสถาบันธุรกิจเพื่อสังคม (CSRI) ภายใต้การดำเนินงานของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งถือเป็นความภาคภูมิใจอย่างยิ่งของบริษัทฯ ที่ได้เป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาคุณภาพสังคมและสิ่งแวดล้อมให้ดีขึ้น

การดำเนินงานของบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด

บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด บริษัทย่อยของบริษัทฯ ให้บริการระบบจำหน่ายและสำรองที่นั่งด้วยคอมพิวเตอร์ สำหรับสายการบิน โรงแรม และบริการอื่นๆ ที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยวทั่วโลก รวมทั้งข้อมูลการท่องเที่ยวและบริการที่เกี่ยวข้องให้แก่บริษัทท่องเที่ยวต่างๆ ปัจจุบัน มีทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว จำนวน 15 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 55.0 เป็นเงินลงทุน 8.25 ล้านบาท

ผลการดำเนินงานของ บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด ประจำปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีผลกำไรสุทธิ 102.76 ล้านบาท

บริษัท สายการบินบินนกแอร์ จำกัด

บริษัท สายการบินบินนกแอร์ จำกัด บริษัทย่อยของบริษัทฯ ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัด โดยมุ่งเน้นให้บริการเที่ยวบินในเส้นทางบินภายในประเทศ และมีฐานการบินหลักอยู่ที่ท่าอากาศยานดอนเมือง ปัจจุบันมีทุนที่ออกและเรียกชำระแล้วจำนวน 500 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 49 เป็นเงินลงทุน 360 ล้านบาท ซึ่งคิดมูลค่าปัจจุบันตามส่วนได้เสียเป็นจำนวนเงิน 435.18 ล้านบาท (เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2554 บริษัทฯ เข้าซื้อหุ้นสายการบินนกแอร์เพิ่ม จำนวน 5 ล้านหุ้นหรือร้อยละ 10 เป็นเงินลงทุน 165 ล้านบาท บริษัทฯ ได้สิทธิในการส่งผู้แทนเข้าเป็นกรรมการตามสัดส่วนการถือหุ้นตามเงื่อนไขข้อตกลงผู้ถือหุ้น ซึ่งทำให้บริษัทฯ มีเสียงข้างมากในการประชุมคณะกรรมการ)

ผลการดำเนินงานของบริษัท สายการบินบินนกแอร์ จำกัด ประจำปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีผลกำไรสุทธิ 504.68 ล้านบาท

บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด

บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด บริษัทย่อยของบริษัทฯ จัดทะเบียนจัดตั้งเมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2553 เพื่อให้บริการงานบุคลากรเฉพาะด้านให้กับบริษัทฯ โดยเป็นการสนับสนุนการบริหารและดำเนินงานด้านทรัพยากรบุคคลให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เกิดความคล่องตัว ลดความเสี่ยง และลดต้นทุนบุคลากรในระยะยาว อันเป็นการเสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขันทางธุรกิจของบริษัทฯ ปัจจุบัน มีทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว จำนวน 2.0 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ถือหุ้นสามาร้อยละ 49.0 เป็นเงินลงทุน 0.98 ล้านบาท และบริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด ถือหุ้นบุริมสิทธิ์ชนิดสะสมร้อยละ 51 เป็นเงินลงทุน 1.02 ล้านบาท

ผลการดำเนินงานของบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด ประจำปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีผลกำไรสุทธิ 35.05 ล้านบาท

บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด

บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด บริษัทย่อยของบริษัทฯ จัดทะเบียนจัดตั้งเมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2554 เพื่อให้บริการฝึกอบรมบุคลากรด้านการบิน เพื่อเป็นการเพิ่มรายได้ให้กับบริษัทฯ และเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการทรัพยากรบริษัทฯ ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ปัจจุบันมีทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว จำนวน 2 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ถือหุ้นสามาร้อยละ 49.0 เป็นเงินลงทุน 0.98 ล้านบาท และบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด ถือหุ้นบุริมสิทธิ์ชนิดสะสมร้อยละ 51 เป็นเงินลงทุน 1.02 ล้านบาท

ผลการดำเนินงานของบริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด ประจำปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีผลขาดทุนสุทธิ 0.74 ล้านบาท

บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด

บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด บริษัทย่อยของบริษัทฯ จัดทะเบียนจัดตั้งเมื่อวันที่ 5 กันยายน 2554 เพื่อประกอบธุรกิจท่องเที่ยวและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว ปัจจุบันมีทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว จำนวน 1 ล้านบาท โดยบริษัท วิงส์แปนเซอร์วิสเซส จำกัด ถือหุ้นประมาณร้อยละ 49 เป็นเงินลงทุน 0.49 ล้านบาท และผู้ถือหุ้นที่เป็นบุคคลธรรมดา สัญชาติไทย ถือหุ้นบุริมสิทธิชนิดสะสมร้อยละ 51

ผลการดำเนินงานของบริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด ประจำปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีผลกำไรสุทธิ 0.42 ล้านบาท

บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด

บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด บริษัทร่วมของบริษัทฯ ซึ่งเป็นเจ้าของและดำเนินกิจการโรงแรม อมารี ดอนเมืองแอร์พอร์ต ซึ่งตั้งอยู่ใกล้กับท่าอากาศยานดอนเมือง ทั้งนี้ นับตั้งแต่การเปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โรงแรมได้เปลี่ยนกลยุทธ์โดยมุ่งเน้นไปที่ลูกค้าองค์กร และเน้นที่การจัดงานกลุ่มบริษัท งานเลี้ยง และสัมมนา ปัจจุบันมีทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว จำนวน 120 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 40 เป็นเงินลงทุน 48 ล้านบาท ซึ่งคิดมูลค่าปัจจุบันตามวิธีส่วนได้เสีย เป็นจำนวนเงิน 93.14 ล้านบาท

ผลการดำเนินงานของบริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด ประจำปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีผลกำไรสุทธิ 0.59 ล้านบาท

บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด

บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด บริษัทร่วมของบริษัทฯ ให้บริการจัดหาอาหารสำหรับเที่ยวบินให้แก่หลายสายการบินในเที่ยวบินระหว่างประเทศที่บินออกจากท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต ทั้งเที่ยวบินแบบประจำและแบบเช่าเหมาลำ ปัจจุบันมีทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว จำนวน 100 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 30 เป็นเงินลงทุน 30 ล้านบาท ซึ่งคิดมูลค่าปัจจุบันตามวิธีส่วนได้เสีย เป็นจำนวนเงิน 114.52 ล้านบาท

ผลการดำเนินงานของบริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด ประจำปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีผลกำไรสุทธิ 224.48 ล้านบาท

บริษัท โรงแรม รอยัลออกิต (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)

บริษัท โรงแรม รอยัลออกิต (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) บริษัทร่วมของบริษัทฯ ซึ่งเป็นเจ้าของและดำเนินกิจการโรงแรม รอยัล ออกิต เซอรادتน์ ขนาด 726 ห้อง ตั้งอยู่บนริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในกรุงเทพมหานคร ปัจจุบัน มีทุนที่ออกและเรียกชำระแล้วจำนวน 937.50 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 24 เป็นเงินลงทุน 225 ล้านบาท ซึ่งคิดมูลค่าปัจจุบันตามวิธีส่วนได้เสีย เป็นจำนวนเงิน 113.71 ล้านบาท

ผลการดำเนินงานของบริษัท โรงแรม รอยัลออกิต (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) ประจำปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีผลกำไรสุทธิ 618.75 ล้านบาท

บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BAFS) บริษัทร่วมของบริษัทฯ เพื่อให้บริการจัดเก็บและเติมน้ำมันเครื่องบิน ทั้งที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง โดย BAFS ได้รับสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในการให้บริการคลังเก็บน้ำมันเชื้อเพลิง และเป็นผู้ให้บริการเติมน้ำมันเครื่องบิน 1 ใน 2 ราย ที่ให้บริการเติมน้ำมันเครื่องบินแก่บริษัทฯ และสายการบินระหว่างประเทศอื่นๆ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปัจจุบันมีทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว จำนวน 510 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 22.59 เป็นเงินลงทุน 115.19 ล้านบาท ซึ่งคิดมูลค่าปัจจุบันตามวิธีส่วนได้เสีย เป็นจำนวนเงิน 698.41 ล้านบาท

ผลการดำเนินงานของบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ประจำปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีผลกำไรสุทธิ 713.71 ล้านบาท

บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด

บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด บริษัทร่วมของบริษัทฯ เป็นเจ้าของและดำเนินกิจการโรงแรม โนวเทล สุวรรณภูมิ แอร์พอร์ต ซึ่งตั้งอยู่ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปัจจุบันมีทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว จำนวน 1,017.78 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 30 เป็นเงินลงทุน 305.33 ล้านบาท ซึ่งคิดมูลค่าปัจจุบันตามวิธีส่วนได้เสีย เป็นจำนวนเงิน 116.69 ล้านบาท

ผลการดำเนินงานของบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2555 มีผลกำไรสุทธิ 15.68 ล้านบาท และสำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีผลกำไรสุทธิ 10.06 ล้านบาท

บริษัทอื่นๆ ซึ่งบริษัทฯ ถือหุ้นไม่ถึงร้อยละ 10

- บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด มีสถานะเป็นองค์กรที่ไม่แสวงหากำไร ให้บริการการควบคุมจราจรทางอากาศ (Air Traffic Control) ที่ท่าอากาศยานหลายแห่งในประเทศไทย (บริษัทฯ ถือหุ้นประมาณร้อยละ 2.0)
- บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด ให้บริการจัดเก็บและขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงการบินผ่านระบบท่อส่งน้ำมันใต้ดิน (บริษัทฯ ถือหุ้นประมาณร้อยละ 8.4)
- บริษัท เทรตสยาม จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทที่ดำเนินการศูนย์แลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (บริษัทฯ ถือหุ้นประมาณร้อยละ 3.5)
- บริษัท สหโรงแรมไทยและการท่องเที่ยว จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทที่เป็นเจ้าของพื้นที่ให้เช่าเพื่อการพัฒนาของโรงแรมแกรนด์ ไฮแอท เอราวัณ ในกรุงเทพมหานคร (บริษัทฯ ถือหุ้นประมาณร้อยละ 1.3)
- Star Alliance Services GmbH ประกอบกิจการพัฒนาระบบการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ รวมทั้งการบริการรูปแบบต่างๆ เพื่อส่งเสริมให้สายการบินสมาชิกในกลุ่มพันธมิตรการบินสตาร์ อัลไลแอนซ์ มีผลกำไรและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น (บริษัทฯ ถือหุ้นประมาณร้อยละ 5.7)

การปฏิบัติตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540

กฎหมายรัฐธรรมนูญฉบับปัจจุบันได้บัญญัติเป็นพื้นฐานไว้ว่า “บุคคลย่อมมีสิทธิได้รับทราบและเข้าถึงข้อมูลหรือข่าวสารสาธารณะในครอบครองของหน่วยราชการ หน่วยงานของรัฐ รัฐวิสาหกิจหรือราชการส่วนท้องถิ่น เว้นแต่การเปิดเผยข้อมูลหรือข่าวสารนั้นจะกระทบต่อความมั่นคงของรัฐ ความปลอดภัยของประชาชน หรือส่วนได้เสียอันพึงได้รับความคุ้มครองของบุคคลอื่น หรือเป็นข้อมูลส่วนบุคคล ทั้งนี้ ตามที่กฎหมายบัญญัติ”

ด้วยตระหนักถึงบทบาทดังกล่าว บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จึงได้ก่อตั้งศูนย์ข้อมูลข่าวสารขึ้นเมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน 2541 ซึ่งได้ดำเนินการมาครบ 14 ปี ในปี 2555 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร สร้างความรู้ความเข้าใจในการดำเนินงานของบริษัท แก่สาธารณชน หน่วยงานภาครัฐและเอกชน ด้วยความโปร่งใสสามารถตรวจสอบได้ โดยมีแนวทางการปฏิบัติงานตามระเบียบบริษัท ว่าด้วยการเปิดเผยข้อมูลข่าวสารของบริษัท สอดคล้องตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 โดยยึดมั่นในหลักการ “เปิดเผยเป็นหลักทั่วไป ปกปิดเป็นข้อยกเว้น”

การให้บริการข้อมูลข่าวสารผ่านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ

ศูนย์ข้อมูลข่าวสารได้มีการรวบรวมจัดเก็บและบริหารจัดการข้อมูลอย่างเป็นระบบสามารถสืบค้นข้อมูลได้อย่างมีประสิทธิภาพและเป็นมาตรฐานเพื่อเผยแพร่ข้อมูลที่มีประโยชน์แก่สาธารณชน อาทิ มติที่ประชุมที่สำคัญของบริษัท โครงสร้างบริษัท พัฒนาการบริษัท เครื่องบินในฝูงบิน เป็นต้น โดยสามารถสืบค้นข้อมูลผ่านทางเว็บไซต์ www.thaiairways.com ภายใต้ Section “THAI Company Information” เข้า Company Profile “Public Information Centre” ทั้งนี้ จากสถิติข้อมูลข่าวสารของบริษัท พบว่าในปี 2555 มีผู้สนใจเข้ามาดูข้อมูลทั้งสิ้นประมาณ 137,035 ครั้งต่อเดือน

รางวัลและประกาศเกียรติคุณ

ในปี 2542 ศูนย์ข้อมูลข่าวสารได้รับคัดเลือกจากกระทรวงคมนาคมให้เป็นหน่วยงานตัวอย่างในการปฏิบัติหน้าที่ให้บริการข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 อีกทั้งในปี 2548 ปี 2551 และปี 2553 คณะกรรมการข้อมูลข่าวสารของราชการได้มอบใบประกาศเกียรติคุณแก่บริษัท ในฐานะที่บริษัท ได้ดำเนินการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลข่าวสารเพื่อบริการประชาชนเป็นอย่างดี เป็นตัวอย่างที่ดี รวมทั้งให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 กับสำนักงานคณะกรรมการข้อมูลข่าวสารของราชการอย่างโดดเด่น และในปี 2555 ศูนย์ข้อมูลข่าวสารได้รับคัดเลือกให้เป็นหน่วยงานต้นแบบของกระทรวงคมนาคม โดยบริษัท ได้เข้าร่วมลงนามในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) เรื่องการเป็นเครือข่ายความร่วมมือในการพัฒนาศูนย์ข้อมูลข่าวสารของหน่วยงานภาครัฐระดับกระทรวง รวมทั้งได้รับรางวัลในการประกวดโครงการส่งเสริมธรรมาภิบาลในรัฐวิสาหกิจจากสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) นับเป็นความภาคภูมิใจของศูนย์ข้อมูลข่าวสารที่สามารถดำเนินงานจนบรรลุวิสัยทัศน์ที่ได้ตั้งปณิธานตั้งแต่นั้นเริ่มแรกว่า “เป็นหน่วยงานชั้นนำและเป็นแบบอย่างที่ดีในด้านการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร สามารถตอบสนองความต้องการด้านข้อมูลข่าวสารแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องได้อย่างเหมาะสม นำมาซึ่งภาพลักษณ์ที่ดี และเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานกิจการของบริษัทฯ”

สภาวะอุตสาหกรรมการบินและการแข่งขัน

ในปี 2555 สภาวะเศรษฐกิจโลกมีการชะลอตัวต่อเนื่อง สาเหตุหลักมาจากวิกฤตหนี้สาธารณะในยุโรปและการชะลอตัวทางเศรษฐกิจของประเทศสหรัฐอเมริกา ส่งผลให้ IMF ปรับลดประมาณการอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจโลกลงอยู่ที่ร้อยละ 3.3 ซึ่งต่ำกว่าปี 2554 ที่มีอัตราการเติบโตประมาณร้อยละ 3.8 และเนื่องจากปัจจุบันกิจกรรมทางเศรษฐกิจมีการเชื่อมโยงถึงกันทั่วโลก ส่งผลให้เกิดการชะลอตัวทางเศรษฐกิจไปทั่วทุกภูมิภาค รวมถึงประเทศเศรษฐกิจเกิดใหม่และกำลังพัฒนาที่เป็นแรงขับเคลื่อนหลักของเศรษฐกิจโลก อาทิ จีนและอินเดีย ซึ่งมีโครงสร้างเศรษฐกิจที่พึ่งพาการส่งออกเป็นหลัก โดยมียุโรปและสหรัฐอเมริกาเป็นตลาดหลักที่สำคัญ เมื่อเกิดวิกฤตทางเศรษฐกิจในภูมิภาคดังกล่าวจึงส่งผลทำให้ปริมาณความต้องการสินค้าลดลงส่งผลกระทบต่อยอดส่งออกสินค้าที่ลดลง อย่างไรก็ตาม ในปี 2555 การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของจีนและอินเดียยังคงอยู่ในระดับสูงที่ประมาณร้อยละ 7.8 และ 4.9 ตามลำดับ ในส่วนของราคาน้ำมันในตลาดโลกยังคงมีระดับราคาและความผันผวนค่อนข้างสูงตามสถานการณ์ที่เกิดขึ้น ได้แก่ ความกังวลต่อปัญหาหนี้สาธารณะในยุโรปการชะลอตัวทางเศรษฐกิจ สถานการณ์ความไม่สงบทางการเมืองในประเทศผู้ผลิตน้ำมัน และความขัดแย้งกรณีโครงการนิวเคลียร์ระหว่างประเทศอิหร่านและตะวันตก ส่งผลให้การคาดการณ์ราคาน้ำมันทำได้ยาก สายการบินจึงต้องเผชิญกับความเสี่ยงจากความผันผวนที่เกิดขึ้น ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อประกอบการของสายการบินโดยตรงเนื่องจากราคาน้ำมันเป็นปัจจัยการผลิตที่สำคัญและมีสัดส่วนของต้นทุนสูง และที่สำคัญการแข่งขันระหว่างสายการบินด้วยกันยังคงทวีความรุนแรงอย่างต่อเนื่อง ไม่ว่าจะเป็นการขยายเครือข่ายเส้นทางบิน ผูกบิน และการแข่งขันด้านราคาทั้งจากสายการบินภูมิภาคตะวันออกกลาง สายการบินต้นทุนต่ำ และการเพิ่มศักยภาพ โดยการรวมตัวของกลุ่มสายการบินในลักษณะต่างๆ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งส่งผลกระทบโดยตรงต่อการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ (Landscape) ของการแข่งขันในหลายๆ ภูมิภาคในอุตสาหกรรมการบินดังนั้นการปรับตัวของสายการบินควบคู่กับการวางกลยุทธ์ในการบริหารจัดการอย่างชัดเจนรอบคอบและสอดคล้องทันต่อเหตุการณ์ จึงเป็นสิ่งที่มีความสำคัญต่อการดำเนินงานเพื่อรักษาความยั่งยืนของสายการบิน



เพื่อรับมือกับความท้าทายดังกล่าวข้างต้น บริษัทฯ ได้มีการทบทวนและปรับกลยุทธ์ เพื่อเตรียมพร้อมรองรับสถานการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้นหรือมีความเป็นไปได้ที่จะเกิดขึ้น ให้ครอบคลุมครบถ้วนในทุกด้าน ทั้งในแง่การเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการต้นทุน การบริหารจัดการการใช้น้ำมันอย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการประกันราคาน้ำมันล่วงหน้าเพื่อลดความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันในตลาดโลก การเพิ่มศักยภาพความสามารถในการแข่งขัน การพัฒนาเส้นทางบิน พร้อมทั้งปรับเปลี่ยนตารางบินและแบบเครื่องบินให้สอดคล้องกับปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร ควบคู่กับการดำเนินกิจกรรมทางการตลาดและการขาย เพื่อกระตุ้นความต้องการเดินทางอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังติดตามการดำเนินมาตรการต่างๆ ตามแผนกลยุทธ์อย่างสม่ำเสมอในทุกส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการนำระบบอิเล็กทรอนิกส์ต่างๆ มาใช้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในงานบริการและการปฏิบัติงาน รวมทั้งยังมีการวางแผนรองรับเหตุการณ์ความไม่แน่นอนต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้น เพื่อให้สามารถตอบสนองต่อสถานการณ์ต่างๆ ได้รวดเร็วและทันทั่วถึง

สภาวะการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ

สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transportation Association : IATA) คาดการณ์ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศทางอากาศโดยรวมของโลกในปี 2556 จะขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.5 ในขณะที่ปี 2555 ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศทางอากาศโดยรวมขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.0 โดยภูมิภาคเอเชียมีการขยายตัวในอัตราต่ำกว่าที่ร้อยละ 5.2 ในขณะที่ภูมิภาคที่เติบโตมากที่สุด คือ ภูมิภาคตะวันออกกลาง ซึ่งมีอัตราการขยายตัวถึงร้อยละ 15.4 เนื่องจากเศรษฐกิจในภูมิภาคดังกล่าวมีการขยายตัวต่อเนื่อง และมีปริมาณการเดินทางสูงจากการขยายตัวของสายการบินในกลุ่มตะวันออกกลาง ซึ่งมีเป้าหมายในการพัฒนาเมืองสำคัญในประเทศกลุ่มตะวันออกกลาง เพื่อใช้เป็นศูนย์กลางการเดินทางไปยังทุกภูมิภาคของโลก โดยการขยายเครือข่ายเส้นทางบินอย่างครอบคลุมในทุกภูมิภาค

สำหรับประเทศไทย จากเหตุการณ์มหาอุทกภัย ซึ่งเกิดขึ้นในภาคกลางรวมทั้งในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลในช่วงไตรมาส 4 ของปี 2554 ได้ส่งผลให้ปริมาณผู้โดยสารเข้า-ออกประเทศไทยในไตรมาสแรกปี 2555 มีการขยายตัวร้อยละ 6 ซึ่งมีอัตราขยายตัวลดลงเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนที่ขยายตัวร้อยละ 9.1 อย่างไรก็ตาม จากมาตรการดำเนินการกระตุ้นการท่องเที่ยวของทั้งภาครัฐและเอกชนตลอดปี 2555 ได้ส่งผลให้ภาพรวมของปี 2555 ปริมาณผู้โดยสารเข้า-ออกประเทศไทยเดือนมกราคม-พฤศจิกายน 2555 มีอัตราการขยายตัวถึงร้อยละ 13.2 ทั้งนี้ ในส่วนของบริษัทฯ เพื่อเพิ่มปริมาณผู้โดยสาร โดยการสร้างความพึงพอใจในการบริการและดึงดูดลูกค้าได้มากขึ้น ได้มีการพัฒนาปรับปรุงผลิตภัณฑ์ของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง ให้สามารถแข่งขันกับคู่แข่งและตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้มากขึ้น รวมทั้งมีการติดตามปัจจัยแวดล้อมต่างๆ ทางธุรกิจการบินในทุกระยะอย่างใกล้ชิดและต่อเนื่อง เพื่อปรับการดำเนินการในแต่ละส่วนที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องเหมาะสมกับสถานการณ์ได้อย่างรวดเร็ว

ในช่วงเดือนมกราคม-พฤศจิกายน 2555 มีสายการบินที่ทำการบินประจำระหว่างประเทศของไทยรวม 104 สายการบิน ทำการขนส่งผู้โดยสารรวม 38.5 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 13.2 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2554 เป็นผู้โดยสารของบริษัทฯ จำนวน 12.5 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.9 ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังคงครองความเป็นผู้นำตลาด โดยมีส่วนแบ่งการตลาดผู้โดยสารระหว่างประเทศร้อยละ 32.5 รองลงมา คือ สายการบินไทยแอร์เอเชีย คาเธ่ย์แปซิฟิก เอมิเรตส์ แอร์เอเชีย และโคเรียนแอร์ ซึ่งมีส่วนแบ่งการตลาดร้อยละ 7.1 3.8 2.9 2.5 และ 2.4 ตามลำดับ

สภาวะการแข่งขันสินค้าทางอากาศ

ปี 2556 สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) คาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศโดยรวมจะขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.4 โดยในปี 2555 ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศโดยรวมหดตัวลดลงร้อยละ -1.9 โดยภูมิภาคเอเชียมีอัตราการหดตัวลดลงมากกว่าที่ร้อยละ -6.2 ในขณะที่ภูมิภาคที่มีการขยายตัวมากที่สุด คือ ภูมิภาคตะวันออกกลาง ซึ่งมีอัตราการขยายตัวร้อยละ 14.8

ในส่วนของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทยได้ฟื้นตัวกลับมามีอัตราการขยายตัวในปี 2555 โดยในช่วงเดือนมกราคม-พฤศจิกายน ประเทศไทยมีปริมาณการขนส่งสินค้ารวม 1,234,160 ตัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 5.8 เป็นการขนส่งสินค้าขาออก 695,611 ตัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปี 2554 ร้อยละ 3.5 ส่วนสินค้าขาเข้ามีปริมาณการขนส่ง 538,548 ตัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปี 2554 ร้อยละ 9.1 สำหรับบริษัท มีปริมาณการขนส่งสินค้าขาออก 289,346 ตัน คิดเป็นส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 41.6 มีปริมาณการขนส่งลดลงจากปี 2554 ร้อยละ -2.9 และมีปริมาณขนส่งสินค้าขาเข้า 248,655 ตัน คิดเป็นส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 46.2 มีปริมาณการขนส่งเพิ่มขึ้นจากปี 2554 ร้อยละ 2.6 ตลาดโดยรวมสินค้าขาออกมีปริมาณสูงกว่าสินค้าขาเข้า สำหรับตลาดภูมิภาคที่มีการขนส่งสินค้าทางอากาศมาก ได้แก่ ฮองกง โตเกียว สิงคโปร์ ไทเป และโซล สำหรับตลาดข้ามทวีป ได้แก่ แฟรงก์เฟิร์ต ลอนดอน อัมสเตอร์ดัม ซูริก และปารีส ตามลำดับ

การแข่งขันของอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศ

ตลาดผู้โดยสารภายในประเทศในปี 2555 ตั้งแต่เดือนมกราคม-พฤศจิกายน ยังคงมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยปัจจุบันธุรกิจสายการบินภายในประเทศ มีการแข่งขันทางด้านราคาที่สูงขึ้น พร้อมทั้งยังเสนอทางเลือกในรูปแบบที่หลากหลาย เพื่อดึงดูดผู้โดยสาร ปัจจุบันสายการบินที่ให้บริการภายในประเทศมีจำนวนทั้งสิ้น 10 สายการบิน ได้แก่ การบินไทย บางกอกแอร์เวย์ เอสจีเอแอร์ไลน์ แอปเปิ้ลแอร์ บิสซิเนสแอร์ กานต์แอร์ โซลาร์แอร์ และเป็นสายการบินต้นทุนต่ำ 3 สายการบิน ได้แก่ ไทยแอร์เอเชีย นกแอร์ และโอเรียนไทยแอร์ไลน์ ซึ่งในปี 2555 ตั้งแต่เดือนมกราคม-พฤศจิกายน มีผู้โดยสารเดินทางภายในประเทศรวม 15.9 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปี 2554 ร้อยละ 18.2 โดยบริษัท ยังคงเป็นสายการบินที่มีการขนส่งผู้โดยสารมากที่สุดอยู่ที่ 5.2 ล้านคน คิดเป็นส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 32.6 ส่วนสายการบินอื่น คือ ไทยแอร์เอเชีย นกแอร์ บางกอกแอร์เวย์ โอเรียนไทยแอร์ไลน์ เอสจีเอแอร์ไลน์ แอปเปิ้ลแอร์ บิสซิเนสแอร์ กานต์แอร์ และโซลาร์แอร์ มีส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 25.7 21.8 14.2 4.7 0.9 0.1 0.1 0.04 และ 0.04 ตามลำดับ

การแข่งขันในอุตสาหกรรมบินระหว่างประเทศ

ในปี 2555 สายการบินต่างๆ ได้มีการปรับการดำเนินการให้สามารถตอบสนองสอดคล้องกับความต้องการของผู้โดยสาร และเหมาะสมกับสถานการณ์ ซึ่งมีทั้งสายการบินหลักที่ให้บริการเต็มรูปแบบ และสายการบินต้นทุนต่ำ โดยเฉพาะสายการบินจากภูมิภาคตะวันออกกลาง ซึ่งมีความพยายามอย่างยิ่งในการใช้เมืองต่างๆ ในตะวันออกกลางในฐานะศูนย์กลางการเชื่อมต่อ การเดินทางระหว่างภูมิภาค ควบคู่กับการขยายเครือข่ายเส้นทางบิน โดยอาศัยฝูงบินขนาดใหญ่ที่พร้อมขยายการบินไปทั่วทุกภูมิภาคของโลก ทำให้การแข่งขันทางธุรกิจการบินทวีความรุนแรงมากขึ้นอย่างเห็นได้ชัด นอกจากนี้ การคาดการณ์เศรษฐกิจเอเชีย โดยเฉพาะจีนและอินเดีย ซึ่งยังคงมีแนวโน้มเติบโต ได้เสริมสร้างความมั่นใจให้แก่สายการบินต่างๆ ว่าการเดินทางในภูมิภาคเอเชียจะยังคงมีการขยายตัวต่อไป ทำให้แม้แต่สายการบินต้นทุนต่ำก็มีแนวโน้มที่จะขยายการให้บริการเพิ่มขึ้นในภูมิภาคดังกล่าว ยิ่งเป็นปัจจัยผลักดันให้สภาวะการแข่งขันที่รุนแรงขยายตัวกว้างขวางมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการแข่งขันด้านราคา

การบริหารความเสี่ยงและปัจจัยความเสี่ยง

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

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

เพื่อป้องกันผลกระทบหรือความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากความไม่แน่นอน พร้อมกับสนับสนุนให้การดำเนินแผนกลยุทธ์เป็นไปตามเป้าหมายที่วางไว้ ในปี 2555 บริษัทฯ จึงมีการบูรณาการการบริหารความเสี่ยงระดับองค์กรเข้ากับแผนกลยุทธ์ของบริษัทฯ วิเคราะห์ถึงสาเหตุของความเสี่ยงและความสัมพันธ์ของความเสี่ยงต่างๆ รวมทั้งได้ดำเนินการจัดทำดัชนีชี้วัดความเสี่ยงหลัก (Key Risk Indicator) เพื่อใช้เป็นเครื่องเตือนภัยล่วงหน้า และปรับปรุงประสิทธิภาพของระบบการบริหารความเสี่ยง (Enterprise-wide Risk Management System) ให้ทันสมัยและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น อันเอื้อต่อการเชื่อมโยงการจัดทำรายงานการควบคุมภายใน และระบบการบริหารจัดการอื่นๆ ของบริษัทฯ

ปัจจัยเสี่ยงที่มีนัยสำคัญ

ปัจจัยเสี่ยงที่บริษัทฯ เผชิญอยู่ ประกอบไปด้วยปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบิน และปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อธุรกิจของบริษัทฯ โดยตรง ดังนี้

ปัจจัยเสี่ยงของอุตสาหกรรมการบิน

1. ความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันอากาศยาน

ค่าใช้จ่ายน้ำมันอากาศยานเป็นค่าใช้จ่ายหลักในการดำเนินธุรกิจการบิน โดยบริษัทฯ มีต้นทุนค่าน้ำมันอากาศยานคิดเป็นประมาณร้อยละ 40 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ซึ่งราคาน้ำมันอากาศยานมีความผันผวนอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ ได้มีการจัดทำประกันความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันในเชิงรุกมากขึ้น (Jet Fuel Price Hedging) เพื่อลดความผันผวนของต้นทุนด้านน้ำมันอากาศยาน โดยบริษัทฯ มีนโยบายบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยานเพื่อลดความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน ซึ่งมีผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ มิใช่เป็นการแสวงหากำไร แต่เป็นการชะลอและลดผลกระทบต่อต้นทุนด้านน้ำมันฯ หากราคามีการปรับตัวสูงขึ้น สำหรับปี 2555 บริษัทฯ ได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ให้ค่าใช้จ่ายน้ำมันฯ ของบริษัทฯ เป็นไปตามงบประมาณที่ได้ตั้งไว้ นอกจากนี้ บริษัทฯ มีการเรียกเก็บเงินชดเชยค่าน้ำมันส่วน

เพิ่มของบริษัทฯ ผ่านทางค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันได้บางส่วน ขึ้นอยู่กับสภาวะของตลาด การแข่งขัน ความผันผวนของราคาน้ำมันอากาศยาน การตอบสนองของตลาด และการประมาณการค่าใช้จ่ายน้ำมันอากาศยานที่มีการเปลี่ยนแปลง รวมทั้งได้มีการบริหารจัดการน้ำมันคงคลัง (Fuel Stock Management) และเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง (Fuel Management)

2. ความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

เนื่องจากบริษัทฯ มีรายได้เป็นเงินตราต่างประเทศกว่า 40 สกุลเงิน คิดเป็นประมาณร้อยละ 75 ของรายได้รวมทั้งหมด บริษัทฯ ได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงอันเนื่องมาจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนให้มีประสิทธิภาพ โดยมีการบริหารภายใต้ นโยบาย Natural Hedging คือ การจัดให้รายจ่ายเป็นเงินสกุลเดียวกับรายได้มากที่สุด หลังจากนั้นบริษัทฯ บริหารกระแสเงินสด โดยจัดการแลกเปลี่ยนเงินคงเหลือในแต่ละสกุลเข้ามาเป็นเงินสกุลเงินหลัก 4 สกุล คือ เงินสกุลเหรียญสหรัฐ ยูโร เยน และบาท โดยพิจารณาจาก Correlation ระหว่างสกุลเงินต่างๆ กับ 4 สกุลเงินหลัก เพื่อให้สามารถบริหารจัดการเงินคงเหลือให้สอดคล้องกับสกุลเงินที่เป็นค่าใช้จ่ายหลักของบริษัทฯ เช่น ค่าใช้น้ำมัน ค่าเช่าเครื่องบิน ค่าใช้จ่ายพนักงาน และปรับโครงสร้างเงินกู้ในสกุลเงินต่างๆ ให้สอดคล้องกับสกุลเงินของเงินสดสุทธิจากการดำเนินการ (Net Operating Cash Flow) พร้อมๆ กับลดความเสี่ยงของการมีหนี้เป็นเงินสกุลต่างประเทศมากเกินไป โดยการมีหนี้สกุลบาทด้วยส่วนหนึ่ง เพื่อลดความผันผวนของรายการ ผลกำไร/ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนในงบการเงิน ทั้งนี้บริษัทฯ ได้นำโปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ใช้วัดมูลค่าความเสี่ยงทางด้านอัตราแลกเปลี่ยน (VaR) มาใช้เพื่อการวางแผนการจัดหาเงินทุนและกำหนดวิธีการบริหารความเสี่ยงโดยใช้เครื่องมือทางการเงินในการทำธุรกรรมที่เหมาะสม เช่น Cross Currency Swap (CCS), Forward ในช่วงที่ตลาดเงินเอื้ออำนวย

โดยในระหว่างปี 2555 บริษัทฯ ได้ดำเนินการกู้เงินในรูปสกุลเงินเยน และยูโร ซึ่งเป็นสกุลเงินที่บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิส่วนเกิน เพื่อซื้อเครื่องบินแอร์บัส A380-300 จำนวน 3 ลำ และแอร์บัส A330-300 จำนวน 1 ลำ ทำ Forward สกุลเงิน EUR/USD สำหรับค่าใช้จ่ายน้ำมันบางส่วน จนถึงเดือนมีนาคม 2556 และทำ Forward Contract ในอัตราแลกเปลี่ยน USD/THB ให้เท่ากับ BOT rate ที่ถูกเรียกเก็บจากบริษัทน้ำมัน ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ มีสัดส่วนเงินกู้ในเงินสกุลหลักภายหลังจากการทำ CCS ดังนี้ USD : EUR : JPY : THB = 1 : 36 : 14 : 49 (ไม่รวมภาระผูกพันค่าเช่าเครื่องบินเพื่อการดำเนินงาน)

ปัจจัยเสี่ยงที่เกี่ยวกับธุรกิจของบริษัทฯ

1. ความเสี่ยงจากการแข่งขันในธุรกิจการบิน

การแข่งขันที่เพิ่มขึ้นจากสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carrier: LCC) และสายการบินใหม่ (Newcomers) ที่เข้ามาบุกตลาดอย่างรุนแรง รวมทั้งการที่สายการบินต่างๆ จับมือเป็นพันธมิตรการบินกันมากขึ้นกับสายการบินนอกกลุ่มพันธมิตรเดิม ส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ ในเรื่องของการแข่งขันที่เพิ่มมากขึ้นในเส้นทางเดียวกับเส้นทางที่บริษัทฯ ให้บริการอยู่ อาจส่งผลให้บริษัทฯ สูญเสียโอกาสในเส้นทางนั้นๆ บริษัทฯ ได้มีการติดตามผลการดำเนินงานของแต่ละเส้นทางบินอย่างใกล้ชิด โดยติดตามตรวจสอบความสมดุลของจำนวนที่นั่งเสนอให้บริการและจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการ และปรับปรุงความจุและความถี่ของเที่ยวบินให้มีความเหมาะสมเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด มีแผนการตลาดโดยวิเคราะห์ตลาดสำคัญ ตลาดที่มีการแข่งขันสูง และตลาดที่มีศักยภาพ โดยบริษัทฯ ได้จัดตั้งหน่วยธุรกิจไทยสมายล์ เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันในตลาดภูมิภาค โดยมีลักษณะเป็นสายการบินที่มีภาพลักษณ์ของความสดใส ทันสมัย (Trendy) ให้บริการด้วยความเป็นมิตร ใสใจในรายละเอียด (Friendly) และมีความคุ้มค่า (Worthy) สร้างความแตกต่างเพื่อเป็นทางเลือกใหม่ให้แก่ลูกค้าบริษัทฯ สำหรับมาตรการลดความเสี่ยงจากการบุกตลาดของสายการบินใหม่ (Newcomers) บริษัทฯ ได้ปรับปรุงผลิตภัณฑ์และบริการ ให้มีความทัดเทียมกับคู่แข่งอย่างต่อเนื่อง มีการขยายความร่วมมือกับสายการบินพันธมิตร ใช้กลยุทธ์การส่งเสริมการขายรูปแบบต่างๆ เพื่อให้สามารถรองรับสถานการณ์การแข่งขันที่เพิ่มขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมุ่งเน้นการขายในกลุ่มลูกค้าที่ทำการบินแบบเชื่อมต่อเส้นทางมากขึ้น (Through Traffic) โดยใช้ กรุงเทพฯ เป็นจุดเชื่อมต่อ (Hub) ซึ่งเป็นข้อได้เปรียบของสายการบินที่มีการบริการอย่างเต็มรูปแบบและสายการบินแบบเครือข่าย บริษัทฯ จึงทำการปรับปรุงการเชื่อมต่อเครือข่ายเส้นทางบิน (Hub Connectivity) ของบริษัทฯ ให้สามารถเชื่อมต่อกันอย่างเหมาะสม และในระยะยาวบริษัทฯ มีการวางแผนจัดหาฝูงบินโดยพิจารณาเลือกซื้อหรือเช่าเครื่องบินที่มีผลิตภัณฑ์ที่เทียบเท่าหรือเหนือกว่าคู่แข่ง

2. ความเสี่ยงจากวิกฤตการณ์ภายนอก และภัยธรรมชาติ

ธุรกิจสายการบินซึ่งเป็นธุรกิจหลักของบริษัทฯ ประกอบด้วยการบริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศ ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งล้วนมีความสัมพันธ์โดยตรงกับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ดังนั้นจึงทำให้บริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบจากการชะลอตัวของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว อันเป็นผลจากปัจจัยเสี่ยงจากสภาวะแวดล้อมต่างๆ ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ อาทิ ภัยธรรมชาติ โรคระบาด การก่อการร้าย ความขัดแย้งระหว่างประเทศ รวมถึงปัจจัยการเมืองภายในประเทศ ซึ่งอาจส่งผลให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ หยุดชะงักลงได้

บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความจำเป็นในการรับมือต่อเหตุการณ์ดังกล่าวให้ทันทั่วถึง จึงจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการภาวะวิกฤต (Crisis Management Operation Center : CMOC) เผื่อไว้และติดตามสถานการณ์ต่างๆ อย่างใกล้ชิด รวมทั้งได้กำหนดมาตรการแก้ไข และดำเนินการอย่างต่อเนื่อง เพื่อลดระดับความรุนแรงของความเสี่ยงลง รวมถึงการจัดทำ Business Continuity Management (BCM) ในกระบวนการที่สำคัญเพื่อรองรับสถานการณ์ต่างๆ โดยจัดทำแผนและคู่มือรองรับสถานการณ์ พร้อมฝึกซ้อม เพื่อให้บริษัทฯ สามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างต่อเนื่องเมื่อเกิดวิกฤตการณ์ต่างๆ อีกทั้งยังเพื่อให้เกิดภาพลักษณ์ที่ดีแก่บริษัทฯ และเพิ่มความมั่นใจในการเดินทางของผู้โดยสาร นอกจากนี้เพื่อการปรับตัวที่รวดเร็ว (Dynamic) บริษัทฯ ยังมีการจัดทำประมาณการผลการดำเนินงานเป็นประจำทุกเดือน และมีการประเมินผลกระทบจากปัจจัยต่างๆ ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ ที่มีผลต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ ทั้งเชิงบวกและเชิงลบอย่างมีนัยสำคัญ เพื่อเป็นข้อมูลให้ฝ่ายบริหารพิจารณาปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ในการรองรับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป อาทิ การปรับลดปริมาณการผลิต (Production) เมื่อจำนวนผู้โดยสารลดลง

3. ความเสี่ยงจากคุณภาพและประสิทธิภาพของบุคลากร

บริษัทฯ ได้มุ่งเสริมสร้างพนักงานให้มีขีดความสามารถ มีผลผลิต และมีความผูกพันต่อองค์กร โดยบริษัทฯ ได้ดำเนินการพัฒนาบุคลากรที่มีศักยภาพ มีความสามารถทักษะและความรู้ (Talent & Multi-skill) นำกลยุทธ์การบริหารกำลังคนแนวใหม่ (Modern Staffing Strategy) มาปฏิบัติ เพื่อควบคุมจำนวนบุคลากรที่ต้องการให้เป็นไปตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ ดำเนินการถ่ายโอนความรู้ (Knowledge Management/KM) จากบุคลากรที่มีประสบการณ์อย่างต่อเนื่อง เพื่อถ่ายทอดองค์ความรู้ขององค์กร และได้นำการบริหารผลการปฏิบัติงานมาใช้กับพนักงานระดับบริหารเพื่อสร้างวัฒนธรรมการทำงานที่มุ่งเน้นผลการปฏิบัติงาน (Performance-based Culture) และเชื่อมโยงไปสู่การให้ผลตอบแทนตามผลงานที่ชัดเจน โดยจัดทำตัวชี้วัด (KPIs) รวมทั้งการออกแบบกระบวนการใหม่เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพให้บริษัทฯ สามารถแข่งขันได้

4. ความเสี่ยงจากคุณภาพของผลิตภัณฑ์และบริการไม่คงที่สม่ำเสมอ (Product and Service Inconsistency)

เนื่องจากเครื่องบินของบริษัทฯ ส่วนหนึ่งมีอายุการใช้งานยาวนาน ส่งผลให้ผลิตภัณฑ์ต่างๆ มีสภาพเก่าล้าสมัย ประกอบกับคุณภาพผลิตภัณฑ์ที่ให้บริการบนเครื่องบินยังอยู่ในระดับต่ำเมื่อเทียบกับคู่แข่ง แม้ว่าบริษัทฯ มีการนำเข้าฝูงบินใหม่ที่ได้รับการออกแบบห้องโดยสาร รวมทั้งติดตั้งที่นั่งและอุปกรณ์เพื่อความบันเทิงที่ทันสมัย แต่การที่ผลิตภัณฑ์บนเครื่องบินของบริษัทฯ มีความแตกต่างกันมากระหว่างเครื่องบินรุ่นเก่า และเครื่องบินรุ่นใหม่ จึงอาจส่งผลกระทบต่อตรงต่อความต่อเนื่องของการให้บริการ (Consistency) และภาพลักษณ์การให้บริการของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม ด้วยการยึดมั่นในการบริการที่เป็นเลิศ ในปี 2555 บริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับปรุงผลิตภัณฑ์บนเครื่องบิน โบอิง 747-400 จำนวน 5 ลำ และ โบอิง 777-200 จำนวน 4 ลำ และจะดำเนินการปรับปรุงผลิตภัณฑ์บนเครื่องบิน อีก 7 ลำ คือ โบอิง 747-400 อีก 3 ลำ และ โบอิง 777-200 อีก 4 ลำ ในปี 2556 นอกจากนี้ ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงเครื่องบินอย่างกะทันหัน บริษัทฯ ได้กำหนดขั้นตอน และแนวทางในการปรับเปลี่ยนแบบของเครื่องบินให้มีผลกระทบต่อความคาดหวัง และความพึงพอใจของผู้โดยสารน้อยที่สุด

5. ความเสี่ยงจากการพัฒนา IT Platform ล่าช้า

ด้วยระบบสารสนเทศของบริษัทฯ มีความล้าสมัยซับซ้อน และพัฒนาภายใต้เทคโนโลยีที่มีการใช้งานมานาน ส่งผลให้เกิดความยุ่งยากในการบำรุงรักษา และมีข้อจำกัดด้านเทคนิคในการพัฒนา และปรับเปลี่ยนเพื่อให้ทันกับความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีและความต้องการของลูกค้า ประกอบกับมาตรการลดค่าใช้จ่ายและชะลอการลงทุนในหลายๆ ปีที่ผ่านมาทำให้ฝ่ายงานบริการเทคโนโลยีสารสนเทศของบริษัทฯ ประสบปัญหาขาดแคลนบุคลากร ปัจจุบันทั้งหมดดังกล่าวข้างต้นส่งผลให้การพัฒนาระบบสารสนเทศของบริษัทฯ ล่าช้า และไม่ทันคู่แข่งบริษัทฯ ตระหนักถึงปัญหาจากความเสี่ยงข้างต้น จึงได้กำหนดมาตรการโดยเร่งพัฒนาโครงการ IT ในหลายๆ ด้านไปพร้อมกัน ได้แก่ การพัฒนาโครงการ IT Sourcing เพื่อบริหารจัดการกำลังคน และทักษะความเชี่ยวชาญด้าน IT สำหรับพนักงานในฝ่าย IT ให้เพียงพอต่อความต้องการใช้งานของบริษัทฯ การพัฒนาโครงการ IT Professional Re-skill เพื่อสร้างเสริมขีดความสามารถด้าน IT ให้กับพนักงานในฝ่าย IT การพัฒนาโครงการ IT Architecture เพื่อให้โครงสร้างสถาปัตยกรรม IT สอดประสานไปในทิศทางเดียวกับกรอบแนวทางในการพัฒนาธุรกิจของบริษัทฯ และการพัฒนาระบบ IT ของบริษัทฯ โดยสร้างเสริมขีดความสามารถด้าน IT เพื่อขับเคลื่อนแผนพัฒนา IT และรองรับแนวทางเชิงกลยุทธ์ขององค์กร และพัฒนาศักยภาพด้าน IT ให้มีความยืดหยุ่น ปรับเปลี่ยนได้ง่ายและรวดเร็ว สามารถตอบสนองความต้องการทางธุรกิจได้คล่องตัว และทันการณ์

โครงสร้างการถือหุ้นและการจัดการ

รายชื่อผู้ถือหุ้นรายใหญ่ 10 รายแรก พร้อมทั้งจำนวนหุ้นที่ถือ และสัดส่วนการถือหุ้น ณ วันที่ 13 มีนาคม 2555 มีรายละเอียดดังนี้

ลำดับที่	ชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น สามัญ	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1	กระทรวงการคลัง	1,113,931,061	51.03
2	กองทุนรวม วายุภักษ์ หนึ่ง โดย บลจ. เอ็มเอฟซี จำกัด (มหาชน)	169,157,720	7.75
3	กองทุนรวม วายุภักษ์ หนึ่ง โดย บลจ. กรุงไทย จำกัด (มหาชน)	169,157,720	7.75
4	บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	87,907,778	4.03
5	กองทุนรวม ออมสิน	46,409,885	2.13
6	STATE STREET BANK AND TRUST COMPANY	41,614,604	1.91
7	THE BANK OF NEW YORK MELLON-CGT TAXABLE	25,000,000	1.14
8	HSBC (SINGAPORE) NOMINEES PTE LTD	24,631,932	1.13
9	STATE STREET BANK EUROPE LIMITED	17,736,623	0.81
10	นายเอี่ยม อาชวกุลเทพ	15,450,000	0.71
11	ผู้ถือหุ้นอื่น	471,774,594	21.61
	ยอดรวมหุ้นชำระแล้ว	2,182,771,917	100.00
	ผู้ถือหุ้นสัญชาติไทย	1,965,288,810	90.04
	ผู้ถือหุ้นสัญชาติต่างดาว	217,483,107	9.96

ภาครัฐถือหุ้นในบริษัท คิดเป็น สัดส่วนร้อยละ 53.16 ของหุ้นทั้งหมดของบริษัท โดยการถือหุ้นผ่านกระทรวงการคลังและกองทุนรวมออมสิน ทำให้บริษัท มีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจ อันจะมีผลต่อบริษัท ในการทำธุรกรรมบางประเภท ได้แก่

1. บริษัท ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรัฐมนตรีในการดำเนินการลงทุนขนาดใหญ่
2. สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะต้องเป็นผู้ตรวจสอบงบการเงินของบริษัท

นโยบายการจ่ายเงินปันผล

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

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

โครงสร้างการจัดการ

โครงสร้างการจัดการของบริษัท ประกอบด้วยคณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการชุดย่อย และเจ้าหน้าที่บริหารตามโครงสร้างสายการบริหารงาน ดังนี้



คณะกรรมการตรวจสอบ

สำนักงานการตรวจสอบภายใน
ผู้อำนวยการใหญ่

กลุ่มธุรกิจสนับสนุนการบิน

หน่วยธุรกิจการบริการภาคพื้น
กรรมการผู้จัดการ
(ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)

ฝ่ายการพาณิชย์สินค้าและ
ประโยชน์กักตุน
กรรมการผู้จัดการ
(ระดับผู้อำนวยการใหญ่)

ฝ่ายครัวการบิน
กรรมการผู้จัดการ
(ระดับผู้อำนวยการใหญ่)

หน่วยธุรกิจการบินไทยสมายล์
กรรมการผู้จัดการ
(ระดับผู้อำนวยการใหญ่)



คณะกรรมการบริษัทฯ

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการ ซึ่งมีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นายอำพน	กิตติอำพน	ประธานกรรมการ และกรรมการอิสระ
2. นายจุลสิงห์	วสันตสิงห์	รองประธานกรรมการ ประธานกรรมการตรวจสอบ และกรรมการอิสระ
3. นายอารีพงศ์	ภูษอุม	รองประธานกรรมการ
4. นายคณิศ	แสงสุพรรณ	กรรมการอิสระ
5. นายจตุรินทร์	ภิรมย์ภักดี	กรรมการตรวจสอบ
6. นายธีรศักดิ์	สุวรรณยศ	กรรมการ
7. พลตำรวจเอก พงศพัศ	พงษ์เจริญ	กรรมการ
8. นายวรเดช	หาญประเสริฐ	กรรมการ
9. นายวีระวงศ์	จิตต์มิตรภาพ	กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ
10. พลอากาศเอก สติธย์พงษ์	สุขวิมล	กรรมการ
11. พลอากาศเอก ม.ล. สุปรีชา	กมลาคัน	กรรมการ
12. นายสุธรรม	ศิริทิพย์สาคร	กรรมการ
13. นายศิโรตม์	จารุเกษมรัตน์	กรรมการ
14. นายอภิพร	ภาณุวัฒน์	กรรมการอิสระ
15. นายสรจักร	เกษมสุวรรณ	กรรมการ

นางสุขวิมล บัวเลิศ (ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัทฯ) เป็นเลขานุการ

กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อแทนบริษัทฯ

นายอำพน กิตติอำพน ประธานกรรมการ ลงลายมือชื่อร่วมกับนายคณิศ แสงสุพรรณ หรือ นายอภิพร ภาณุวัฒน์ หรือ นายสรจักร เกษมสุวรรณ อีกหนึ่งคน และประทับตราสำคัญของบริษัทฯ หรือนายคณิศ แสงสุพรรณ นายอภิพร ภาณุวัฒน์ นายสรจักร เกษมสุวรรณ สามคนลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัทฯ

ขอบเขตอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ

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

ในปี 2555 มีการประชุมทั้งสิ้น 17 ครั้ง

นอกจากนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการชุดต่างๆ เพื่อช่วยศึกษารายละเอียดและกลั่นกรองงานเฉพาะเรื่อง ดังนี้

คณะกรรมการตรวจสอบ

เพื่อให้บริษัท มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Corporate Governance) ตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของกระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งจะช่วยให้ผู้ถือหุ้นและผู้ลงทุนทั่วไปเกิดความมั่นใจในการบริหารงานของบริษัท

คณะกรรมการบริษัท ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งประกอบด้วยกรรมการบริษัท ที่มีคุณสมบัติเป็นกรรมการอิสระและไม่ได้เป็นผู้บริหารของบริษัท โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีรายชื่อดังนี้

- | | | |
|-----------------|--|---|
| 1. นายจุลสิงห์ | วสันตสิงห์ | ประธานกรรมการ |
| 2. นายจตุรินทร์ | ภิรมย์ภักดี | กรรมการตรวจสอบ (เป็นผู้ที่มีความรู้และประสบการณ์ในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงิน) |
| 3. นายวีระวงศ์ | จิตต์มิตรภาพ | กรรมการตรวจสอบ |
| นางเกษรี | ณรงค์เดช | ที่ปรึกษาคณะกรรมการตรวจสอบ |
| นางรวิพร | คูหิรัญ | ที่ปรึกษาคณะกรรมการตรวจสอบ |
| นางสุคนธ์ | นะวงศ์ (ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักงานการตรวจสอบภายใน) | เป็นเลขานุการ |

กรรมการตรวจสอบจะต้องมีคุณสมบัติเป็นไปตามข้อกำหนดที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุนกำหนด ซึ่งรวมถึงคุณสมบัติดังต่อไปนี้

1. เป็นกรรมการอิสระที่มีคุณสมบัติครบตามที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุนกำหนด
2. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ ให้ตัดสินใจในการดำเนินการของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท
3. ไม่เป็นกรรมการของบริษัทใหญ่ บริษัทย่อย หรือบริษัทย่อยลำดับเดียวกัน
4. มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถทำหน้าที่ในฐานะกรรมการตรวจสอบ

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ

1. สอบทานให้บริษัท มีการรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องและเพียงพอ
2. สอบทานให้บริษัท มีระบบการควบคุมภายในและการตรวจสอบภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิผล และพิจารณาความเป็นอิสระของหน่วยงานตรวจสอบภายใน ตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้ง โยกย้าย เลิกจ้าง หัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน
3. สอบทานให้บริษัท ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท
4. พิจารณา คัดเลือก เสนอแต่งตั้งบุคคลซึ่งมีความเป็นอิสระ เพื่อทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัท และเสนอคำตอบแทนของบุคคลดังกล่าว รวมทั้งเข้าร่วมประชุมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุมด้วยอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
5. พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผลและเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัท
6. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบโดยเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัท ซึ่งรายงานดังกล่าวต้องลงนามโดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบโดยประกอบด้วยข้อมูลตามที่ตลาดหลักทรัพย์ กำหนด
7. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัท มอบหมายด้วยความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบ
8. ในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ หากพบหรือมีข้อสงสัยว่า มีรายการหรือการกระทำดังต่อไปนี้ ซึ่งอาจมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัท ให้คณะกรรมการตรวจสอบเห็นสมควร

- (1) รายการที่เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
 - (2) การทุจริต หรือมีสิ่งผิดปกติ หรือมีความบกพร่องที่สำคัญในระบบควบคุมภายใน
 - (3) การฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท
- ในปี 2555 มีการประชุมทั้งสิ้น 12 ครั้ง และมีการรายงานผลต่อคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการธรรมาภิบาล

เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามที่กระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนด และเป็นที่ยอมรับในระดับสากล

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการธรรมาภิบาล โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นายธีรศักดิ์	สุวรรณยศ	ประธานกรรมการ
2. พลอากาศเอก สถิตย์พงษ์	สุขวิมล	กรรมการ
3. นายวีระวงศ์	จิตต์มิตรภาพ	กรรมการ
4. พลตำรวจเอก พงศพัศ	พงษ์เจริญ	กรรมการ
5. กรรมการผู้อำนวยการใหญ่		กรรมการ
6. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคล และกำกับกิจกรรมองค์กร		กรรมการและเลขานุการ
7. ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายกฎหมาย		ผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการธรรมาภิบาล

1. เสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ เป็นไปตามหลักการที่กระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนดและเป็นที่ยอมรับในระดับสากล
2. พิจารณาตรวจสอบเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ
3. ประสานงาน และปฏิบัติงานร่วมกับคณะกรรมการอื่นๆ และคณะทำงานอื่นๆ ของบริษัทฯ ได้ตามที่เหมาะสม
4. มีอำนาจในการเรียกพนักงานและลูกจ้างของบริษัทฯ และบุคคลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง มาให้ถ้อยคำหรือความเห็น รวมทั้งให้มีอำนาจในการเรียกเอกสารหรือสิ่งอื่นใดมาเพื่อประกอบการพิจารณาได้ด้วย
5. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

กรรมการอิสระ

เพื่อเป็นไปตามข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และแนวทางปฏิบัติที่ดีของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) และสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งกรรมการอิสระ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นายอำพน	กิตติอำพน	กรรมการ
2. นายจุลสิงห์	วสันตสิงห์	กรรมการ
3. นายคณิต	แสงสุพรรณ	กรรมการ
4. นายวีระวงศ์	จิตต์มิตรภาพ	กรรมการ
5. นายอภิพร	ภาณุวัฒน์	กรรมการ

ทั้งนี้ คุณสมบัติของกรรมการอิสระตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน มีดังนี้

1. ถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 1 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมบริษัทฯ ทั้งนี้ ให้นับรวมการถือหุ้นของผู้ที่เกี่ยวข้องของกรรมการอิสระรายนั้นๆ ด้วย
2. ไม่เป็นหรือเคยเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่ได้รับเงินเดือนประจำ หรือผู้มีอำนาจควบคุมบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือของผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี ทั้งนี้ ลักษณะต้องห้ามดังกล่าวไม่รวมถึงกรณีที่กรรมการอิสระเคยเป็นข้าราชการ หรือที่ปรึกษาของส่วนราชการซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ
3. ไม่เป็นบุคคลที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิต หรือโดยการจดทะเบียนตามกฎหมายในลักษณะที่เป็นบิดา มารดา คู่สมรส พี่น้อง และบุตร รวมทั้งคู่สมรสของบุตร ของผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้มีอำนาจควบคุม หรือบุคคลที่จะได้รับการเสนอให้เป็นผู้บริหาร หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย
4. ไม่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ ในลักษณะที่อาจเป็นการขัดขวางการใช้วิจารณญาณอย่างอิสระของตน รวมทั้งไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย หรือผู้มีอำนาจควบคุมของผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี
5. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของสำนักงานสอบบัญชี ซึ่งมีผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ สังกัดอยู่ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี
6. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ให้บริการทางวิชาชีพใดๆ ซึ่งรวมถึงการให้บริการเป็นที่ปรึกษากฎหมาย หรือที่ปรึกษาทางการเงิน ซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่า 2 ล้านบาทต่อปี จากบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของผู้ให้บริการทางวิชาชีพนั้นด้วย เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี
7. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนของกรรมการของบริษัทฯ ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่

8. ไม่ประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย หรือไม่เป็นหุ้นส่วนที่มีนัยในห้างหุ้นส่วน หรือเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่รับเงินเดือนประจำ หรือถือหุ้นเกินร้อยละ 1 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทอื่น ซึ่งประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกัน และเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย

9. ไม่มีลักษณะอื่นใดที่ทำให้ไม่สามารถให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระเกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้กำหนดคุณสมบัติของกรรมการอิสระไว้เข้มงวดกว่าคุณสมบัติตามข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์ฯ โดยกำหนดเรื่องการถือหุ้นของกรรมการอิสระตามข้อ 1 ไว้เข้มงวดกว่า คือ กำหนดการถือหุ้น ไม่เกินร้อยละ 0.5 กรรมการอิสระที่มีคุณสมบัติตามข้อ 1 ถึงข้อ 9 อาจได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ให้ตัดสินใจในการดำเนินกิจการของบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ โดยมีการตัดสินใจในรูปแบบขององค์คณะ (Collective Decision) ได้

ในกรณีที่บุคคลที่บริษัทฯ แต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระเป็นบุคคลที่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจ ตามข้อ 4 หรือมีการให้บริการทางวิชาชีพเกินมูลค่าที่กำหนดตามข้อ 6 คณะกรรมการบริษัทฯ อาจพิจารณาผ่อนผันให้ได้ หากเห็นว่าการแต่งตั้งบุคคลดังกล่าวไม่มีผลกระทบต่อการศึกษาปฏิบัติหน้าที่และการให้ความเห็นที่เป็นอิสระ และในกรณีนี้บริษัทฯ ได้เปิดเผยข้อมูลต่อไปในหนังสือนัดประชุมผู้ถือหุ้นในวาระพิจารณาแต่งตั้งกรรมการอิสระดังกล่าวแล้ว

(1) ลักษณะความสัมพันธ์ทางธุรกิจหรือการให้บริการทางวิชาชีพ ที่ทำให้บุคคลดังกล่าวมีคุณสมบัติไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด

(2) เหตุผลและความจำเป็นที่ยังคงหรือแต่งตั้งให้บุคคลดังกล่าวเป็นกรรมการอิสระ

(3) ความเห็นของคณะกรรมการของบริษัทฯ ในการเสนอให้มีการแต่งตั้งบุคคลดังกล่าวเป็นกรรมการอิสระ

อำนาจหน้าที่ของกรรมการอิสระ

1. แสดงความคิดเห็น และ/หรือรายงานผลการปฏิบัติงานตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ได้อย่างเสรี ตามภารกิจที่ได้รับมอบหมาย ทั้งนี้ เพื่อให้บริษัทฯ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักการกำกับดูแลที่ดีของตลาดหลักทรัพย์ฯ และหลักเกณฑ์การประเมินการกำกับดูแลที่ดี ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการประเมินผลการดำเนินงานประจำปีของบริษัทฯ รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดีที่ยอมรับในระดับสากล

2. มีอำนาจในการเรียกเอกสารและบุคคลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาดำเนินการ

3. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

ในปี 2555 กรรมการอิสระของบริษัทฯ ได้มีการปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย และได้แสดงความคิดเห็นตามหน้าที่อย่างอิสระ โดยยึดถือการดูแลผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นทุกรายให้เท่าเทียมกัน

คณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร

เพื่อให้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามที่กระทรวงการคลัง และตลาดหลักทรัพย์ กำหนด รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดีที่ยอมรับในระดับสากล และเป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล

คณะกรรมการบริษัท ได้แต่งตั้งคณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นายอาร์ฟงส์	ภูซุ่ม	ประธานกรรมการ
2. พลอากาศเอก สถิตย์พงษ์	สุขวิมล	รองประธานกรรมการ
3. นายคณิศ	แสงสุพรรณ	กรรมการ
4. นายอภิพร	ภาณุวัฒน์	กรรมการ
5. กรรมการผู้อำนวยการใหญ่		กรรมการ
6. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่		เลขานุการ
สายทรัพยากรบุคคล		

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร

- กำหนดหลักเกณฑ์สำหรับการสรรหาและแต่งตั้งกรรมการบริษัท และผู้บริหารระดับสูง และพัฒนาบุคลากรของบริษัท ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักการที่กระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์ กำหนด รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดีที่ยอมรับในระดับสากล เป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล โดยมีการนำแนวความคิดของการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลสมัยใหม่มาใช้เพื่อให้ได้ผู้ที่มีความรู้ความสามารถและมีคุณภาพมาดำรงตำแหน่งและปฏิบัติงานในตำแหน่งกรรมการบริษัท และผู้บริหารระดับสูงของบริษัท รวมทั้งเป็นการดำเนินการสรรหาที่ใช้หลักความเสมอภาค ความยุติธรรม ความโปร่งใส และการตรวจสอบได้
- กำหนดค่าตอบแทนแก่กรรมการ อนุกรรมการต่างๆ และฝ่ายบริหาร รวมทั้งบุคคลภายนอกที่มาปฏิบัติงานให้กับบริษัท เพื่อเป็นการจูงใจและรักษากรรมการที่มีคุณภาพตามที่บริษัท ต้องการ และอยู่ในลักษณะที่เปรียบเทียบได้กับระดับที่ปฏิบัติอยู่ในอุตสาหกรรม นอกจากนี้ กรรมการที่ได้รับมอบหมายหน้าที่และความรับผิดชอบเพิ่มขึ้น ควรได้รับค่าตอบแทนเพิ่มที่เหมาะสม ส่วนกรรมการที่เป็นผู้บริหารและฝ่ายบริหารควรได้รับค่าตอบแทนที่เชื่อมโยงกับผลการดำเนินงานของบริษัท และผลปฏิบัติงานของกรรมการหรือผู้บริหารแต่ละคน ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักการที่กระทรวงการคลัง และตลาดหลักทรัพย์ กำหนด รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดีที่ยอมรับในระดับสากล
- มีอำนาจเรียกเอกสารและบุคคลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา
- ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัท มอบหมาย
- ให้คณะกรรมการดังกล่าว มีอำนาจหน้าที่ครอบคลุมถึงการพิจารณาทบทวนความเหมาะสมของตำแหน่ง หน้าที่การงานต่างๆ ในความรับผิดชอบของพนักงานบริษัท โดยเฉพาะอย่างยิ่งในตำแหน่งผู้บริหารระดับสูง
- ดำเนินการสรรหาคัดเลือก เพื่อให้ได้บุคคลที่เหมาะสมเป็นกรรมการบริษัท และผู้บริหารระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ขึ้นไป เพื่อเสนอคณะกรรมการบริษัท พิจารณาแต่งตั้ง เลื่อนตำแหน่ง หรือโยกย้ายตามที่เห็นสมควร ในปี 2555 มีการประชุมทั้งสิ้น 4 ครั้ง และมีการรายงานผลต่อคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

เพื่อให้บริษัท มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักการกำกับดูแลที่ดีของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยกำหนด และหลักเกณฑ์การประเมินการกำกับดูแลที่ดี ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการประเมินผลการดำเนินงานของบริษัท ประจำปีบัญชี รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดีที่ยอมรับในระดับสากล และเพื่อให้การดำเนินงานด้านบริหารความเสี่ยงสามารถใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารได้

คณะกรรมการบริษัท ได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีรายชื่อดังต่อไปนี้

- | | | |
|---------------------------------|---------------|---------------|
| 1. นายศิปปชัย | จารุเกษมรัตน์ | ประธานกรรมการ |
| 2. นายธีรศักดิ์ | สุวรรณยศ | กรรมการ |
| 3. พลอากาศเอก หม่อมหลวง สุปรีชา | กมลาศน์ | กรรมการ |
| 4. กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ | | กรรมการ |
| 5. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ | | เลขานุการ |

สายกลยุทธ์และพัฒนาธุรกิจ

โดยมีนายพิชัย ชุณหวชิร ผู้เชี่ยวชาญด้านการประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยาน เป็นประธานคณะกรรมการด้านการบริหารความเสี่ยง

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

1. ให้คำปรึกษาและคำแนะนำในการดำเนินการบริหารความเสี่ยงทั้งมวลของบริษัท
2. มีอำนาจเรียกเอกสารและบุคคลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา
3. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัท มอบหมาย

คณะกรรมการบริหาร

เพื่อให้การจัดการของบริษัท เป็นไปตามเป้าหมายของแผนวิสาหกิจบริษัท อย่างมีประสิทธิภาพเกิดประโยชน์สูงสุดกับบริษัท

คณะกรรมการบริษัท ได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารบริษัท โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีรายชื่อดังต่อไปนี้

- | | | |
|----------------------------|---------------|---------------|
| 1. นายคณิต | แสงสุพรรณ | ประธานกรรมการ |
| 2. นายธีรศักดิ์ | สุวรรณยศ | กรรมการ |
| 3. นายวรเดช | หาญประเสริฐ | กรรมการ |
| 4. นายสุธรรม | ศิริทิพย์สาคร | กรรมการ |
| 5. พลอากาศเอก ม.ล. สุปรีชา | กมลาศน์ | กรรมการ |
| 6. นายอภิพร | ภาษวัธน | กรรมการ |
| 7. นายสรจักร | เกษมสุวรรณ | กรรมการ |

นางสุวิมล บัวเลิศ (ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัท) เป็นเลขานุการ

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริหาร

1. ติดตามความคืบหน้าการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหารให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการบริษัท มอบหมาย
2. พิจารณากลับกรองเรื่องที่จะนำเข้าสู่การพิจารณาของคณะกรรมการบริษัท ตามที่ประธานกรรมการบริษัท หรือคณะกรรมการบริษัท มอบหมาย
3. เสนอแนะแนวทางและมาตรการในการปรับปรุงคุณภาพ และประสิทธิภาพของการดำเนินกิจการของบริษัท
4. มีอำนาจอนุมัติการจัดหาตามระเบียบบริษัท ว่าด้วยการพัสดุ ภายในวงเงินที่อยู่ในอำนาจอนุมัติไม่เกิน 500 ล้านบาท

5. อนุมัติการใช้เงินนอกเหนือวงเงินที่หน่วยงานได้รับการจัดสรรตามงบประมาณประจำปีไม่เกิน 50 ล้านบาท ในวงเงินไม่เกิน 100 ล้านบาท และให้รายงานคณะกรรมการบริษัท ทราบ
6. มีอำนาจเรียกเอกสารและบุคคลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องมาชี้แจง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา
7. แต่งตั้งคณะอนุกรรมการและคณะทำงานได้ตามความเหมาะสม
8. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัท มอบหมาย

ในการประชุมคณะกรรมการบริหาร ต้องมีกรรมการมาประชุมเกินกึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดจึงจะเป็นองค์ประชุม ให้ประธานกรรมการเป็นประธานในที่ประชุม ในกรณีที่ประธานกรรมการไม่อยู่ในที่ประชุม หรือไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้ประธานกรรมการมอบหมายให้กรรมการคนหนึ่งคนใดเป็นประธานในที่ประชุมแทน ในกรณีที่ประธานกรรมการมอบหมายให้กรรมการคนหนึ่งคนใดเป็นประธานในที่ประชุมแทนไม่ได้ ให้กรรมการซึ่งมาประชุมเลือกกรรมการคนหนึ่งเป็นประธานในที่ประชุม

การวินิจฉัยชี้ขาดของที่ประชุมคณะกรรมการบริหาร ให้ถือเสียงข้างมาก โดยกรรมการคนหนึ่งมีเสียงหนึ่งในการลงคะแนน กรรมการซึ่งมีส่วนได้เสียในเรื่องใด ให้ออกจากที่ประชุมในวาระนั้น และไม่มีสิทธิออกเสียงลงคะแนนในเรื่องนั้น ถ้าคะแนนเสียงเท่ากัน ให้ประธานในที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกหนึ่งเสียงเป็นเสียงชี้ขาด

ในปี 2555 มีการประชุมทั้งสิ้น 16 ครั้ง และมีการรายงานผลต่อคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม

เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ ในการมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อสังคม มีความต่อเนื่องชัดเจนเพิ่มคุณค่าให้แก่ธุรกิจ และมีการสื่อสารประชาสัมพันธ์กิจกรรมเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ ต่อสาธารณชนอย่างสม่ำเสมอ

คณะกรรมการได้แต่งตั้งคณะกรรมการส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีรายชื่อดังต่อไปนี้

- | | | |
|--|--------------|---------------------|
| 1. นายอภิพร | ภาณุวัฒน์ | ประธานกรรมการ |
| 2. นายจุตินันท์ | ภิรมย์ภักดี | กรรมการ |
| 3. นายวีระวงศ์ | จิตต์มิตรภาพ | กรรมการ |
| 4. พลตำรวจเอก พงศพัศ | พงษ์เจริญ | กรรมการ |
| 5. กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ | | กรรมการ |
| 6. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโส | | กรรมการ |
| สายกลยุทธ์และพัฒนาธุรกิจ | | |
| 7. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการพาณิชย์ | | กรรมการ |
| 8. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคล | | กรรมการ |
| และกำกับกิจกรรมองค์กร | | |
| 9. ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายประชาสัมพันธ์องค์กร | | กรรมการและเลขานุการ |
- โดยมี นายอำพน กิตติอำพน เป็นที่ปรึกษาคณะกรรมการส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม

- กำหนดนโยบายและแนวทางที่ชัดเจนของบริษัทฯ ต่อการมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อสังคม เพื่อแสดงให้เห็นถึงความมุ่งมั่นและทุ่มเทของบริษัทฯ ในการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ผสมผสานแนวคิดและนวัตกรรมในรูปแบบสีเขียว (Green Innovation)
- จัดทำโครงการเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อมที่สอดคล้องกับแนวคิด “การเดินทางแบบรักษ์สิ่งแวดล้อม” (Travel Green) โดยชักนำผู้มีส่วนร่วมทั้งผู้ถือหุ้น ผู้โดยสาร คู่ค้า และพนักงานทุกคนเข้าร่วมในทุกกิจกรรมอย่างต่อเนื่อง
- จัดกิจกรรมเพื่อสร้างความตระหนัก และปลูกฝังจิตสำนึกให้กับพนักงานในทุกระดับชั้นในการคำนึงถึงสิ่งแวดล้อมและสังคม และให้ความเห็นชอบในกิจกรรมและการดำเนินการที่เกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของบริษัทฯ ในเรื่องเกี่ยวกับการสนับสนุนสาธารณประโยชน์ และสาธารณกุศล
- สื่อสารและประชาสัมพันธ์กิจกรรมเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ และจัดทำรายงานด้านอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม (CSR Report) ต่อสาธารณชนอย่างสม่ำเสมอ
- พิจารณากำหนดงบประมาณ ประจำปีของบริษัทฯ ที่จะใช้ในการบริจาค การสนับสนุนหน่วยงาน/บุคคลภายนอก การให้บัตรโดยสาร เป็นต้น และกำกับดูแลงบประมาณดังกล่าว
- พิจารณากลับกรองการขอใช้งบประมาณในการบริจาค การสนับสนุนหน่วยงาน/บุคคลภายนอกรวมถึงการให้บัตรโดยสาร โดยให้ทุกสายงานนำเสนอคณะกรรมการส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม (CSR) เพื่อพิจารณาอนุมัติ
- ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

คณะกรรมการด้านกฎหมาย

เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ ในเรื่องเกี่ยวกับงานด้านกฎหมาย รวมทั้งงานที่เกี่ยวกับกฎ ข้อบังคับ และระเบียบต่างๆ เป็นไปด้วยความเรียบร้อยถูกต้อง และมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งกรรมการด้านกฎหมาย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นายจุลสิงห์	วสันตสิงห์	ประธานกรรมการ
2. นายวีระวงศ์	จิตต์มิตรภาพ	กรรมการ
3. นายสรจักร	เกษมสุวรรณ	กรรมการ
4. นายอัชพร	จารุจินดา	กรรมการ
5. นายสรารุณ	เบญจกุล	กรรมการ
6. นายเข็มชัย	ชุตินวงศ์	กรรมการ
7. นายอมรศักดิ์	นพรัมภา	กรรมการ
8. นายสมเกียรติ	ฉายะศรีวงศ์	กรรมการ
9. นายนิรุฒ	มณีพันธ์	กรรมการ
10. นายบำเพ็ญ	สรรพศรี	เลขานุการ

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการด้านกฎหมาย

1. พิจารณากลับกรองงานด้านกฎหมาย รวมทั้งงานที่เกี่ยวกับกฎ ข้อบังคับ และระเบียบต่างๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ กรรมการ และกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ หรือรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคลและกำกับกิจกรรมองค์กร เห็นว่าเป็นเรื่องสำคัญของบริษัทฯ หรือเรื่องที่จะต้องนำเข้าสู่การพิจารณาของคณะกรรมการบริษัทฯ
2. พิจารณาแนวทางและนโยบายในการดำเนินการในเรื่องที่เกี่ยวกับการกระทำผิดกฎหมายแข่งขันทางการค้า (Antitrust Law หรือ Competition Law) ในภูมิภาคต่างๆ ให้มีความสอดคล้องกัน เพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ และกำหนดนโยบายเพื่อป้องกันมิให้มีการปฏิบัติงานที่อาจเป็นความผิดในเรื่องดังกล่าว
3. พิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวน การกล่าวหา การพิจารณา และการดำเนินคดีของศาล ในเรื่องเกี่ยวกับการกระทำผิดกฎหมายแข่งขันทางการค้า (Antitrust Law หรือ Competition Law) ในทุกภูมิภาค รวมทั้งคดีในลักษณะเดียวกันที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต รวมถึงพิจารณาการว่าจ้าง การดำเนินการ การประสานงานของที่ปรึกษากฎหมายและทนายความของบริษัทฯ ในเรื่องดังกล่าวในภูมิภาคต่างๆ
4. รวบรวมพยานหลักฐาน โดยให้มีอำนาจเรียกและตรวจสอบเอกสารที่เกี่ยวข้องในเรื่องที่เกี่ยวกับการกระทำผิดกฎหมายแข่งขันทางการค้า (Antitrust Law หรือ Competition Law) รวมทั้งเรียกพนักงานและลูกจ้างที่เกี่ยวข้องมาให้ถ้อยคำเพื่อประโยชน์ในการดำเนินการในเรื่องดังกล่าว ทั้งนี้ ให้ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ความร่วมมือและอำนวยความสะดวกแก่คณะกรรมการ กรรมการ หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการอย่างเต็มที่
5. แต่งตั้งคณะอนุกรรมการและคณะทำงานได้ตามความเหมาะสม
6. ให้มีอำนาจเรียกเอกสารและบุคคลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา
7. ดำเนินการในเรื่องอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง หรือตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

การประชุมของคณะกรรมการด้านกฎหมายเดือนละ 1 ครั้ง หรือตามที่ประธานคณะกรรมการด้านกฎหมายกำหนด
การรายงานของคณะกรรมการด้านกฎหมายนำเสนอมติของคณะกรรมการด้านกฎหมายต่อคณะกรรมการบริษัทฯ

เจ้าหน้าที่บริหาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ มีตำแหน่งเจ้าหน้าที่ระดับบริหารจำนวนทั้งสิ้น 13 ตำแหน่ง ประกอบด้วย กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ 1 ตำแหน่ง ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโส 1 ตำแหน่ง ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ 8 ตำแหน่ง และผู้อำนวยการใหญ่สายการบัญชีหรือการเงิน 3 ตำแหน่ง ประกอบด้วย

1. นายสรจักร	เกษมสุวรรณ	กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
2. นายโชคชัย	ปัญญาสงค์	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโสสายกลยุทธ์และพัฒนาธุรกิจ
3. นายปานทิต	ชนะภัย	กรรมการผู้จัดการหน่วยธุรกิจการบริการภาคพื้น ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
4. เรืออากาศเอก มนตรี	จำเรียง	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายช่าง
5. นาวาอากาศตรี อัษฎาวุธ	วัฒนางกูร	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สนับสนุนหน่วย การบินแก่งอศุประธานศูนย์สนับสนุนการปฏิบัติการ
6. นายธีรพล	โชติชนาภิบาล	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายผลิตภัณฑ์ และ บริการลูกค้า
7. นายदनุช	บุญนาถ	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการพาณิชย์
8. นายนิรุฒ	มณีพันธ์	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากร บุคคล และกำกับกิจกรรมองค์กร
9. นางวสุกานต์	วิศาลสวัสดิ์	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการเงินและ การบัญชี
10. ร้อยโท อธิศักดิ์	พัตชื่นใจ	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายปฏิบัติการ
11. นายรัช	ตันตนันดา	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการเงินองค์กร
12. นายธงชัย	สิงห์กุล	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบัญชีการเงิน
13. นางจาริตา	ลีลายุทธ	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบัญชีบริหารและ งบประมาณ

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

อำนาจหน้าที่ของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบภายใต้ขอบเขตที่ระบุไว้ในระเบียบภายในของบริษัทฯ ดังต่อไปนี้

1. อำนาจหน้าที่ภายใต้ “ระเบียบบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ว่าด้วยการบริหารกิจการทั่วไป พ.ศ. 2550”
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบในการบริหารงานของบริษัทฯ ให้บรรลุตามวัตถุประสงค์นโยบายของบริษัทฯ หรือตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ตลอดจนบังคับบัญชาฝ่ายบริหารและพนักงานของบริษัทฯ ทั้งนี้ ภายในขอบเขตอำนาจที่กำหนดในข้อบังคับของบริษัทฯ หรือตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด
2. อำนาจหน้าที่ภายใต้ “ระเบียบบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. 2555” (แก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 1 พ.ศ. 2555)

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ เป็นผู้รักษาการตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการพัสดุ และมีอำนาจดำเนินการและอนุมัติการจัดหาพัสดุ การจัดหาประโยชน์ในพัสดุ การให้สิทธิ หรือการจำหน่ายพัสดุ ซึ่งรวมถึงการจัดซื้อ การจ้าง การเช่าหรือให้เช่า ฯลฯ การออกคำสั่งที่จำเป็นต่างๆ ตามระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการพัสดุ โดยระเบียบบริษัทฯ ดังกล่าว ได้กำหนดถึงอำนาจของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ในการดำเนินการและอนุมัติการจัดหาพัสดุและการเข้าทำธุรกรรมแต่ละประเภทภายในวงเงินขั้นสูงสุดที่ระบุไว้ในตามรายละเอียดและขอบเขตที่กำหนดไว้ในระเบียบบริษัทฯ ดังต่อไปนี้

- การจัดหาพัสดุ ที่มีวงเงินไม่เกิน 300 ล้านบาท
 - การจัดหาเชื้อเพลิงอากาศยาน ที่มีวงเงินไม่เกิน 500 ล้านบาท
 - การจัดหาประกันภัยที่มีเบี้ยประกันภัยวงเงินไม่เกิน 500 ล้านบาท
 - การจัดหาประกันภัยและอุปกรณ์อื่นๆ ซึ่งต้องส่งมอบพร้อมกับการส่งมอบเครื่องบิน ตามระเบียบข้อ 13 ที่มีวงเงินไม่เกิน 300 ล้านบาท
 - การจัดหาประโยชน์ในพัสดุ เช่น การให้เช่า วงเงินไม่เกิน 300 ล้านบาท สำหรับพัสดุที่เป็นเครื่องยนต์อะไหล่ (Spare Engine) และอะไหล่ของอากาศยาน (Spare Part) ที่ให้เช่าตามความจำเป็นเร่งด่วนซึ่งเป็นประเพณีปฏิบัติของธุรกิจการบินมีอำนาจอนุมัติโดยไม่จำกัดวงเงิน
 - การให้สิทธิหรือการร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของบริษัท ที่เกี่ยวกับการโฆษณา การประชาสัมพันธ์ และการจัดทำหนังสือกับบุคคลหรือนิติบุคคลใด หรือการให้สิทธิหรือการร่วมงานอื่นที่มีวงเงินไม่เกิน 300 ล้านบาท
 - การตัดบัญชีพัสดุ ที่มีราคาต้นทุนต่อหน่วยของพัสดุนั้นได้มาไม่เกิน 50 ล้านบาท
 - การจำหน่ายพัสดุ ที่มีราคาต้นทุนของพัสดุนั้นได้มาที่มีมูลค่ารวมต่อครั้งไม่เกิน 300 ล้านบาท
3. อำนาจหน้าที่ภายใต้ “ระเบียบบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ว่าด้วยอำนาจหน้าที่ทางการเงิน พ.ศ. 2552” (แก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 3 พ.ศ. 2554)

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ มีอำนาจสั่งให้เข้าทำสัญญาและดำเนินงานตามข้อผูกพันทางการเงิน และอนุมัติธุรกรรมทางการเงินทั้งปวง ตามที่ได้รับมอบหมายจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น หรือที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท รวมทั้งในกิจการประจำทั้งปวงภายในขอบเขตข้อบังคับของบริษัท ทั้งนี้ ตามรายละเอียดและขอบเขตที่กำหนดไว้ในระเบียบบริษัท ดังกล่าว โดยเป็นผู้มีอำนาจสั่งดำเนินงานและ/หรืออนุมัติการเงิน ที่มีวงเงินไม่เกิน 200 ล้านบาท และการใช้เงินนอกเหนือวงเงินที่หน่วยงานได้รับการจัดสรรตามงบประมาณประจำปีในวงเงินไม่เกิน 50 ล้านบาท

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ไม่สามารถอนุมัติการเข้าทำธุรกรรมใดๆ ที่อยู่นอกขอบเขตอำนาจของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ตามที่ระบุไว้ในระเบียบภายในของบริษัท ดังกล่าวข้างต้น นอกจากนั้น ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 14/2545 เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2545 ระบุว่า การมอบอำนาจจากคณะกรรมการบริษัท ให้แก่กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ในเรื่องเกี่ยวกับการดำเนินงานตามปกติธุรกิจนั้น กรรมการผู้อำนวยการใหญ่จะไม่สามารถอนุมัติการเข้าทำธุรกรรมใดๆ ที่ตนหรือ “บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง” ซึ่งได้แก่ (ก) ผู้บริหารของบริษัท (ข) ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท (ค) ผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท (ง) บุคคลที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ทางภราดรภาพ หรือโดยการจดทะเบียนตามกฎหมายกับบุคคลตาม (ก) (ข) หรือ (ค) ซึ่งได้แก่ บิดา มารดา คู่สมรส บุตร หรือญาติสนิทอื่น และ (จ) นิติบุคคลใดๆ ที่บุคคลตาม (ก) (ข) หรือ (ค) ถือหุ้นหรือมีอำนาจควบคุมหรือมีส่วนได้เสียอื่นใด ไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อมอย่างมีนัยสำคัญ หรือบุคคลตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ มีส่วนได้เสียหรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ในลักษณะอื่นใดกับบริษัท หรือบริษัทย่อยของบริษัท

การสรรหากรรมการและเจ้าหน้าที่บริหาร

การสรรหาคณะกรรมการบริษัท

ตามข้อบังคับของบริษัท คณะกรรมการบริษัท ประกอบด้วยกรรมการจำนวนไม่น้อยกว่า 5 คน แต่ไม่มากกว่า 15 คน สุดแต่ที่ประชุมใหญ่จะเป็นผู้กำหนดเป็นครั้งคราว และกรรมการจำนวนไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดต้องมีถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร และกรรมการของบริษัท จะต้องเป็นผู้มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามที่กฎหมายกำหนด ในการประชุมสามัญประจำปีผู้ถือหุ้นในแต่ละปี จะมีการเลือกตั้งกรรมการใหม่แทนกรรมการที่ต้องออกจากตำแหน่งตามวาระจำนวน 1 ใน 3 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด หรือจำนวนใกล้เคียงที่สุดกับส่วน 1 ใน 3 ในกรณีที่แบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้

คณะกรรมการบริษัท กำหนดหลักเกณฑ์การดำเนินการสรรหากรรมการบริษัท เพื่อเป็นแนวทางการดำเนินการของ คณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร ในการสรรหากรรมการบริษัท ให้เป็นไปตามหลักการกำกับ ดูแลกิจการที่ดี ตามที่กระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์ กำหนด ด้วยความโปร่งใส ตามหลักธรรมาภิบาล หลักเกณฑ์การ ดำเนินการสรรหากรรมการบริษัท ดังกล่าวสรุปได้ดังนี้

1. ดำเนินการกำหนดคุณสมบัติของกรรมการบริษัท ที่ต้องการสรรหา
 - 1.1 ความเหมาะสมของความรู้ ประสบการณ์ และความเชี่ยวชาญของกรรมการบริษัท โดยรวม เพื่อให้คณะกรรมการ บริษัท มีองค์ประกอบที่เหมาะสม สามารถกำหนดกลยุทธ์ และนโยบาย รวมทั้งกำกับดูแลให้มีการปฏิบัติตาม กลยุทธ์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
 - 1.2 คุณสมบัติของกรรมการบริษัท แต่ละคน เพื่อความมั่นใจว่า ผู้ที่ได้รับการสรรหาจะสามารถปฏิบัติหน้าที่กรรมการ ตามหลัก Fiduciary Duty ที่สำคัญ คือ การปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรอบคอบระมัดระวัง และด้วยความซื่อสัตย์สุจริต มีคุณธรรมและความรับผิดชอบ ตัดสินใจด้วยข้อมูลและเหตุผล ฯลฯ
 - 1.3 ไม่มีลักษณะต้องห้ามตามที่กฎหมาย กฎ ระเบียบอื่นที่เกี่ยวข้องกำหนด
 - 1.4 ความเป็นอิสระของกรรมการอิสระแต่ละคน
 - 1.5 ความสามารถในการอุทิศเวลาของกรรมการบริษัท อาจพิจารณาจากจำนวนบริษัทที่ดำรงตำแหน่งอยู่ ฯลฯ เพื่อให้มีเวลาอย่างเพียงพอในการเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการบริษัท อย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งการดูแลและการ ติดตามการดำเนินงานของบริษัท
2. กระบวนการในการสรรหากรรมการบริษัท
 - 2.1 คณะกรรมการสรรหา จะดำเนินการสรรหาบุคคลที่เหมาะสมที่จะมาดำรงตำแหน่งกรรมการ
กรณีที่ 1 กรณีตำแหน่งกรรมการว่างลง เนื่องจากครบวาระในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี ซึ่งกรรมการต้องพ้นจากตำแหน่ง 1 ใน 3 นั้น อาจพิจารณารายชื่อบุคคลที่เหมาะสมจาก (1) บุคคลที่เป็นกรรมการเดิม ที่พ้นวาระเพื่อเสนอให้ดำรงตำแหน่งต่อไป (2) บัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ตามประกาศของกระทรวงการคลัง ซึ่งได้กำหนดแนวทางปฏิบัติสำหรับกรณีที่กรรมการอื่นที่มีใช้กรรมการโดยตำแหน่งครบวาระการดำรงตำแหน่ง หรือพ้นจากตำแหน่งก่อนครบวาระ จะต้องแต่งตั้งกรรมการอื่นจากบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจแทนกรรมการ รายดังกล่าวจำนวนไม่น้อยกว่า 1 ใน 3 ของจำนวนกรรมการอื่น (3) การเสนอชื่อของผู้ถือหุ้น (ถ้ามี) (4) การเสนอ ชื่อของประธานกรรมการบริษัท กรรมการบริษัท ฯลฯ (5) การเสาะหาบุคคลที่มีความรู้ ความสามารถ และ ประสบการณ์ที่เหมาะสมกับบริษัท
 - กรณีที่ 2** กรณีตำแหน่งกรรมการบริษัท ว่างลงนอกจากเหตุตามกรณีที่ 1 คณะกรรมการสรรหา จะดำเนินการสรรหาเมื่อคณะกรรมการบริษัท มีมติให้แต่งตั้งทดแทน โดยอาจพิจารณารายชื่อบุคคลที่เหมาะสมจาก (1) บัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจ ตามประกาศของกระทรวงการคลังซึ่งได้กำหนดแนวทางปฏิบัติสำหรับกรณีที่ กรรมการอื่นที่มีใช้กรรมการโดยตำแหน่งครบวาระการดำรงตำแหน่ง หรือพ้นจากตำแหน่งก่อนครบวาระ จะต้อง แต่งตั้งกรรมการอื่นจากบัญชีรายชื่อกรรมการรัฐวิสาหกิจแทนกรรมการรายดังกล่าว จำนวนไม่น้อยกว่า 1 ใน 3 ของจำนวนกรรมการอื่น (2) การเสนอชื่อของผู้ถือหุ้น (ถ้ามี) (3) การเสนอชื่อของประธานกรรมการบริษัท กรรมการ บริษัท ฯลฯ (4) การเสาะหาบุคคลที่มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ที่เหมาะสมกับบริษัท
 - 2.2 คณะกรรมการสรรหา กลั่นกรองให้ได้บุคคลที่มีคุณสมบัติสอดคล้องกับเกณฑ์คุณสมบัติที่กำหนดไว้
 - 2.3 เลขานุการคณะกรรมการสรรหา ดำเนินการตรวจสอบคุณสมบัติของบุคคลที่จะได้รับการเสนอชื่อให้เป็น กรรมการบริษัท ตามวิธีการที่ได้กำหนดไว้ในหลักเกณฑ์การดำเนินการสรรหากรรมการบริษัท
 - 2.4 คณะกรรมการสรรหา พิจารณาและนำเสนอชื่อเสนอคณะกรรมการบริษัท

ที่ประชุมผู้ถือหุ้นเป็นผู้แต่งตั้งกรรมการโดยใช้เสียงข้างมากตามหลักเกณฑ์และวิธีการดังนี้

1. ผู้ถือหุ้นคนหนึ่งมีคะแนนเสียงเท่ากับหนึ่งหุ้นต่อหนึ่งเสียง
2. ผู้ถือหุ้นแต่ละคนจะต้องใช้คะแนนเสียงที่มีอยู่ทั้งหมดตาม (1) เลือกตั้งบุคคลคนเดียวหรือหลายคนเป็นกรรมการก็ได้ แต่จะแบ่งคะแนนเสียงให้แก่ผู้ใดมากน้อยเพียงใดไม่ได้
3. บุคคลซึ่งได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมา เป็นผู้ได้รับการเลือกตั้งเป็นกรรมการเท่าจำนวนกรรมการที่จะพึงมี หรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมา มีคะแนนเสียงเท่ากันเกินจำนวน กรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ให้เลือกด้วยวิธีจับสลากเพื่อให้ได้ตามจำนวนกรรมการที่จะพึงมี

ในกรณีที่ตำแหน่งกรรมการว่างลงเพราะเหตุอื่นนอกจากถึงคราวออกตามวาระ ให้คณะกรรมการเลือกบุคคลหนึ่งซึ่งมี คุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมาย เข้าเป็นกรรมการแทนในการประชุมคณะกรรมการคราวถัดไป ด้วยคะแนนเสียง ไม่น้อยกว่า 3 ใน 4 ของจำนวนกรรมการที่ยังเหลืออยู่ เว้นแต่วาระของกรรมการจะเหลือน้อยกว่า 2 เดือน บุคคลซึ่งเข้า เป็นกรรมการแทนดังกล่าว จะอยู่ในตำแหน่งกรรมการได้เพียงเท่าวาระที่ยังเหลืออยู่ของกรรมการที่ตนแทน

ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอาจลงมติให้กรรมการคนใดออกจากตำแหน่งก่อนถึงคราวออกตามวาระได้ ด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่า 3 ใน 4 ของจำนวนผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียง และมีหุ้นนับรวมกันได้ไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนหุ้นที่ถือ โดยผู้ถือหุ้นที่มาประชุม และมีสิทธิออกเสียงในการประชุมนั้น

ในการประชุมสามัญประจำปีทุกครั้ง ให้กรรมการออกจากตำแหน่ง 1 ใน 3 ถ้าจำนวนกรรมการที่จะแบ่งออกให้ตรง เป็น 3 ส่วนไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้เคียงกับส่วน 1 ใน 3 กรรมการที่จะต้องออกจากตำแหน่งในปีแรกและปีที่ 2 ภายหลัง จดทะเบียนบริษัทนั้น ให้ใช้วิธีจับสลากกันว่าผู้ใดจะออก ส่วนปีหลังๆ ต่อไป ให้กรรมการคนที่ยอยู่ในตำแหน่งนานที่สุดนั้น เป็นผู้ออกจากตำแหน่ง กรรมการที่ออกตามวาระนั้นอาจถูกเลือกเข้ามาดำรงตำแหน่งใหม่ก็ได้

การแต่งตั้งคณะกรรมการอื่นๆ

คณะกรรมการบริษัท เป็นผู้พิจารณาแต่งตั้งคณะกรรมการอื่นๆ ของบริษัท ได้แก่ คณะกรรมการตรวจสอบ กรรมการอิสระ คณะกรรมการธรรมาภิบาล คณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง และคณะกรรมการบริหาร

การแต่งตั้งเจ้าหน้าที่ระดับบริหาร

การแต่งตั้งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ซึ่งเป็นตำแหน่งเจ้าหน้าที่บริหารสูงสุดของบริษัท นั้น คณะกรรมการบริษัท จะแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อคัดเลือกคณะกรรมการสรรหาผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ซึ่งประกอบด้วยคณะกรรมการ บริษัท 5 คน และ ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัท 1 คน เพื่อแต่งตั้งคณะกรรมการสรรหาผู้ดำรงตำแหน่ง กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ โดยมีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการสรรหา และดำเนินการสรรหาผู้ที่มีความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ที่เหมาะสม และคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับ กรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2518 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม) และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำรงตำแหน่งกรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่ และเสนอชื่อผู้ที่ผ่านการคัดเลือกที่สมควรได้รับการแต่งตั้งต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณาต่อไป

สำหรับเจ้าหน้าที่บริหารอื่น คณะกรรมการบริษัท ได้มอบหมายให้คณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนา บุคลากร คัดเลือกผู้ที่เหมาะสมมาดำรงตำแหน่งระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และ/หรือเทียบเท่า นำเสนอคณะกรรมการ บริษัท เพื่อพิจารณาอนุมัติ สำหรับตำแหน่งระดับผู้อำนวยการใหญ่ และ/หรือเทียบเท่าให้เป็นอำนาจของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ทั้งนี้ ให้นำเสนอคณะกรรมการบริษัท เพื่อทราบก่อนลงนามในคำสั่งแต่งตั้ง

คำตอบแทนกรรมการและเจ้าหน้าที่บริหาร

คำตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

คำตอบแทนกรรมการบริษัท

ที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2555 เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2555 ได้มีมติกำหนดคำตอบแทนกรรมการบริษัท สำหรับปี 2555 ในส่วนของคำตอบแทนที่เป็นตัวเงิน ดังนี้

1. ให้กรรมการบริษัท ได้รับคำตอบแทนคนละ 50,000 บาทต่อเดือน เป็นประจำทุกเดือน และได้รับเบี้ยประชุมคนละ 30,000 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใดมีการประชุมเกินกว่า 1 ครั้ง คงให้กรรมการบริษัท ได้รับเบี้ยประชุมคนละ 30,000 บาทเท่านั้น โดยให้ประธานกรรมการได้รับเบี้ยประชุมสูงกว่ากรรมการร้อยละ 25 และรองประธานกรรมการได้รับเบี้ยประชุมสูงกว่ากรรมการร้อยละ 12.5 และให้กรรมการเสียภาษีเงินได้เอง
2. ในกรณีกรรมการบริษัท ได้รับแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัท หรือประธานกรรมการบริษัท ให้เป็นกรรมการ อนุกรรมการ หรือคณะทำงานชุดต่างๆ ของบริษัท ให้กรรมการบริษัท ที่ได้รับการแต่งตั้งดังกล่าว ได้รับคำตอบแทนเพิ่มเป็นเบี้ยประชุมคนละ 10,000 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใด กรรมการ อนุกรรมการ และคณะทำงานชุดใด มีการประชุมเกินกว่า 1 ครั้ง คงให้ได้รับเบี้ยประชุมคนละ 10,000 บาทเท่านั้น
3. คณะกรรมการตรวจสอบให้ได้รับคำตอบแทนเป็นรายเดือนเท่ากับเบี้ยประชุมกรรมการบริษัท โดยที่ในเดือนใด ไม่มีการประชุมคงให้ได้รับคำตอบแทนด้วย
4. ให้คณะกรรมการบริษัท ได้รับเงินรางวัลประจำปี (Bonus) โดยคำนวณจากอัตราร้อยละ 0.2 ของกำไรสุทธิก่อนผลกำไร/ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากงบการเงินรวม ทั้งนี้ ในวงเงินรวมไม่เกิน 30 ล้านบาท และให้ใช้อัตราดังกล่าวสำหรับการคำนวณเงินรางวัลประจำปีในปีต่อไป

ตารางแสดงคำตอบแทนสำหรับกรรมการของบริษัทฯ ในปี 2555 สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555

หน่วย : ล้านบาท

คณะกรรมการ	จำนวน (ราย)	คำตอบแทนรวมเบี้ยประชุม และเงินรางวัลประจำปี
คณะกรรมการบริษัท	19	15.93 ¹⁾
คณะกรรมการตรวจสอบ ²⁾	3	1.08
คณะกรรมการอื่นๆ ³⁾	19	1.87

หมายเหตุ : 1) คำตอบแทนรวมเบี้ยประชุม สำหรับคณะกรรมการบริษัท ค่าเบี้ยประชุมสำหรับคณะอนุกรรมการบริษัท (ไม่รวมคำตอบแทนคณะกรรมการตรวจสอบ) ระหว่างวันที่ 1 มกราคม 2555 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2555 และเงินรางวัลประจำปี สำหรับช่วงดำรงตำแหน่ง ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2554 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2554

2) กรรมการบริษัท ที่ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นคณะกรรมการตรวจสอบ

3) บุคคลภายนอกที่คณะกรรมการบริษัท เชิญมาเป็นกรรมการ อนุกรรมการ หรือคณะทำงานชุดต่างๆ (มิได้เป็นกรรมการของบริษัทฯ)

ตารางแสดงคำตอบแทนสำหรับเจ้าหน้าที่บริหารของบริษัทฯ ในปี 2555 สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555

หน่วย : ล้านบาท

	จำนวน (ราย)	คำตอบแทนรวมเงินเดือน เงินรางวัลประจำปี และสวัสดิการ
เจ้าหน้าที่บริหาร	15	63.20

หมายเหตุ : *เจ้าหน้าที่บริหารจำนวน 15 รายรวมเจ้าหน้าที่บริหารที่เกษียณอายุและลาออกก่อนวันที่ 31 ธันวาคม 2555

คำตอบแทนอื่นๆ

สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสาร

คณะกรรมการบริษัทฯ

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

เจ้าหน้าที่บริหาร

เจ้าหน้าที่บริหารของบริษัทรวมทั้งคู่สมรสและบุตร จะได้รับบัตรโดยสารแบบสำรองที่นั่งได้ตามระเบียบบริษัทฯ ที่กำหนด

กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

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

กองทุนบำเหน็จพนักงาน

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

พนักงานที่อยู่ในกองทุนบำเหน็จ จะต้องมียูนิยามไม่ต่ำกว่า 3 ปี จึงจะมีสิทธิได้รับเงินบำเหน็จตามอายุงาน เมื่อพ้นสภาพจากการเป็นพนักงานที่มีสิทธิได้รับเงินบำเหน็จตามระเบียบบริษัทฯ ตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2535 ที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพแล้ว พนักงานที่เข้าทำงานหลังจากนี้จะสามารถเข้าเป็นสมาชิกกองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้อย่างเดียว และไม่สามารถเข้าเป็นสมาชิกกองทุนบำเหน็จพนักงาน กองทุนบำเหน็จพนักงานจึงไม่มีสมาชิกเพิ่มตั้งแต่วันเริ่มจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพและเงินบำเหน็จที่ให้แก่เจ้าหน้าที่บริหารในปี 2555 สิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555

	จำนวน (ราย)	จำนวนเงิน (ล้านบาท)
เจ้าหน้าที่บริหาร	13	3.3

หมายเหตุ : *เจ้าหน้าที่บริหารจำนวน 13 รายรวมเจ้าหน้าที่บริหารที่เกษียณอายุและลาออกก่อนวันที่ 31 ธันวาคม 2555



รายงานของคณะกรรมการธรรมาภิบาล

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินธุรกิจและบริหารจัดการตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของรัฐบาลวิสาหกิจที่กำหนดโดยกระทรวงการคลัง และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดีที่ยอมรับในระดับสากล (International Best Practice) ดังเห็นได้จากการที่บริษัทฯ ได้กำหนดเป้าหมายหลักองค์กรในการมุ่งที่จะเสริมสร้างประโยชน์สูงสุดให้แก่ผู้ถือหุ้น ด้วยการบริหารจัดการอย่างโปร่งใส เป็นธรรม และยึดมั่นในความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย ตลอดจนสภาพแวดล้อม สังคม และประเทศชาติ

บริษัทฯ ได้มีการนำข้อมูลในด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น หลักธรรมาภิบาลหรือหลักบรรษัทภิบาล หลักเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงาน มาตรฐานการดำเนินธุรกิจด้านต่างๆ มาใช้ในการวิเคราะห์สภาพปัจจุบันของบริษัทฯ เช่น จุดแข็ง จุดอ่อน ของกลยุทธ์ วัฒนธรรมองค์กร จริยธรรมองค์กร ค่านิยม และระบบอุปถัมภ์เพื่อให้ได้หลักคิด หลักปฏิบัติ และทราบถึงสิ่งที่ขัดขวางและสิ่งที่สนับสนุนความสำเร็จ เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการกำหนดกลยุทธ์ในการขับเคลื่อนให้ระบบธรรมาภิบาลภายในองค์กรเกิดความยั่งยืน และสร้างความพึงพอใจให้แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน

คณะกรรมการธรรมาภิบาลของบริษัทฯ มีความมุ่งมั่นและตระหนักถึงความสำคัญของระบบธรรมาภิบาล ด้วยคำนึงถึงปัญหาและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับบริษัทฯ จึงให้มีการเชื่อมโยงเรื่องธรรมาภิบาลกับระบบบริหารงานขององค์กร เพื่อบรรลุผลตามนโยบาย วัตถุประสงค์ และแผนยุทธศาสตร์ที่ตั้งไว้ เพื่อนำองค์กรสู่ความเป็นเลิศ โดยให้ผู้บริหารและพนักงานทุกระดับในองค์กร ดำเนินการปฏิบัติให้เห็นเป็นเชิงประจักษ์ในองค์กร ดังนี้

- **งานทรัพยากรบุคคล** ครอบคลุมทั้งการฝึกอบรม ประชุมนิเทศ การสรรหา การคัดเลือก การแต่งตั้ง โยกย้าย การเลื่อนตำแหน่ง การดำรงตำแหน่ง การติดตามและประเมินผล

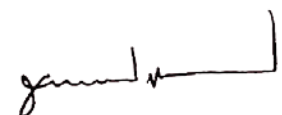
- **ระบบบริหารงานโดยรวมขององค์กร** ด้วยการทบทวนระบบงาน ปรับปรุงหลักการ แนวทางปฏิบัติ เช่น แนวทางปฏิบัติที่ดีของคณะกรรมการและผู้บริหาร ดำเนินงานด้วยความโปร่งใส การเปิดเผยข้อมูล การเสริมสร้างคุณธรรม จริยธรรม การสนับสนุนการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วน

- **ปรับปรุงกฎ ระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง** เพื่อให้สอดคล้องและทันต่อเหตุปัจจุบัน

- **การดูแลสังคมและสิ่งแวดล้อม** โดยมีการดำเนินงานอย่างสม่ำเสมอต่อเนื่อง ซึ่งอยู่ภายใต้การดูแลของคณะกรรมการส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม ซึ่งกำหนดนโยบายและแนวทางที่ชัดเจนของบริษัทฯ ต่อการมีส่วนร่วมรับผิดชอบต่อสังคม เพื่อแสดงให้เห็นถึงความมุ่งมั่นและทุ่มเทของบริษัทฯ ในการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ผสมผสานแนวคิดและนวัตกรรมในรูปแบบสีเขียว (Green Innovation)

ผลจากการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ตามหลักการกำกับดูแลกิจการดังกล่าว ส่งผลให้บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับด้านการกำกับดูแลกิจการจากองค์กรอิสระต่างๆ ในระดับ “ดีมาก” อย่างต่อเนื่องจาก ปี 2549-2554 บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับด้านการกำกับดูแลกิจการ โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors : IOD) โดยมีคะแนนในภาพรวมอยู่ในเกณฑ์ “ดีมาก” ติดต่อกันเป็นปีที่ 6 และในปี 2555 บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับด้านการกำกับดูแลกิจการ โดยมีคะแนนในภาพรวมอยู่ในเกณฑ์ “ดีเลิศ” โดยเฉพาะในปี 2555 บริษัทฯ ได้รับโล่เกียรติคุณรางวัล “ดีเยี่ยม” จากการประกวดแผนงานส่งเสริมธรรมาภิบาลใน รัฐวิสาหกิจ ประเภทบริษัทมหาชน ประจำปี พ.ศ. 2555 โดยบริษัทฯ ได้รับรางวัล “ดีเยี่ยม” จาก “โครงการประสิทธิภาพการดำเนินการพัสดุแบบบูรณาการ” และรางวัล “ดี” จาก “โครงการพัฒนาศูนย์ข้อมูลข่าวสาร”

จากผลของการประเมินการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ และการได้รับรางวัลเกียรติคุณต่างๆ สะท้อนให้เห็นถึงความมุ่งมั่นของคณะกรรมการบริษัทฯ ฝ่ายบริหาร และพนักงาน ที่ให้ความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจอย่างโปร่งใส ตรวจสอบได้ และให้ความเป็นธรรมต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย ซึ่งจะช่วยเสริมสร้างให้บริษัทฯ เติบโตอย่างยั่งยืนและเกิดผลดีต่อประเทศชาติโดยรวมต่อไป



(นายธีรศักดิ์ สุวรรณยศ)

ประธานกรรมการธรรมาภิบาล

การปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นรัฐวิสาหกิจที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ จึงมีพันธกิจที่ต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับแนวคิดของธรรมาภิบาลในภาครัฐ และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของภาคเอกชนตามที่กำหนดในตลาดหลักทรัพย์ฯ บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจด้วยความโปร่งใส รับผิดชอบและเป็นธรรมต่อสังคม โดยยึดมั่นในหลักจริยธรรม และหลักธรรมาภิบาลที่ได้มีการพัฒนาให้เหมาะสมกับการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคม บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญในหลักการและแนวทางปฏิบัติตามหลักธรรมาภิบาลที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบต่อสังคมและเป็นธรรม เช่น การกำหนดอย่างชัดเจนเกี่ยวกับหน้าที่ความรับผิดชอบต่อสังคม ความเป็นอิสระ และการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ การเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใส มีระบบการตรวจสอบ และการบริหารความเสี่ยงที่รอบคอบ รัดกุม เพื่อความเชื่อมั่นและเพิ่มมูลค่าให้แก่ ลูกค้า ผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีการพิจารณาแนวโน้มและความเคลื่อนไหวในระดับสากล เพื่อให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงและได้มอบหมายให้คณะกรรมการธรรมาภิบาลดำเนินการปรับปรุง แก้ไขในหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีให้ทันสมัย เหมาะสม สอดคล้องกับสถานการณ์ทางเศรษฐกิจและสังคมที่เปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา อีกทั้งยังมีการให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับแนวปฏิบัติที่ถูกต้อง เพื่อให้พนักงานทุกคนสามารถนำไปใช้ในการปฏิบัติงาน รวมทั้งมีการติดตามและประเมินผลเป็นประจำ

จากผลการดำเนินการตามหลักธรรมาภิบาลและหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ทำให้บริษัทฯ ได้รับการประเมินจากองค์กรอิสระต่างๆ ในระดับ “ดีมาก” อย่างต่อเนื่องจากปี 2549 ติดต่อกันเป็นเวลา 6 ปีและในปี 2555 บริษัทฯ ได้รับการประเมินอยู่ในระดับ “ดีเลิศ” พร้อมทั้งได้รับโล่เกียรติคุณรางวัล “ดีเยี่ยม” จากการประกวดแผนงานส่งเสริมธรรมาภิบาลในรัฐวิสาหกิจประเภทบริษัทมหาชน ประจำปี พ.ศ. 2555 โดยบริษัทฯ ได้รับรางวัล “ดีเยี่ยม” จาก “โครงการประสิทธิภาพการดำเนินการพัสดุแบบบูรณาการ” และรางวัล “ดี” จาก “โครงการพัฒนาศูนย์ข้อมูลข่าวสาร”

1. นโยบายเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี

บริษัทฯ ได้ตระหนักและเล็งเห็นถึงความสำคัญของหลักธรรมาภิบาลและหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ดังนั้น บริษัทฯ จึงปลูกฝังหลักการดังกล่าวในสำนึกและพฤติกรรมของคณะกรรมการบริษัทฯ ฝ่ายบริหาร และพนักงาน เพื่อให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เติบโตอย่างมั่นคงและยั่งยืน

คณะกรรมการบริษัทฯ มีนโยบายให้ความสำคัญต่อการดำเนินงานตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยยึดหลักธรรมาภิบาลสากล เป็นแนวทางในการดำเนินงาน จึงกำหนดกรอบนโยบายการกำกับดูแลกิจการ ซึ่งครอบคลุมองค์ประกอบที่สำคัญ 4 ด้าน ได้แก่

ด้าน รัฐ สังคมและสิ่งแวดล้อม

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

ด้านผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้เสีย

- มุ่งเน้นการให้บริการทุกระดับด้วยความประทับใจ ผู้รับบริการ/ผู้มีส่วนได้เสีย ได้รับการอำนวยความสะดวกและได้รับการตอบสนองตามต้องการ
- สร้างกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของผู้รับบริการ และผู้มีส่วนได้เสียผ่านช่องทางต่างๆ
- ส่งเสริม สนับสนุน แนวทางใหม่ๆ ตลอดจนการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาประยุกต์ใช้ในการพัฒนาการให้บริการ เพื่อความสะดวกและทันสมัย

- ส่งเสริมการให้บริการ โดยยึดหลักความพึงพอใจของผู้รับบริการ แสดงความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นอย่างเป็นธรรม อันเนื่องมาจากการบริการที่ผิดพลาด หรือไม่เป็นไปตามสัญญาหรือข้อตกลง
- มุ่งมั่นที่จะเปิดโอกาสในการแข่งขันการให้บริการอย่างเป็นธรรมและเสมอภาค

ค่านองศ์กร

- สร้างระบบการกำกับดูแลและป้องกันมิให้เกิดการขัดแย้งทางผลประโยชน์ (Conflict of Interest) ในการดำเนินงาน และทบทวนระบบการกำกับดูแลขององค์กรอย่างสม่ำเสมอ
- ส่งเสริม ปลุกฝัง และกระตุ้น สร้างบรรยากาศให้ตระหนักถึงความเสี่ยงต่อการผิดจริยธรรม จนเป็นวัฒนธรรม องค์กรโดยเน้นย้ำถึงผลกระทบที่เกิดจากการดำเนินงานที่ไม่สอดคล้องกับหลักคุณธรรม จริยธรรม และธรรมาภิบาล
- สร้างกระบวนการป้องกันและรับมือกับเหตุการณ์ที่คาดไม่ถึง เช่น กรณีที่ผลิตภัณฑ์ บริการ และการปฏิบัติการ มีผลกระทบในเชิงลบต่อสังคม รวมถึงการคาดการณ์ล่วงหน้า ถึงความกังวลของสาธารณะที่มีผลต่อผลิตภัณฑ์ บริการ และการปฏิบัติการ
- ให้ความสำคัญต่อความถูกต้องและความชัดเจนของข้อมูลที่เผยแพร่สู่สาธารณชน โดยปรับปรุงพัฒนาระบบ การจัดการฐานข้อมูลให้ถูกต้อง ทันสมัยอยู่ตลอดเวลา และเน้นย้ำให้ผู้ปฏิบัติงานทุกระดับยึดถือปฏิบัติโดยเคร่งครัด
- ส่งเสริมและจัดให้มีระบบบริหารความเสี่ยง ที่เกี่ยวกับประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการปฏิบัติงาน ความถูกต้อง ของรายงานและการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ภายใต้การกำกับดูแลและควบคุมภายในที่ดี

ค่านปฏิบัติการ

- ให้ความสำคัญ สนับสนุน ผลักดัน การพัฒนาทรัพยากรบุคคล การสร้างความผูกพันองค์กร และการสืบทอด ตำแหน่งอย่างมีระบบและต่อเนื่อง
- มุ่งมั่นที่จะสร้างบรรยากาศในการทำงานที่ดึงดูดและรักษาพนักงานที่มีคุณภาพ พร้อมจัดให้มีการพัฒนา ความสามารถและทักษะที่จำเป็น เพื่อให้พนักงานพัฒนาศักยภาพและสามารถทำงานอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด
- ส่งเสริม สนับสนุน จัดให้มีระบบการแลกเปลี่ยน เรียนรู้ ประสบการณ์และความรู้ในการปฏิบัติงานทุกระดับ เพื่อยกระดับมาตรฐานในการปฏิบัติงาน
- เคารพในสิทธิส่วนบุคคลของเจ้าหน้าที่/พนักงาน หลีกเลี่ยงการนำเอาข้อมูล หรือเรื่องราวของเจ้าหน้าที่/พนักงาน ทั้งในเรื่องที่เกี่ยวกับการปฏิบัติงานและเรื่องส่วนตัวไปเปิดเผย หรือวิพากษ์วิจารณ์ในลักษณะที่จะก่อให้เกิด ความเสียหายแก่เจ้าหน้าที่/พนักงาน หรือภาพลักษณ์โดยรวมขององค์กร
- กำกับดูแลให้พนักงานปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต โปร่งใส เพื่อประโยชน์สูงสุดขององค์กร และไม่ดำเนินการ ที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
- ให้ความสำคัญและความเป็นธรรมกับพนักงานทุกระดับ จัดให้มีกระบวนการรับข้อร้องเรียนจากพนักงานอย่างเป็น ระบบ ในเรื่องการปฏิบัติที่ไม่เป็นธรรมของผู้บังคับบัญชา

หลักบรรษัทภิบาลของการป็นไทย

- การสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่องค์กรในระยะยาว (Creation of Long Term Value) ส่งเสริมและปลุกฝังให้ผู้ปฏิบัติงาน มีวิสัยทัศน์และตระหนักถึงความสำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในทุกด้าน ซึ่งเป็นการสร้าง มูลค่าเพิ่ม ให้แก่องค์กรในระยะยาว ตลอดจนจัดให้มีคณะกรรมการต่างๆ ตามหลักธรรมาภิบาล และผู้บริหารต้องปฏิบัติ ตามนโยบายว่าด้วยการสรรหา แต่งตั้ง โยกย้ายและพิจารณาความดีความชอบด้วยความโปร่งใสและเป็นธรรม
- ความโปร่งใส (Transparency) ดูแลให้มีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญทั้งข้อมูลด้านการเงินและด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง กับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ภายในระยะเวลาที่เหมาะสม และผ่านช่องทางที่ผู้เกี่ยวข้องสามารถเข้าถึงข้อมูล ได้สะดวก และจัดให้มีหน่วยงานประชาสัมพันธ์และหน่วยงานนักลงทุนสัมพันธ์ทำหน้าที่เผยแพร่ข้อมูลและข่าวสาร ทั่วไปเกี่ยวกับบริษัทฯ ให้สาธารณชนได้รับทราบ อีกทั้งผู้ปฏิบัติงานจะต้องไม่มีผลประโยชน์ส่วนตน ในการปฏิบัติ

หน้าที่หรือละเว้นการดำเนินการใดๆ ในลักษณะที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัทฯ ไม่ใช่ข้อมูลแสวงหาผลประโยชน์เพื่อตนเองหรือผู้อื่น ตลอดจนผู้ปฏิบัติงานต้องไม่รับตำแหน่งกรรมการหรือที่ปรึกษาให้แก่บริษัท หรือบุคคลใดๆ ซึ่งจะก่อหรืออาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัทฯ รวมถึงการรับทรัพย์สินหรือประโยชน์อื่นใดของผู้ปฏิบัติงาน จะต้องอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติกำหนด

- **ความรับผิดชอบในหน้าที่ (Responsibility)** ผู้ปฏิบัติงานต้องอุทิศตนในการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรู้และประสบการณ์อย่างเต็มความสามารถโดยให้ความสำคัญต่อการตอบสนองความต้องการของผู้ถือหุ้น ลูกค้า คู่ค้า และพนักงาน และใช้ดุลยพินิจในการปฏิบัติหน้าที่อย่างเป็นอิสระด้วยความสุจริตและเป็นธรรมตลอดจนหลีกเลี่ยงการกระทำใดๆ อันเป็นการขัดแย้งกับผลประโยชน์ของบริษัทฯ หรือเป็นการใช้โอกาสหรือข้อมูลที่ได้จากการเป็นผู้ปฏิบัติงานของบริษัทฯ เพื่อแสวงหาผลประโยชน์สำหรับตนเองหรือผู้อื่น ซึ่งผู้บริหารจะต้องส่งเสริมและปลูกฝังผู้ใต้บังคับบัญชาให้มีจิตสำนึกของความรับผิดชอบอย่างสูงในการปฏิบัติหน้าที่
- **ความรับผิดชอบต่อผลการปฏิบัติหน้าที่ (Accountability)** ผู้ปฏิบัติงานต้องตั้งใจปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถ และใช้ความระมัดระวังเยี่ยงผู้มีความรู้และประสบการณ์ พร้อมทั้งจะรับผิดชอบต่อผลการกระทำของตน รวมถึงชี้แจงและอธิบายการตัดสินใจและการกระทำของตนต่อคณะกรรมการบริษัทฯ ผู้บังคับบัญชา ผู้ถือหุ้น ลูกค้า คู่ค้า และผู้มีส่วนได้เสียอื่นๆ ของบริษัทฯ ส่งเสริมและปลูกฝังให้ผู้ปฏิบัติงานมีจิตสำนึกความรับผิดชอบ
- **ความเป็นธรรม (Equitable Treatment)** ผู้ปฏิบัติงานต้องดำเนินการและปฏิบัติหน้าที่ของตนเองด้วยความเป็นธรรมโดยการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียอย่างเท่าเทียมกัน ไม่เลือกปฏิบัติเนื่องจากความแตกต่างในด้านเชื้อชาติ สัญชาติ ศาสนา เพศ หรือเหตุอื่นอันไม่เป็นธรรม รวมถึงประพฤติปฏิบัติต่อคู่แข่งทางการค้าให้สอดคล้องกับหลักสากลภายใต้กรอบแห่งกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ไม่ละเมิดความลับ หรือล่วงรู้ความลับทางการค้าของคู่แข่งทางการค้าด้วยวิธีผิดกฎหมาย และจัดให้มีช่องทางให้พนักงานสามารถแจ้งเรื่องที่ผิดกฎหมายหรือผิดระเบียบของบริษัทฯ และดูแลให้ข้อร้องเรียนได้รับการตอบสนองภายในระยะเวลาที่เหมาะสม

2. ผู้ถือหุ้น : สิทธิและความเท่าเทียมกันของผู้ถือหุ้น

สิทธิของผู้ถือหุ้น

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

การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

นโยบายของบริษัทฯ คือการอำนวยความสะดวกให้ผู้ถือหุ้น และปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน เป็นธรรม และเป็นไปตามข้อกำหนดกฎหมาย เช่น การปกป้องสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น การกำหนดให้สิทธิออกเสียงในที่ประชุมเป็นไปตามจำนวนหุ้นที่ผู้ถือหุ้นถืออยู่โดยหนึ่งหุ้นมีสิทธิเท่ากับหนึ่งเสียง การกำหนดให้กรรมการอิสระเป็นผู้มีหน้าที่ดูแลผู้ถือหุ้นส่วนน้อย เป็นต้น

ในส่วนของนโยบายและวิธีการดูแลผู้บริหารในการนำข้อมูลภายในไปใช้ บริษัทฯ ได้ออกประกาศบริษัทฯ เรื่องการป้องกันการนำข้อมูลภายในเพื่อประโยชน์ส่วนตน ตั้งแต่ปี 2547 เพื่อห้ามกรรมการ รวมถึงกรรมการที่พ้นตำแหน่งในช่วง 6 เดือน และผู้บริหาร ซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ก่อนการประกาศงบการเงิน 1 เดือน และหลังประกาศ 3 วัน รวมทั้งได้จัดทำวาระเรื่องช่วงระยะเวลาห้ามทำการซื้อขายหุ้นการปันไทยตามประกาศบริษัทฯ เป็นรายไตรมาส เพื่อแจ้งให้คณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารทราบ ตลอดจนมีจดหมายแจ้งเป็นรายบุคคลด้วย นอกจากนี้ ยังจัดทำวาระแจ้งคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารทุกเดือน เรื่อง รายงานการถือครองหุ้นในบริษัทฯ ของกรรมการและผู้บริหารระดับสูง รวมทั้งของคู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ เพื่อแจ้งให้ทราบถึงการเปลี่ยนแปลงการถือครองหุ้นของคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหาร รวมทั้งกำหนดไว้ในจรรยาบรรณของบริษัทฯ ให้การเปิดเผยหรือใช้ข้อมูลภายในเพื่อประโยชน์ส่วนตนถือว่าเป็นการผิดวินัยพนักงาน

3. สิทธิของผู้มีส่วนได้เสีย

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจโดยยึดหลักธรรมาภิบาล หรือ หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของรัฐบาลกิจ รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดีที่ยอมรับในระดับสากล (International Best Practice) เพื่อความเป็นองค์กรที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล มีความโปร่งใส สร้างความเชื่อมั่นและความพึงพอใจแก่ลูกค้า สร้างมูลค่าสูงสุดสำหรับผู้ถือหุ้น และมุ่งเน้นสร้างประโยชน์ให้กับผู้มีส่วนได้เสียในทุกภาคส่วนอย่างเป็นธรรม

ในฐานะสายการบินแห่งชาติ บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจด้วยความรับผิดชอบต่อสังคม ซึ่งสอดคล้องกับหลักมาตรฐานสิ่งแวดล้อมสากล เพื่อลดมลพิษและผลกระทบต่างๆ อันเกิดจากการดำเนินงาน และเพื่อให้เป็นไปตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550 ที่บัญญัติให้มีประมวลจริยธรรม บริษัทฯ ได้กำหนดแนวทางการปฏิบัติไว้เป็นลายลักษณ์อักษรในคู่มือประมวลบรรษัทภิบาล และจริยธรรม เพื่อให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ยึดถือปฏิบัติ ดังนี้

ประเทศชาติ

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจด้วยความโปร่งใสสามารถตรวจสอบได้ ช่วยให้บริษัทฯ เติบโตอย่างยั่งยืนและเกิดผลดีต่อประเทศชาติโดยไม่กระทำการใดๆ อันจะก่อให้เกิดผลเสียต่อประเทศชาติ

สังคมและส่วนรวม

บริษัทฯ คำนึงถึงทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และประโยชน์ส่วนรวม โดยปลูกฝังให้เกิดจิตสำนึกรับผิดชอบต่อ “สังคมและส่วนรวม” รวมทั้งให้การสนับสนุน ส่งเสริม หรือมีส่วนร่วมในกิจกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อสังคมหรือชุมชนต่างๆ

ผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจเพื่อสร้างผลตอบแทนที่ดีอย่างต่อเนื่องและยั่งยืนให้แก่ “ผู้ถือหุ้น” และปฏิบัติตาม “ผู้ถือหุ้น” ทุกรายได้ด้วยความเสมอภาค

ลูกค้า

บริษัทฯ จะให้บริการที่มีคุณภาพ โดยใส่ใจในเรื่องความปลอดภัย ความสะดวกสบาย และแสวงหาวิธีการที่สามารถสนองความต้องการของ “ลูกค้า” อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและความพึงพอใจ

คู่ค้า เจ้าหนี้ และลูกหนี้

บริษัทฯ จะดำเนินการให้ “คู่ค้า เจ้าหนี้ และลูกหนี้” มั่นใจได้ว่าจะได้รับการปฏิบัติอย่างเสมอภาคและเป็นธรรม โดยตั้งอยู่บนพื้นฐานของความสัมพันธ์ทางธุรกิจและการได้รับผลตอบแทนที่เป็นธรรมต่อทั้งสองฝ่าย รวมทั้งหลีกเลี่ยงสถานการณ์ที่อาจเกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์

4. การประชุมผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ได้จัดให้มีการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี ตามข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์ฯ โดยได้ปฏิบัติตามแนวทางการจัดประชุมผู้ถือหุ้นที่ดีของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) รวมทั้งปรับปรุงเพิ่มเติมตามหลักเกณฑ์ของบริษัท ทริส คอร์ปอเรชั่น จำกัด (TRIS Corp) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) และตรวจสอบให้การประชุมผู้ถือหุ้นมีข้อปฏิบัติครบถ้วนตามข้อกำหนดที่ระบุไว้ใน Annual General Meeting Checklist (AGM Checklist) ตามโครงการประเมินคุณภาพการจัดประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีของบริษัทจดทะเบียน โดยสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย สมาคมบริษัทจดทะเบียน และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) เพื่อยกระดับคุณภาพการจัดการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปีของบริษัทฯ ดังนี้

การกำหนดวัน เวลา สถานที่ในการประชุม

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 3/2555 เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2555 ได้มีมติกำหนดให้จัดการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2555 ในวันที่ 25 เมษายน 2555 ซึ่งอยู่ภายในกำหนดระยะเวลา 4 เดือน นับแต่วันปิดบัญชีประจำปีของบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้เปิดเผยมติดังกล่าวในเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ และเผยแพร่ คำบอกกล่าวเรียกประชุมผู้ถือหุ้นในเว็บไซต์ของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 22 มีนาคม 2555 โดยการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2555 ได้จัดขึ้น ณ ห้องมิราเคิลแกรนด์ บอลรูม ชั้น 4 โรงแรมมิราเคิล แกรนด์ คอนเวนชัน ถนนวิภาวดีรังสิต กรุงเทพมหานคร มีผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะแทนจำนวน 4,601 ราย ถือหุ้นรวมกันทั้งสิ้น 1,739,379,275 หุ้น เกินกว่า 1 ใน 3 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมดของบริษัทฯ เข้าร่วมประชุม ครบเป็นองค์ประชุมตามข้อบังคับของบริษัทฯ

ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น

ในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2555 เพื่อเป็นการส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการที่ดีเกี่ยวกับการดูแลสิทธิของผู้ถือหุ้น บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอเรื่องเพื่อพิจารณาบรรจุเป็นวาระการประชุมและเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อรับการพิจารณาเลือกตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ เป็นการล่วงหน้าก่อนที่บริษัทฯ จะส่งหนังสือเชิญประชุม คือ ตั้งแต่เดือนตุลาคม - ธันวาคม 2554 โดยมีรายละเอียดหลักเกณฑ์และวิธีการตามที่ได้เปิดเผยบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ พร้อมทั้งได้มีหนังสือแจ้งตลาดหลักทรัพย์ฯ ในเรื่องดังกล่าว

การส่งเอกสารการประชุมและการมอบฉันทะ

บริษัทฯ ได้จัดส่งหนังสือเชิญประชุม ซึ่งบรรจุวาระที่สำคัญอย่างครบถ้วนตามกฎหมาย ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และข้อบังคับของบริษัทฯ อาทิ รายละเอียดวาระการประชุมที่เพียงพอที่จะประกอบการตัดสินใจ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ระบุอย่างชัดเจนในแต่ละวาระที่น่าเสนอว่า เป็นเรื่องที่น่าเสนอเพื่อทราบ เพื่ออนุมัติ หรือเพื่อพิจารณารวมทั้งนำเสนอความเห็นของคณะกรรมการบริษัทฯ ในแต่ละวาระอย่างชัดเจน รายงานการประชุมครั้งที่ผ่านมา รายงานประจำปี พร้อมทั้งเอกสารประกอบการประชุม เอกสารที่ต้องใช้ในการมอบฉันทะและระบุวิธีการไว้วางใจ ให้แก่ผู้ถือหุ้นได้พิจารณาล่วงหน้าก่อนการประชุมมากกว่า 21 วัน และได้ประกาศในหนังสือพิมพ์รายวันภาษาไทย เรื่องคำบอกกล่าวเรียกประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นติดต่อกันไม่น้อยกว่า 3 วัน และก่อนวันประชุมไม่น้อยกว่า 3 วัน รวมถึงได้เผยแพร่หนังสือเชิญประชุมพร้อมทั้งเอกสารประกอบการประชุมในเว็บไซต์ของบริษัทฯ ล่วงหน้าก่อนการประชุมมากกว่า 30 วัน เพื่อบอกกล่าวผู้ถือหุ้นล่วงหน้าในเวลาเพียงพอสำหรับเตรียมตัวศึกษาข้อมูลในการพิจารณาเกี่ยวกับวาระการประชุมก่อนมาเข้าร่วมประชุม หนังสือเชิญประชุมได้จัดส่งให้กับผู้ถือหุ้นทุกรายที่มีรายชื่อปรากฏในสมุด ทะเบียนผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ รวมทั้งได้แต่งตั้งกรรมการอิสระ เป็นผู้รับมอบฉันทะแทนผู้ถือหุ้น ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นประสงค์จะมอบฉันทะให้ผู้อื่นมาประชุมแทน สามารถเลือกมอบฉันทะให้บุคคลใดบุคคลหนึ่ง หรือกรรมการอิสระของบริษัทฯ เข้าร่วมประชุมแทนได้

วัตถุประสงค์

การเข้าร่วมประชุมและการลงทะเบียน

บริษัทฯ ได้แจ้งในเอกสารประกอบการประชุมที่จัดส่งพร้อมหนังสือเชิญประชุม เพื่อให้ผู้ถือหุ้นทราบถึงกระบวนการและขั้นตอนในการเข้าร่วมประชุม การตรวจสอบเอกสารหรือหลักฐานเพื่อแสดงสิทธิในการเข้าร่วมประชุม บริษัทฯ ได้อำนวยความสะดวกให้กับผู้ถือหุ้น โดยได้กำหนดวันเวลาการประชุม สถานที่ประชุมที่มั่นใจในด้านการรักษาความปลอดภัยให้กับผู้ถือหุ้น จัดเจ้าหน้าที่ลงทะเบียน และกำหนดจุดบริการรับลงทะเบียนให้แก่ผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะที่เข้าร่วมประชุมอย่างเหมาะสมและเพียงพอ โดยผู้ถือหุ้นสามารถลงทะเบียนเข้าร่วมประชุมได้ล่วงหน้าก่อนเวลาประชุม 2 ชั่วโมง และต่อเนื่องจนกว่าการประชุมผู้ถือหุ้นจะแล้วเสร็จ รวมถึงการจัดของที่ระลึก และการเลี้ยงรับรองที่เหมาะสมแก่ผู้ถือหุ้นที่มาประชุมด้วย

การเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นของคณะกรรมการและฝ่ายบริหารของบริษัทฯ

ในปี 2555 นายอำพน กิตติอำพน ประธานกรรมการบริษัทฯ ทำหน้าที่ประธานของที่ประชุม โดยมีกรรมการและคณะกรรมการชุดต่างๆ รวมทั้งฝ่ายบริหารของบริษัทฯ เข้าร่วมประชุม เพื่อรับฟังความคิดเห็นและตอบข้อซักถามของผู้ถือหุ้น ดังนี้

กรรมการและคณะกรรมการชุดต่างๆ

1. นายอำพน	กิตติอำพน	ประธานกรรมการ และกรรมการอิสระ
2. นายอารีพงศ์	ภู่อุ่ม	รองประธานกรรมการ และประธานกรรมการสรรหากำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร
3. นายคณิศ	แสงสุพรรณ	กรรมการอิสระ กรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร และประธานกรรมการบริหาร
4. นายอภิพร	ภาณุวัฒน์	กรรมการอิสระ ประธานกรรมการส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม และกรรมการสรรหากำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร
5. พลตำรวจเอก เปรียวพันธ์	ดามาพงศ์	กรรมการ และประธานกรรมการธรรมาภิบาล
6. นายศิลปชัย	จารุเกษมรัตน์	กรรมการ และประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง
7. นายธีรศักดิ์	สุวรรณยศ	กรรมการ กรรมการบริหารความเสี่ยง และกรรมการธรรมาภิบาล
8. พลอากาศเอก ม.ล. สุปรีชา	กมลาศน์	กรรมการ และกรรมการบริหารความเสี่ยง
9. นายจุตินันท์	ภิรมย์ภักดี	กรรมการ กรรมการตรวจสอบ และกรรมการส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม
10. นายประดิษฐ์	สินธวรงค์	กรรมการ
11. นายวรเดช	หาญประเสริฐ	กรรมการ
12. นายปิยสวัสดิ์	อัมระนันท์	กรรมการ กรรมการธรรมาภิบาล กรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร กรรมการบริหารความเสี่ยง และกรรมการส่งเสริมกิจการเพื่อสังคม

ฝ่ายบริหารบริษัทฯ

1. นายปิยสวัสดิ์	อัมระนันท์	กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
2. นายปานจิต	ชนะภัย	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการพาณิชย์
3. เรืออากาศเอก มนตรี	จำเรียง	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายช่าง
4. นายโชคชัย	ปัญญาพงศ์	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายกลยุทธ์ และพัฒนาธุรกิจ

5. นาวาอากาศตรี อัษฎาวุธ	วัฒนางกูร	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายปฏิบัติการ
6. นายธีรพล	โชติชนาภิบาล	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายผลิตภัณฑ์และบริการลูกค้า
7. นายตฤณ	บุญนาถ	กรรมการผู้จัดการหน่วยธุรกิจการบริการภาคพื้น
8. นายนิรุจน์	มณีพันธ์	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการ บริษัทฯ ทำหน้าที่เลขานุการการประชุม
9. นายสาธก	วระธริน	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายทรัพยากรบุคคล
10. นางวสุกานต์	วิศาลสวัสดิ์	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายการเงินและการบัญชี
11. นางสาวศุคนธ์	นะวงศ์	ผู้อำนวยการใหญ่สำนักงานการตรวจสอบภายใน
12. นางสาวนที	อิศวพรชัย	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายสื่อสารองค์กรและประชาสัมพันธ์
13. นายประกอบเกียรติ	นินนาท	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายธุรกิจปิโตรเลียมและประกันภัย
14. นางชุตดา	ธนะภูมิ	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากร
15. นายรัช	ตันตนันตา	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการเงินองค์กร
16. นายพิเชษฐ	เรียงวัฒนสุข	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารความเสี่ยง
17. นายธงชัย	สิงห์กุล	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบัญชีการเงิน
18. นางพินคำ	โรหิตเสถียร	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริการบนเครื่องบิน
19. นายพิชัย	จิงอนุวัตร	กรรมการผู้จัดการฝ่ายการพาณิชย์สินค้าและไปรษณียภัณฑ์
20. นายชัยฤกษ์	ทิพย์จันทร์	ผู้อำนวยการใหญ่สังกัดสำนักงาน กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
21. นายเล็ก	กลินวิบูลย์	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น
22. นางสาวริตา	ลีลายุทธ	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบัญชีบริหารและงบประมาณ
23. ร้อยตรี อนุสรณ์	นาคศรีชุม	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้น
24. เรืออากาศโท วุฒิชัย	สงวนหมู่	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายซ่อมใหญ่
25. นายวรเนติ	หล้าพระบาง	กรรมการผู้จัดการหน่วยธุรกิจการบินไทยสมายล์
26. ร้อยโท อธิศักดิ์	พัตชีนใจ	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายปฏิบัติการบิน
27. นายดุลยพงศ์	สุขานุศาสน์	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพันธมิตรและพัฒนาธุรกิจ การพาณิชย์
28. เรืออากาศเอก กนก	ทองเผือก	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารทรัพยากรบุคคล
29. นายฉลองชัย	หิรัญเลขา	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายวางแผนการตลาด และบริหารรายได้
30. เรืออากาศโท สุรพล	อิศรางกูร ณ อยุธยา	กรรมการผู้จัดการฝ่ายครัวการบิน
31. นายบำเพ็ญ	สรรพศรี	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายกฎหมาย และกำกับกิจกรรมองค์กร
32. นางสาวจิระพันธ์	ศิริไพรวัน	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและโครงการสำคัญ
33. นายสาโรจน์	ยุทธไทร	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายงานบริการเทคโนโลยีสารสนเทศ
34. นางเดือนเพ็ญ	ทิมกุล	ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายกลยุทธ์และแผน

การเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นซักถามและแสดงความคิดเห็น การลงมติ และการบันทึกรายงานการประชุม

ในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2555 ก่อนดำเนินการประชุมประธานในที่ประชุมได้มีการแจ้งรายละเอียดขององค์ประชุม อธิบายวิธีการลงคะแนน การนับคะแนน การใช้บัตรลงคะแนน การเก็บบัตรลงคะแนน การนับคะแนนเสียง และเปิดเผยผลการนับคะแนนในแต่ละวาระอย่างชัดเจน โปร่งใส รวมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นซักถาม หรือแสดงความคิดเห็นอย่างเหมาะสมและเพียงพอ และให้ฝ่ายบริหารที่เกี่ยวข้องชี้แจงและให้ข้อมูลต่างๆ แก่ผู้ถือหุ้นอย่างครบถ้วนและชัดเจน สำหรับการลงคะแนนและนับคะแนนเสียง บริษัทฯ ปฏิบัติตามข้อบังคับของบริษัทฯ ที่กำหนดให้ 1 หุ้น เป็น 1 เสียง และนับเสียงข้างมากหรือไม่น้อยกว่า 2 ใน 3 เป็นมติ โดยในวาระทั่วไปใช้บัตรลงคะแนนเฉพาะกรณีที่ผู้ถือหุ้นไม่เห็นด้วยและงดออกเสียงสำหรับวาระเลือกตั้งกรรมการใช้บัตรลงคะแนน เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย และงดออกเสียง รวมทั้งบริษัทฯ มีการจดบันทึกรายงานการประชุมอย่างครบถ้วนและมีการบันทึกภาพการประชุมในลักษณะสื่ออิเล็กทรอนิกส์ และพร้อมให้บริการเผยแพร่แก่ผู้ถือหุ้นที่สนใจ

ภายหลังวันประชุมผู้ถือหุ้น

การแจ้งมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ได้แจ้งมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นผ่านระบบข่าวของตลาดหลักทรัพย์ฯ ภายหลังจากการประชุมผู้ถือหุ้นในวันเดียวกัน โดยมีมติดังกล่าวได้ระบุผลของมติ (เห็นชอบ/ไม่เห็นชอบ) และผลของการลงคะแนนเสียง (เห็นด้วย/ไม่เห็นด้วย/งดออกเสียง) ในแต่ละวาระ และจัดส่งรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น ซึ่งจดบันทึกการซื้อกรรมการ/ผู้บริหารที่เข้าร่วมประชุม ผลของมติ (เห็นชอบ/ไม่เห็นชอบ) และผลของการลงคะแนนเสียง (เห็นด้วย/ไม่เห็นด้วย/งดออกเสียง) ในวาระที่ขอรับรอง/อนุมัติจาก ผู้ถือหุ้น รวมทั้งประเด็นอภิปรายที่สำคัญ ข้อซักถามของผู้ถือหุ้นในแต่ละวาระและการชี้แจงของบริษัทฯ อย่างละเอียดให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ และหน่วยงานราชการภายในระยะเวลา 14 วัน นับแต่วันประชุมผู้ถือหุ้น พร้อมทั้งเผยแพร่รายงานการประชุมผู้ถือหุ้นบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ

5. กาวะผู้นำและวิสัยทัศน์

วิสัยทัศน์ที่ดีของผู้นำ ควรตั้งมั่นอยู่บนพื้นฐานความเป็นจริง แต่มีความท้าทายและสอดคล้องกับค่านิยมหลักขององค์กร ผู้นำควรสามารถใช้วิสัยทัศน์เป็นเครื่องนำทางในการตัดสินใจ เพื่อนำพาองค์กรไปสู่ความสำเร็จและยั่งยืน ด้วยการมุ่งเน้นประโยชน์สูงสุดสำหรับ ลูกค้า ผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน รวมถึง พนักงานทุกระดับ และควรมีการสื่อสารให้เข้าใจถึงผลประโยชน์สำหรับกลุ่มต่างๆ เหล่านั้น

คณะกรรมการบริษัทฯ มีการพัฒนาวิสัยทัศน์อย่างสม่ำเสมอ เพื่อนำมากำหนดทิศทางขององค์กรว่าควรก้าวไปในทิศทางใด ด้วยการพิจารณาค่านิยมและอุดมคติขององค์กรที่ยังมีประโยชน์และมีคุณค่า มีการหารือเกี่ยวกับแนวคิดต่างๆ กับผู้มีส่วนได้เสีย และนำผลจากการหารือมาใช้ในการพิจารณาเพื่อกำหนดวิสัยทัศน์ให้สอดคล้องกับความเป็นจริง ตลอดจนกำกับดูแลให้การบริหารงานดำเนินตามแผนกลยุทธ์ โดยคำนึงถึงกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลต่อบริษัทฯ

6. ความขัดแย้งทางผลประโยชน์

บริษัท ยึดมั่นและให้ความสำคัญในหลักการการกำกับดูแลกิจการที่ดี ที่จะจัดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ซึ่งคณะกรรมการบริษัท ได้พิจารณารายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ หรือรายการที่เกี่ยวข้องกัน หรือรายการระหว่างกัน อย่างเหมาะสมภายใต้กรอบจริยธรรมที่ดี และมีการดูแลให้คณะกรรมการบริษัท ฝ่ายบริหาร และพนักงานทุกคนถือปฏิบัติ โดยเคร่งครัดตามข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์ เพื่อให้เป็นที่เชื่อถือและไว้วางใจของผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย ซึ่งมีหลักเกณฑ์สำคัญ ดังนี้

บริษัท ได้ออกประกาศบริษัท เรื่องการเปิดเผยข้อมูลรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ตามหลักเกณฑ์และวิธีการของตลาดหลักทรัพย์ ตั้งแต่กันยายน 2547 เพื่อให้คณะกรรมการบริษัท และฝ่ายบริหารทุกท่าน ซึ่งเข้าข่ายบุคคลที่เกี่ยวข้องกันตามคำนิยามของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เปิดเผยข้อมูล บุคคลและนิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน ทุกครั้งที่มีการแต่งตั้งกรรมการหรือผู้บริหารใหม่ สำนักเลขานุการบริษัท จะจัดส่งแบบฟอร์ม “รายละเอียดของบุคคลที่เกี่ยวข้องกันตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์ เรื่องการเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการ ของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวข้องกัน พ.ศ. 2546” ซึ่งได้ปรับปรุงรายละเอียดตามข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับ ตลาดทุนที่เปลี่ยนแปลงโดยตลอด โดยให้กรรมการหรือผู้บริหารที่ได้รับแต่งตั้งใหม่ ให้ข้อมูลพร้อมลงนามรับรองความถูกต้อง ของข้อมูล และหากภายหลังมีการเปลี่ยนแปลงข้อมูล กรรมการหรือผู้บริหารจะต้องจัดส่งแบบฟอร์มดังกล่าวพร้อมลงนามรับรอง ความถูกต้องของข้อมูลทุกครั้ง โดยสำนักเลขานุการบริษัท จะจัดส่งแบบฟอร์มดังกล่าวให้ประธานกรรมการบริษัท และประธาน กรรมการตรวจสอบรับทราบด้วย พร้อมทั้งจัดทำสรุปรายชื่อบุคคลและนิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกันนำเสนอฝ่ายบริหารทุกฝ่าย และบุคคล ที่เป็นผู้ประสานงานเกี่ยวกับรายการที่เกี่ยวข้องกันของแต่ละหน่วยงาน เพื่อใช้ตรวจสอบธุรกรรมที่หน่วยงานตนจะเสนอฝ่ายบริหาร หรือคณะกรรมการบริษัท และหากมีรายการที่เกี่ยวข้องกันเกิดขึ้น บริษัทฯ จะดำเนินการตามขั้นตอนปฏิบัติที่กำหนดไว้ ซึ่งอ้างอิง จากกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งนำไปเปิดเผยในรายงานประจำปี (แบบ 56-2) และแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1)

เพื่อให้การดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องรายการที่เกี่ยวข้องกันมีแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจนยิ่งขึ้น บริษัทฯ ได้ออกประกาศบริษัท เรื่อง การกำหนดนโยบายราคาสำหรับรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในเดือนมกราคม 2548 โดยในการเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทฯ กับบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน ใช้นโยบายการกำหนดราคาซื้อสินค้าและบริการ ระหว่างบริษัทฯ กับกิจการที่เกี่ยวข้อง โดยกำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับบริษัทฯ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่น ที่ไม่เกี่ยวข้องเป็นลำดับแรก และใช้นโยบายราคาที่มีเงื่อนไขทางธุรกิจที่ไม่เป็นปกติ หรือไม่เป็นไปตามราคาตลาดหากจำเป็น ทั้งนี้ เพื่อบริษัทฯ จะได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการของตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งมาตรฐานการบัญชี ได้อย่างถูกต้องและครบถ้วน

นอกจากนั้น ในการประชุมคณะกรรมการบริษัท และฝ่ายบริหารทุกเดือน สำนักเลขานุการบริษัท จะจัดทำวาระเสนอ เรื่อง รายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เพื่อเปิดเผยให้คณะกรรมการบริษัท และฝ่ายบริหารทราบว่า ในแต่ละเดือนบริษัทฯ มีการเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันหรือไม่ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ปรับปรุงขั้นตอนการปฏิบัติงานในด้านนี้ ให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ที่เปลี่ยนแปลงไปโดยตลอด เพื่อให้การดูแลด้านการจัดความขัดแย้งและ ผลประโยชน์เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีและถูกต้องตามข้อกำหนด

7. จริยธรรมธุรกิจ

จริยธรรมทางธุรกิจ เป็นหนทางแห่งความสำเร็จในการดำเนินธุรกิจ เพราะองค์กรจะได้รับการยอมรับและมีความน่าเชื่อถือ ทำให้ได้เปรียบในการแข่งขันและมีความมั่นคงในระยะยาว บริษัทฯ มีเจตนารมณ์ที่จะดำเนินธุรกิจควบคู่ไปกับการรับผิดชอบต่อสังคม โดยยึดมั่นในหลักจริยธรรมทางธุรกิจและหลักธรรมาภิบาลหรือหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทฯ ได้ให้พนักงานในทุกระดับปฏิบัติงานตาม “ประมวลบรรษัทภิบาลและจริยธรรมของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)” ควบคู่ไปกับการประกาศข้อบังคับ คำสั่ง ระเบียบ และวิธีปฏิบัติอื่นๆ ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานของบริษัทฯ ปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างถูกต้องตามหลักคุณธรรมและจริยธรรม ผดุงไว้ซึ่งเกียรติและศักดิ์ศรีควรค่าแก่ความไว้วางใจ และเสริมสร้างความเชื่อมั่นต่อลูกค้าและประชาชน อันเป็นผลทำให้ภาพลักษณ์ของบริษัทฯ เป็นที่ศรัทธาแก่บุคคลโดยทั่วไป

นอกเหนือจากการดำเนินธุรกิจเพื่อประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสียในทุกภาคส่วนแล้ว บริษัทฯ ยังคำนึงถึงสังคมและสิ่งแวดล้อมโดยรวม ด้วยการมุ่งเน้นการมีส่วนร่วมของผู้บริหาร พนักงาน เพื่อปลูกฝังจิตสำนึกการรับผิดชอบต่อสังคมอย่างต่อเนื่อง โดยมุ่งมั่นที่จะสร้างสรรค์ ส่งเสริมและสนับสนุนกิจกรรมด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมเพื่อการวางรากฐานและการขยายเครือข่าย เพื่อการเจริญเติบโตอย่างยั่งยืน อาทิ เชิญชวนให้พนักงานบริจาคเงิน หรือสิ่งของเครื่องใช้เพื่อนำไปช่วยเหลือผู้ประสบอุทกภัยในหลายพื้นที่ทั่วประเทศ โครงการปลูกชีวิตให้แผ่นดิน เนื่องจากเล็งเห็นถึงความสำคัญของการอนุรักษ์ต้นน้ำลำธารของผืนป่าในประเทศ

บริษัทฯ มีหลักจริยธรรม เพื่อให้พนักงานยึดถือปฏิบัติ ดังนี้

หลักจริยธรรม (Ethics)

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

8. การถ่วงดุลของกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร

การแต่งตั้งกรรมการของบริษัทฯ เป็นไปตามมติที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นโดยผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร และกรรมการบริษัทฯ ตามลำดับ ตามข้อบังคับของบริษัทฯ และคณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการอย่างน้อย 5 ท่าน แต่ไม่เกิน 15 ท่าน โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 คณะกรรมการบริษัทฯ มีจำนวน 15 ท่าน ประกอบด้วย

- กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร 9 ท่าน
- กรรมการอิสระ 5 ท่าน
- กรรมการที่เป็นผู้บริหาร 1 ท่าน

จากโครงสร้างข้างต้น คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารถึงร้อยละ 60 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด และมีกรรมการอิสระถึงร้อยละ 33.33 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด ซึ่งเป็นจำนวนที่มากพอที่จะสามารถสร้างกลไกถ่วงดุลอำนาจภายในคณะกรรมการบริษัทฯ ดังนั้น ผู้มีส่วนได้เสียจึงสามารถมั่นใจได้ว่าคณะกรรมการบริษัทฯ สามารถปฏิบัติหน้าที่ในฐานะตัวแทนผู้ถือหุ้นได้อย่างเป็นอิสระ และมีการถ่วงดุลที่เหมาะสม

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

9. การประเมินตนเองของคณะกรรมการบริษัทฯ และการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

บริษัทฯ กำหนดการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการเป็นประจำทุกปีตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อเป็นเครื่องมือในการตรวจสอบการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ และได้ทำการปรับปรุงแบบประเมินให้มีความชัดเจนยิ่งขึ้น โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการธรรมาภิบาล ประกอบด้วยแบบการประเมินตนเองของกรรมการ (Self Assessment) แบบประเมินไขว้ของกรรมการ (Cross Evaluation) และแบบประเมินคณะกรรมการบริษัทฯ (Board Evaluation) และนำผลการประเมินของคณะกรรมการรายงานในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อนำไปจัดกิจกรรมเพื่อเป็นการส่งเสริมความรู้ความสามารถของคณะกรรมการ

บริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ประกอบด้วย กรรมการบริษัทฯ และผู้แทนฝ่ายบริหารทำหน้าที่เลขานุการ คณะกรรมการดังกล่าวจะทำหน้าที่ประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ปีละ 2 ครั้ง เป็นประจำทุกปีตามรอบของปีงบประมาณ ซึ่งได้ทำการประเมินผลการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ

10. การรวมหรือแยกตำแหน่ง

ประธานกรรมการบริษัทฯ เป็นกรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารและเป็นกรรมการอิสระ ไม่เป็นบุคคลเดียวกับกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และไม่มีความสัมพันธ์ใดๆ กับฝ่ายบริหาร โดยบริษัทฯ ได้มีการจัดให้แบ่งแยกบทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบในการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารออกจากกันอย่างชัดเจนและเป็นลายลักษณ์อักษร

11. คำตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการสรรหา กำหนดคำตอบแทน และพัฒนาบุคลากร เพื่อทำหน้าที่พิจารณา กำหนดคำตอบแทนของกรรมการ อนุกรรมการต่างๆ และฝ่ายบริหารของบริษัทฯ รวมทั้งบุคคลภายนอกที่มาปฏิบัติงานให้กับบริษัทฯ เพื่อเป็นการจูงใจและรักษากรรมการที่มีคุณภาพตามที่บริษัทฯ ต้องการ และอยู่ในลักษณะที่เปรียบเทียบได้กับระดับที่ปฏิบัติอยู่ในอุตสาหกรรม นอกจากนี้ กรรมการที่ได้รับมอบหมายหน้าที่ความรับผิดชอบเพิ่มขึ้น ควรได้รับคำตอบแทนเพิ่มเติมที่เหมาะสม ส่วนกรรมการที่เป็นผู้บริหารและฝ่ายบริหาร ควรได้รับคำตอบแทนที่เชื่อมโยงกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และผลการปฏิบัติงานของกรรมการ หรือผู้บริหารแต่ละคน ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดการกำกับดูแลที่ดีตามหลักการที่กระทรวงการคลัง และตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนด รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดีซึ่งเป็นที่ยอมรับในระดับสากล โดยคำตอบแทนกรรมการเป็นไปตามมติที่ได้รับการอนุมัติจากที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้น ทั้งนี้ รายละเอียดคำตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร สำหรับปี 2555 ได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อคำตอบแทนกรรมการและเจ้าหน้าที่บริหารแล้ว

12. การประชุมคณะกรรมการบริษัท

บริษัท ได้กำหนดการประชุมคณะกรรมการบริษัท ไว้อย่างเป็นทางการล่วงหน้าตลอดทั้งปี โดยกำหนดการประชุมเดือนละ 1 ครั้ง ในทุกวันศุกร์ที่ 2 ของเดือน และมีการประชุมวาระพิเศษเฉพาะคราวเพิ่มเติมตามความจำเป็น โดยมีการกำหนดวาระชัดเจน และมีวาระพิจารณาติดตามผลการดำเนินงานเป็นประจำ สำนักเลขานุการบริษัท จะจัดส่งหนังสือเชิญประชุมพร้อมระเบียบวาระการประชุมและเอกสารให้กรรมการแต่ละท่านล่วงหน้าก่อนการประชุมเป็นเวลา 7 วัน เพื่อให้คณะกรรมการได้มีเวลาศึกษาข้อมูลอย่างเพียงพอก่อนเข้าร่วมประชุม โดยในปี 2555 คณะกรรมการบริษัท มีการประชุมรวมทั้งสิ้น 17 ครั้ง ซึ่งรายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการบริษัท แต่ละท่านได้สรุปอยู่ในหัวข้อการถือครองหุ้นและการเข้าประชุมของคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบประจำปี เลขานุการบริษัท ได้มีการจัดบันทึกและจัดทำรายงานการประชุมเป็นลายลักษณ์อักษรทุกครั้งและได้นำเสนอคณะกรรมการบริษัท พิจารณาร่างรายงานการประชุมดังกล่าวก่อนทำการรับรองในการประชุมครั้งต่อไป รวมทั้งได้มีการจัดเก็บรายงานการประชุมของคณะกรรมการบริษัท ที่ผ่านการรับรองจากคณะกรรมการบริษัท ให้พร้อมสำหรับการตรวจสอบจากคณะกรรมการบริษัท และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

13. คณะอนุกรรมการ

คณะกรรมการบริษัท ได้แต่งตั้งกรรมการที่มีความรู้ความชำนาญที่เหมาะสมเป็นคณะอนุกรรมการ เพื่อช่วยปฏิบัติงานในการศึกษาและกลั่นกรองเรื่องสำคัญที่ต้องการการดูแลอย่างใกล้ชิดในแต่ละด้าน และเสนอความเห็นต่อคณะกรรมการบริษัท คณะอนุกรรมการในความหมายที่กำหนดไว้ในหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัท ได้จัดตั้งเป็นคณะกรรมการชุดต่างๆ สำหรับรายละเอียด บทบาท หน้าที่ความรับผิดชอบ และองค์ประกอบของแต่ละคณะได้อธิบายไว้ภายใต้หัวข้อเรื่องคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการชุดย่อย

14. การควบคุมภายในและการตรวจสอบภายใน

บริษัท จัดให้มีระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอกับการดำเนินการธุรกิจและมีการติดตามประเมินผลอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้ความมั่นใจว่าระบบที่วางไว้สามารถดำเนินไปได้อย่างเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมที่มีการเปลี่ยนแปลงและสอดคล้องกับระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ โดยมีโครงสร้างการควบคุมภายในครบทั้ง 5 องค์ประกอบตามมาตรฐาน (Committee of Sponsoring Organization of The Treadway Commission : COSO) ทั้งนี้ ผลการประเมินการควบคุมภายใน สรุปได้ดังนี้

1. สภาพแวดล้อมการควบคุม

บริษัท มีสภาพแวดล้อมการควบคุมในภาพรวมที่เพียงพอและเหมาะสม มีปัจจัยเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมการควบคุมภายในที่สนับสนุนการควบคุมภายในเป็นอย่างดีและมีประสิทธิผล สอดคล้องกับนโยบายการควบคุมภายในของบริษัท โดยจัดให้มีคู่มือประมวลบรรษัทภิบาลและจริยธรรมแจกจ่ายให้พนักงานถือปฏิบัติ มีการกำหนดนโยบายในการเปิดเผยความขัดแย้งทางผลประโยชน์สำหรับผู้บริหารระดับสูง มีการสรรหาและแต่งตั้งพนักงานตามระเบียบบริษัท ว่าด้วยการบริหารงานบุคคล และมีการจัดทำทบทวนและปรับปรุงคำบรรยายลักษณะงาน (Job Description) ของผู้บริหารและพนักงานทุกคนให้ถูกต้องและทันสมัยอย่างสม่ำเสมอ การเลื่อนตำแหน่งและอัตราเงินเดือนขึ้นอยู่กับผลการประเมินการปฏิบัติงานซึ่งมีการประเมินทุก 6 เดือน ตลอดจนมีการกำหนดให้ใช้ดัชนีวัดผลการดำเนินงานที่สำคัญ (KPI) โดยระบุไว้ในคำรับรองการปฏิบัติหน้าที่ของผู้บริหาร (Performance Management) ตั้งแต่ระดับผู้จัดการแผนกขึ้นไปเพื่อให้การปฏิบัติหน้าที่บรรลุผลตามเป้าหมายนอกจากนี้ยังมีการให้เงินรางวัลพิเศษ (Incentive) เพื่อเป็นแรงจูงใจให้พนักงานปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถ มีการวางแผนและทบทวนอัตราค่าจ้างคนให้เหมาะสม รวมทั้งมีการปรับปรุงคู่มือการปฏิบัติงาน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและการควบคุมภายในให้ดียิ่งขึ้น อีกทั้งยังส่งเสริมการสร้างวัฒนธรรมองค์กร THAI Spirit และสนับสนุนให้พนักงานเข้ารับการอบรม เพื่อพัฒนาและเพิ่มพูนความรู้ความสามารถตลอดจนคุณธรรม จริยธรรมในการปฏิบัติหน้าที่ในงานที่รับผิดชอบ อย่างไรก็ตามบางฝ่ายยังอยู่ในระหว่างการปรับปรุงโครงสร้างภายในฝ่ายเพื่อให้เหมาะสมกับลักษณะงานและกระบวนการทำงานที่ได้มีการปรับเปลี่ยนไป ตลอดจนหลายฝ่ายยังขาดผู้บริหารและพนักงานที่มีความรู้ทักษะและความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน ดังนั้นบริษัท จะดำเนินการปรับปรุงการ

จัดสรรทรัพยากรบุคคลให้เหมาะสม โดยวางแผนอัตรากำลังคนในแต่ละช่วงอายุให้สอดคล้องกับความต้องการในแต่ละสาขา และพัฒนาบุคลากรในทุกระดับอย่างทั่วถึง ตลอดจนมีการปรับโครงสร้างองค์กรให้เหมาะสมกับการดำเนินธุรกิจ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการองค์กรอย่างยั่งยืนต่อไป

2. การบริหารความเสี่ยง

บริษัท มีการประเมินความเสี่ยงอย่างเพียงพอ มีการกำหนดวัตถุประสงค์ วิสัยทัศน์ และพันธกิจไว้ในแผนยุทธศาสตร์ และแผนดำเนินงานเชิงกลยุทธ์ของบริษัท โดยมีการกำหนดตัวชี้วัดความสำเร็จของแต่ละแผน (Strategies Success Measures / SSM) มีการระบุ ประเมิน และวิเคราะห์ความเสี่ยงทั้งจากภายในและภายนอกมีการจัดทำดัชนีชี้วัดความเสี่ยงหลัก (Key Risk Indicator / KRI) เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการเตือนภัยล่วงหน้า (Early Warning) สำหรับความเสี่ยงระดับองค์กรทุกรายการ นอกจากนี้มีการกำหนดให้การบริหารความเสี่ยงเป็น Key Performance Indicator (KPI) ของผู้บริหารระดับผู้อำนวยการใหญ่ (Vice President) ขึ้นไป และหน่วยงานทุกฝ่ายในบริษัท มีการจัดการความเสี่ยงภายในฝ่าย รวมถึงการจัดทำรายงานการบริหารความเสี่ยงทุกไตรมาส ตามเกณฑ์ที่ระบุไว้ในคู่มือการบริหารความเสี่ยงซึ่งใช้เป็นกรอบ และเป็นแนวทางในการบริหารความเสี่ยงของบริษัท มีฝ่ายบริหารความเสี่ยงทำหน้าที่ติดตามความคืบหน้าของแผนปฏิบัติการในการควบคุมความเสี่ยงอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ โดยจัดทำรายงานความคืบหน้าการบริหารความเสี่ยงระดับองค์กรเสนอต่อคณะกรรมการฝ่ายบริหารงานนโยบาย คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง และคณะกรรมการบริษัท เป็นประจำ รวมทั้งมีคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงรับผิดชอบในการ กำกับ ดูแล ติดตาม และให้คำแนะนำการบริหารความเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง

3. การควบคุมการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหาร

บริษัท มีกิจกรรมการควบคุมที่เพียงพอ ตลอดจนสอดคล้องกับวัตถุประสงค์และผลการประเมินความเสี่ยงของบริษัท มีนโยบาย คู่มือการปฏิบัติงานและระเบียบปฏิบัติสำหรับกิจกรรมที่สำคัญเป็นลายลักษณ์อักษร ซึ่งพนักงานถือปฏิบัติภายใต้การกำกับดูแลของหัวหน้างาน และผู้บังคับบัญชา ตามสายงาน เช่น ระเบียบฯ ว่าด้วยอำนาจหน้าที่ทางการเงิน ระเบียบฯ ว่าด้วยการบริหารงานบุคคล และระเบียบฯ ว่าด้วยการพัสดุ เป็นต้น อย่างไรก็ตามบางฝ่ายอยู่ในระหว่างการปรับปรุงคู่มือการปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับภาระหน้าที่ของงานตามโครงสร้างและลักษณะการทำงานใหม่ มีการปรับปรุงคู่มือปฏิบัติงานอย่างสม่ำเสมอ มีการแบ่งแยกหน้าที่รับผิดชอบการปฏิบัติงานที่สำคัญ มีการเก็บรักษาทรัพย์สินที่มีค่าไว้อย่างปลอดภัย และมีการตรวจนับทรัพย์สินกับทะเบียนทรัพย์สินทุกปี มีการสอบทานผลการดำเนินงาน โดยฝ่ายบริหารอย่างสม่ำเสมอ มีการปฏิบัติตามระเบียบกฎเกณฑ์ที่เป็นมาตรฐานสากลขององค์กรต่างๆ เช่น IATA, ICAO, กรมการบินพลเรือน และ ISO ต่างๆ เป็นต้น มีการติดตามและตรวจสอบการดำเนินงานทั้งจากสำนักงานการตรวจสอบภายในของบริษัท และจากหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง

4. ระบบสารสนเทศและการสื่อสารข้อมูล

บริษัท มีระบบสารสนเทศ และการสื่อสารที่เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน มีการใช้ระบบสารสนเทศสำหรับการบริหาร และตัดสินใจของฝ่ายบริหาร มี Website ของบริษัท และมีระบบ Intranet คือ THAISphere เพื่อสื่อสารและข้อมูลต่างๆ ภายในองค์กร หลายฝ่ายได้จัดทำ Webpage เพื่อสื่อสารข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานของฝ่าย ตลอดจนมีการรับข้อมูลข่าวสารจากภายนอกองค์กร เช่น นโยบายภาครัฐ ผลสำรวจความคิดเห็นของลูกค้า ผลการจัดอันดับของสายการบินจากองค์กรต่างๆ รายงานสถานการณ์ด้านเศรษฐกิจและการเมือง อุบัติการณ์การบิน เทคโนโลยีและความก้าวหน้าด้านวิทยาการการสื่อสารและคมนาคม เป็นต้น บริษัท ได้สนับสนุนการพัฒนาระบบสารสนเทศต่างๆ เช่น ระบบ SAP ซึ่งใช้สำหรับปรับปรุงการดำเนินงาน เพื่อให้สอดคล้องกับแผนกลยุทธ์ และกำลังอยู่ในระหว่างการพัฒนา Data Warehouse ของบริษัท เพื่อให้ข้อมูลต่างๆ เพื่อใช้ในการศึกษา วิเคราะห์ และใช้งาน ได้รับการรวบรวมไว้ในฐานข้อมูลเดียวกัน นอกจากนี้ยังได้จัดให้มีระบบการสื่อสารทั้งภายใน และภายนอกอย่างเพียงพอ เชื่อถือได้ และทันกาล เช่น มีการใช้ระบบ Internet มีการประชุมภายในฝ่าย มีการออกคำสั่ง ประกาศ จัดทำ Bulletin เช่น THAI's Today ตลอดจนมี Management Talk เพื่อสื่อสารข้อมูลที่สำคัญของบริษัท จากผู้บริหารระดับสูงไปยังพนักงานโดยทั่วถึงผ่านระบบ Intranet ของบริษัท และมีการสื่อสารข้อมูลผ่านโทรศัพท์มือถือ (SMS)

และสื่อสังคมออนไลน์ต่างๆ (Social Media Network) นอกจากนี้ยังเปิดโอกาสให้พนักงานได้เข้าถึงข้อมูลและองค์ความรู้ต่างๆ โดยผ่านช่องทาง Knowledge Base ในระบบ Intranet ของบริษัท ซึ่งทำให้การปฏิบัติงานดำเนินไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ และทันต่อสถานการณ์ รวมทั้งมีการรับฟังและพิจารณาข้อร้องเรียนภายในองค์กรตามนโยบาย Whistle Blower และมีการรับฟังข้อร้องเรียนจากภายนอก อาทิ ลูกค้า คู่ค้า หรือผู้ถือหุ้น โดยผ่านทางสื่อต่างๆ เพื่อนำมาปรับปรุงการบริหารจัดการภายในองค์กรให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

5. ระบบติดตามประเมินผล

บริษัท มีการติดตามประเมินผลการควบคุมภายในอย่างเพียงพอ และเหมาะสม ผู้บริหารทุกระดับรับทราบ และตระหนักถึงความรับผิดชอบที่มีต่อการติดตามผลการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามแผนงาน โดยผู้บริหารจัดให้มีการประชุมภายในฝ่าย เพื่อติดตามผลการปฏิบัติงานให้บรรลุเป้าหมายตามดัชนีชี้วัด (KPI) มีการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติงานเปรียบเทียบกับเป้าหมายตามแผนงาน หรืองบประมาณ เสนอต่อผู้บริหารเพื่อพิจารณาปรับปรุงแก้ไขให้เป็นไปตามเป้าหมายอย่างสม่ำเสมอ ทุกฝ่ายมีการประเมินการควบคุมภายใน และจัดทำรายงานการควบคุมภายในตามระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน ข้อ 6 เป็นประจำทุกปี นอกจากนี้ ยังมีการตรวจสอบ และประเมินผลการควบคุมภายในเป็นรายครั้ง โดยผู้ตรวจสอบจากสำนักงานการตรวจสอบภายในของบริษัท ซึ่งเป็นหน่วยงานอิสระขึ้นตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ ตลอดจนมีผู้ตรวจสอบจากหน่วยงานภายนอก เช่น Bureau Veritas, IATA Operational Safety Audit (IOSA), กรมการบินพลเรือน และองค์การมาตรฐานสากล (ISO) ต่างๆ เป็นต้น ซึ่งผู้บริหารได้ให้ความสำคัญและมีการพิจารณาเพื่อปรับปรุงแก้ไขตามข้อเสนอแนะของผู้ตรวจสอบดังกล่าว

บริษัท ให้ความสำคัญกับการปฏิบัติงานอย่างโปร่งใส ตรวจสอบได้ รวมทั้งสนับสนุนให้มีระบบการตรวจสอบภายในที่ดี ความเป็นอิสระ จึงกำหนดให้สำนักงานการตรวจสอบภายใน มีสายการบังคับบัญชาขึ้นตรงต่อคณะกรรมการบริษัท โดยคณะกรรมการบริษัท มอบหมายให้คณะกรรมการตรวจสอบเป็นผู้กำกับดูแล เพื่อให้สำนักงานการตรวจสอบภายในสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างเป็นอิสระและเที่ยงธรรม สามารถเพิ่มมูลค่า และปรับปรุงการดำเนินงานของบริษัท เพื่อช่วยให้บริษัทบรรลุเป้าหมาย ด้วยการประเมินและปรับปรุงประสิทธิผลของการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายในและการกำกับดูแลอย่างเป็นระบบ และเป็นระเบียบ เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่า การดำเนินงานของบริษัท มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล มีการใช้จ่ายและลงทุนอย่างคุ้มค่าสมประโยชน์ มีการจัดทำรายงานทางการเงินที่เชื่อถือได้ ตามกำหนดเวลา มีการเปิดเผยข้อมูลที่เพียงพอตามรูปแบบที่กำหนด มีการดูแลรักษาทรัพย์สินและผลประโยชน์ของบริษัท มิให้เกิดการสูญเสีย หรือความเสียหาย ซึ่งรวมถึงความเสียหายจากการทุจริตและการประพฤติมิชอบ รวมทั้งเพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานของหน่วยงานต่างๆ สอดคล้องกับนโยบาย กฎเกณฑ์ ระเบียบ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนมีการปรับปรุงการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง มีการติดตามและประเมินผลการลงทุนในบริษัทย่อยและการร่วมลงทุนอื่นๆ ทั้งนี้ ภาระหน้าที่ของสำนักงานการตรวจสอบภายใน ยังรวมถึงการให้คำปรึกษาและนำฝ่ายบริหารในการปรับปรุงการควบคุมภายในให้มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผลมากยิ่งขึ้น

สำนักงานการตรวจสอบภายในปฏิบัติงานตรวจสอบกระบวนการทำงานของบริษัท รวมทั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ตามแผนการตรวจสอบที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบ โดยสำนักงานการตรวจสอบภายในได้จัดทำแผนการตรวจสอบดังกล่าวตามแนวความเสี่ยง (Risk Based Audit) โดยพิจารณาถึงความสอดคล้องกับกลยุทธ์ของบริษัท นอกจากนี้ สำนักงานการตรวจสอบภายในมีการปฏิบัติงานตรวจสอบเฉพาะกิจ ตามที่คณะกรรมการตรวจสอบเห็นชอบ โดยรายงานผลการตรวจสอบต่อผู้บริหารที่รับผิดชอบ กรรมการผู้่อำนวยการใหญ่ และคณะกรรมการตรวจสอบเป็นประจำทุกไตรมาส ในกรณีที่พบหรือมีข้อสงสัยว่ามีรายการหรือการกระทำที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายที่มีนัยสำคัญต่อผลการดำเนินงานของบริษัท หัวหน้าสำนักงานการตรวจสอบภายในจะรายงานต่อกรรมการผู้่อำนวยการใหญ่และคณะกรรมการตรวจสอบทันที

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัท ได้ให้ความเห็นว่า ระบบการควบคุมภายในของบริษัท มีความเพียงพอกับการดำเนินธุรกิจของบริษัท

15. รายงานของคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ มีหน้าที่จัดทำรายงานอธิบายถึงผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และเหตุการณ์สำคัญในรอบปี ให้ผู้ถือหุ้นได้รับทราบ และรับผิดชอบต่อการมีระบบบริหารความเสี่ยง และระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสม และมีประสิทธิผล โดยคณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ เพื่อทำหน้าที่ดูแลรับผิดชอบเกี่ยวกับคุณภาพของรายงานทางการเงิน และระบบการควบคุมภายใน รวมถึงกระบวนการต่างๆ ให้มีการจัดทำอย่างถูกต้องตามมาตรฐานบัญชีที่รับรองทั่วไปและมีการเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใส คณะกรรมการบริษัทฯ ได้จัดทำรายงานดังกล่าว และคณะกรรมการตรวจสอบได้มีการรายงานตามรายละเอียดที่ปรากฏในรายงานประจำปีแล้ว

16. ความสัมพันธ์กับนักลงทุน

บริษัทฯ โดยฝ่ายนักลงทุนสัมพันธ์ ในฐานะที่รับผิดชอบในการสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับนักลงทุน ผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้เสีย ได้ดำเนินงานตามแนวทางปฏิบัติที่ดีของบริษัทจดทะเบียน ตามกฎระเบียบของตลาดหลักทรัพย์ฯ อย่างเคร่งครัด โดยให้ความสำคัญในการนำเสนอข้อมูลต่างๆ ของบริษัทฯ ที่มีความทันสมัย ได้แก่ ข้อมูลทางการเงิน ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ กลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจ เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายหลักทุกกลุ่ม ซึ่งได้แก่ ผู้ถือหุ้น นักลงทุนทั้งรายบุคคลและสถาบัน นักวิเคราะห์หลักทรัพย์ ผู้บริหารกองทุนและผู้บริหารหลักทรัพย์ พนักงาน ตลอดจนผู้มีส่วนได้เสียอื่นๆ ได้รับข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้อง โปร่งใสอย่างสม่ำเสมอเท่าเทียมกัน ผ่านทางรายงานทางการเงินและรายงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเป็นรายงานที่บริษัทฯ ส่งให้ตลาดหลักทรัพย์ฯ ตามกฎเกณฑ์ข้อบังคับอย่างสม่ำเสมอ ทั้งนี้ เพื่อสร้างความเข้าใจที่ถูกต้อง และความเชื่อมั่นที่ดีต่อการบริหารงานของบริษัทฯ

สำหรับในปี 2555 บริษัทฯ โดยฝ่ายนักลงทุนสัมพันธ์ได้มีกิจกรรมสำคัญ ดังนี้

กิจกรรม	จำนวน
โรดโชว์ในประเทศและต่างประเทศ	6 ครั้ง/ปี
การเข้าประชุม/การประชุมทางโทรศัพท์กับผู้บริหารบริษัทฯ	40 ครั้ง/ปี
การตอบข้อซักถามและให้ข้อมูลทางโทรศัพท์ และทางอีเมล	3-5 ราย/วัน
การชี้แจงข้อมูลรายไตรมาส	4 ครั้ง/ปี
การเยี่ยมชมกิจการบริษัทฯ	4 ครั้ง/ปี
การจัดกิจกรรมพิเศษอื่นๆ	2 ครั้ง/ปี

ทั้งนี้ ในปี 2555 บริษัทฯ ได้ให้ความร่วมมือในการจัดกิจกรรมพิเศษอื่นๆ ร่วมกับตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทหลักทรัพย์ต่างๆ โดยจัดให้มีการบรรยายให้ความรู้ ตลอดจนตอบข้อซักถามต่างๆ และได้รับการตอบรับที่ดีจากผู้ถือหุ้น นักวิเคราะห์หลักทรัพย์ และนักลงทุน กิจกรรมดังกล่าว ได้แก่ การร่วมงาน SET in the City 2012 ของตลาดหลักทรัพย์ฯ การร่วมงาน Transportation Day งาน Thailand Focus 2012 และงาน Corporate Day ซึ่งจัดโดยบริษัทหลักทรัพย์ต่างๆ ในประเทศ เป็นต้น

นอกจากกิจกรรมดังกล่าวแล้ว บริษัทฯ ยังจัดกิจกรรมพิเศษอื่นๆ ขึ้นเองอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้กลุ่มบุคคลที่เป็นเป้าหมายหลักได้มีโอกาสพบปะกับผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ ซึ่งผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แสดงวิสัยทัศน์และนโยบาย พร้อมตอบข้อซักถามอันเป็นการสร้างความเชื่อมั่นให้กับกลุ่มบุคคลดังกล่าวได้เป็นอย่างดี นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้มีการพัฒนาและปรับปรุงเว็บไซต์ของฝ่ายนักลงทุนสัมพันธ์ให้มีความทันสมัยและง่ายต่อการสืบค้นข้อมูลผ่านทาง http://www.thaiairways.co.th/about-thai/investor-relations/th/investor_th.html และยังสามารถลงทะเบียนรับข้อมูลของบริษัทฯ ที่ทันต่อเหตุการณ์ผ่านทางอีเมลได้

17. เลขานุการบริษัท

คณะกรรมการบริษัท เล็งเห็นถึงความสำคัญของบทบาทและหน้าที่ของเลขานุการบริษัท และได้ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2551 มาตรา 89/15 ซึ่งกำหนดให้คณะกรรมการต้องจัดให้มีเลขานุการบริษัท รับผิดชอบดำเนินการในนามบริษัท หรือคณะกรรมการ โดยบริษัท ได้แต่งตั้งให้ นางสาววิมล บัวเลิศ ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัท เป็นเลขานุการบริษัท และทำหน้าที่เป็นเลขานุการคณะกรรมการบริษัท แทนนายนิรุฒ มณีพันธ์ ตั้งแต่วันที่ 13 พฤศจิกายน 2555 โดยรายงานตรงต่อกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

เลขานุการบริษัท มีหน้าที่และความรับผิดชอบหลักดังนี้

- ประสานงาน และดูแลกิจกรรมต่างๆ ของคณะกรรมการบริษัท ให้เป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้องต่างๆ และมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น
 - จัดทำและจัดเก็บรักษาทะเบียนกรรมการ
 - จัดทำและจัดเก็บรักษาหนังสือนัดประชุมคณะกรรมการบริษัท เอกสารประกอบการประชุมคณะกรรมการบริษัท และรายงานการประชุมคณะกรรมการบริษัท ให้ครบถ้วนสมบูรณ์
 - จัดทำและจัดเก็บรักษาหนังสือนัดประชุมผู้ถือหุ้น เอกสารประกอบการประชุมผู้ถือหุ้น และรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น ให้ครบถ้วนสมบูรณ์ภายในกำหนดเวลาของกฎหมาย
 - จัดเก็บรักษารายงานการมีส่วนได้เสียที่รายงานโดยกรรมการหรือผู้บริหาร
 - เป็นที่ปรึกษาและเลขานุการคณะกรรมการบริษัท
 - เป็นที่ปรึกษาและประสานงานกับเลขานุการของคณะกรรมการต่างๆ ที่คณะกรรมการบริษัท ได้มีมติแต่งตั้ง
 - กำกับดูแลการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับบริษัทจดทะเบียน
 - ประสานงานกับที่ปรึกษากฎหมายและผู้สอบบัญชี
 - เป็นศูนย์กลางในการติดต่อ ให้ข้อมูลกับกรรมการบริษัท และบุคคลภายนอก
 - ให้คำแนะนำเบื้องต้นแก่กรรมการบริษัท เกี่ยวกับข้อกฎหมาย ระเบียบและข้อบังคับต่างๆ ของบริษัท และติดตามให้มีการปฏิบัติตามอย่างถูกต้องและสม่ำเสมอ รวมทั้งรายงานการเปลี่ยนแปลงที่มีนัยสำคัญแก่กรรมการ
 - ดูแล กำกับ รับผิดชอบการจัดทำและจัดเก็บรักษารายงานประจำปี (แบบ 56-2) และแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1)
 - ให้คำแนะนำกรรมการและผู้บริหาร เพื่อให้ปฏิบัติตามข้อกำหนด หลักเกณฑ์ ระเบียบข้อบังคับของ ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์
 - กำกับดูแลการให้คำปรึกษา อำนาจความสะดวกในด้านการทะเบียนแก่ผู้ถือหุ้นของบริษัท
- ดำเนินการจัดประชุมผู้ถือหุ้น เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดของกฎหมาย และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

18. นโยบายและวิธีการดูแลผู้บริหารในการนำข้อมูลภายในไปใช้

บริษัท มีนโยบายปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์ และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์อย่างเคร่งครัด โดยบริษัท ให้ความสำคัญในเรื่องหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้บรรลุผลในทางปฏิบัติ โดยออกประกาศบริษัท เรื่องการป้องกันการรั่วไหลข้อมูลภายในเพื่อประโยชน์ส่วนตน ตั้งแต่ปี 2547 เพื่อห้ามกรรมการ รวมถึงกรรมการที่พ้นตำแหน่งในช่วง 6 เดือน และผู้บริหาร ซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัท ก่อนการประกาศงบการเงิน 1 เดือน และหลังประกาศ 3 วัน โดยทุกๆ 3 เดือน สำนักเลขานุการบริษัท จะจัดทำวาระแจ้งคณะกรรมการและฝ่ายบริหาร รวมถึงจัดทำหนังสือแจ้งกรรมการและผู้บริหารเป็นรายบุคคลถึงช่วงระยะเวลาห้ามทำการซื้อขายหุ้นการปันไทย ตามประกาศบริษัท ฉบับดังกล่าว นอกจากนั้น ยังจัดทำวาระแจ้งคณะกรรมการบริษัท และฝ่ายบริหารทุกเดือนเรื่องรายงานการถือครองหุ้น

การบิไทยของกรรมการบริษัท และผู้บริหารระดับสูง รวมทั้งของคู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ เพื่อแจ้งให้ทราบถึงการเปลี่ยนแปลงการถือครองหุ้นของคณะกรรมการบริษัท และฝ่ายบริหาร รวมทั้งแจ้งบทลงโทษ กรณีไม่ได้จัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือหลักทรัพย์ต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ภายในระยะเวลาที่กำหนด รวมทั้งกำหนดไว้ในจรรยาบรรณการบิไทย ให้การเปิดเผยหรือใช้ข้อมูลภายในเพื่อประโยชน์ส่วนตน ถือว่าเป็นการผิดวินัยพนักงาน

19. การพัฒนาความรู้และทักษะของคณะกรรมการบริษัท และฝ่ายบริหาร

บทบาทของกรรมการบริษัทจดทะเบียนในการกำกับดูแลกิจการที่ดี เป็นสิ่งที่ได้รับความสนใจจากผู้มีส่วนได้เสีย หน่วยงานกำกับดูแล นักลงทุน สถาบัน ผู้ถือหุ้น ตลอดจนตัวบริษัทเอง ความคาดหวังจากผู้มีส่วนได้เสีย จากการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการบริษัท ในปัจจุบันนี้มีเพิ่มขึ้น ผู้มีส่วนได้เสียมีความคาดหวังให้กรรมการเป็นเพียงแต่ตรายาง แต่มีความคาดหวังให้กรรมการมีหน้าที่ซึ่งนำองค์กรไปสู่ความเจริญอย่างยั่งยืน (Sustainability) ต้องคอยดูแลและปกป้องผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นไม่ว่าจะเป็นรายใหญ่หรือรายเล็กให้ได้รับผลตอบแทนที่สูงที่สุด จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้น บริษัทฯ จึงเล็งเห็นความสำคัญของการพัฒนาความรู้และทักษะของคณะกรรมการบริษัท และฝ่ายบริหาร โดยมีนโยบายส่งเสริมและนำผลประโยชน์คณะกรรมการบริษัท มาประกอบในการดำเนินการให้คณะกรรมการบริษัท และฝ่ายบริหารเข้ารับการอบรมหรือเข้าร่วมกิจกรรมเพื่อเป็นการเพิ่มพูนความรู้ด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับบทบาทหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย ทั้งในฐานะกรรมการบริษัท และกรรมการชุดย่อยต่างๆ อย่างสม่ำเสมอ รวมถึงฝ่ายบริหารที่ได้รับแต่งตั้งให้ไปปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่ง กรรมการผู้แทนบริษัท ในคณะกรรมการบริษัทย่อย บริษัทร่วมและบริษัทที่เกี่ยวข้อง ทั้งที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ตลาดหลักทรัพย์ สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และสมาคมบริษัทจดทะเบียน ซึ่งกรรมการส่วนใหญ่ ได้ผ่านการอบรมหลักสูตรจากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ได้แก่

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

การเข้ารับการอบรมของคณะกรรมการบริษัท และฝ่ายบริหาร

คณะกรรมการและผู้บริหารบริษัท ให้ความสำคัญต่อการเข้าร่วมสัมมนาหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาความรู้ความสามารถในการปฏิบัติหน้าที่อย่างสม่ำเสมอ โดยคณะกรรมการและผู้บริหารบริษัท ตามคำนิยามของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ได้ผ่านการอบรม/สัมมนาหลักสูตรของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors Association : IOD) และ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีรายละเอียดการเข้าอบรมของกรรมการและผู้บริหาร ดังนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง	หลักสูตร
นายอำพน กิตติอำพน	ประธานกรรมการและกรรมการอิสระ	- Director Certification Program (DCP 80/2006)
นายจุลสิงห์ วสันตสิงห์	รองประธานกรรมการและกรรมการอิสระ รองประธานกรรมการตรวจสอบ	- Audit Committee Program (ACP 17/2007) - Director Certification Program (DCP 35/2003) - DCP Refresher Course (Re-DCP 1/2008) - Finance for Non-Finance Director (FND 7/2003) - Financial Institutions Governance Program - Financial Institutions Governance Program (FGP 4/2012)
นายอาร์พิงค์ ภู่อุ่ม	รองประธานกรรมการ	- Director Certification Program (DCP 3/2000) - DCP Refresher Course (Re-DCP 2/2009)
นายอภิพร ภาวรัตน์	กรรมการอิสระ	- Director Accreditation Program (DAP 39/2005)
พลอากาศเอก สติชัยพงษ์ สุขวิมล	กรรมการอิสระ	-
นายคณิศ แสงสุพรรณ	กรรมการอิสระ	- Director Accreditation Program (DAP 21/2004)
นายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ	กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ	- Director Certification Program (DCP 0/2000) - The Executive Director Course
นายธีรศักดิ์ สุวรรณยศ	กรรมการ	- Director Accreditation Program (DAP 26/2004)
พลอากาศเอก ม.ล. สุปรีชา กมลาศน์	กรรมการ	- Director Accreditation Program (DAP 54/2006)
นายศิลปชัย จารุเกษมรัตน์	กรรมการ	-
นายจตุรินทร์ ภิรมย์ภักดี	กรรมการ กรรมการตรวจสอบ	- Audit Committee Program (ACP 38/2012) - Director Certification Program (DCP 49/2004) - Role of the Chairman Program (RCP 11/2005)
นายวรเดช หาญประเสริฐ	กรรมการ	-
พลตำรวจเอก พงศพัศ พงษ์เจริญ	กรรมการ	- Audit Committee Program (ACP 26/2009) - Director Certification Program (DCP 107/2008)
นายสุธรรม ศิริทิพย์สาคร	กรรมการ	- Director Accreditation Program (DAP 63/2007)
นายสรจักร เกษมสุวรรณ	กรรมการ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่	- Director Accreditation Program (DAP 22/2004)

การประชุมนิเทศกรรมการใหม่ (Directors Orientation)

เพื่อให้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Corporate Governance) เกี่ยวกับความรับผิดชอบของคณะกรรมการ (Board Responsibilities) ตามข้อเสนอแนะของรายงานการกำกับดูแลกิจการเฉพาะบริษัท (Company Corporate Governance Assessment Report & Recommendations) ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย บริษัทฯ ได้จัดให้มีการประชุมสัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อแนะนำลักษณะธุรกิจและแนวทางการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ รวมทั้งได้จัดเอกสารและข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการ ซึ่งประกอบด้วย

1. หลักการและแนวทางการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจปี 2552
2. คู่มือกรรมการบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
3. คู่มือกรรมการบริษัท ทดตะบียน
4. คู่มือประมวลบรรษัทภิบาลและจริยธรรมของบริษัทฯ
5. แนวทางปฏิบัติสำหรับเลขานุการคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ
6. หนังสือบริคณห์สนธิและข้อบังคับของบริษัทฯ
7. พระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการ และพนักงานรัฐวิสาหกิจ
8. หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัท ทดตะบียนปี 2549
9. ข้อเสนอแนะการให้สารสนเทศสำหรับผู้บริหารบริษัท ทดตะบียน
10. สารสำคัญของพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4 พ.ศ. 2551)
11. ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ เกี่ยวกับการเปิดเผยสารสนเทศของบริษัท ทดตะบียน
12. รายงานประจำปี และ CD

ค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายการตรวจสอบบัญชี

บริษัทฯ ยังคงสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจ การตรวจสอบงบการเงินของบริษัทฯ จะต้องกระทำโดยสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ตามพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการตรวจเงินแผ่นดิน พ.ศ. 2542 มาตรา 4 (4) และมาตรา 39 (2) โดยมีการโอนย้ายสับเปลี่ยนเจ้าหน้าที่รับรองงบการเงินตามการโยกย้ายของเจ้าหน้าที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินสำหรับปี 2555 มีค่าธรรมเนียมตรวจสอบ 2.90 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการตรวจสอบบัญชี 1.95 ล้านบาท

ปัจจัยอื่นที่อาจมีผลกระทบต่อการตัดสินใจลงทุน

ในสถานการณ์ปัจจุบันธุรกิจการบินเป็นธุรกิจที่มีการแข่งขันรุนแรงทั้งจากสายการบินคู่แข่ง สายการบินต้นทุนต่ำ และสายการบินกลุ่มตะวันออกกลาง นอกจากนี้ ยังมีปัจจัยเสี่ยงต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบิน และส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงาน และผลตอบแทนการลงทุน ได้แก่ ความผันผวนของราคาน้ำมัน เศรษฐกิจทั้งภายในประเทศและต่างประเทศทั่วโลก สถานการณ์ของตลาดเงินและตลาดทุน ตลอดจนปัญหาและเหตุการณ์ทางการเมืองทั้งในประเทศและต่างประเทศ ภัยพิบัติทางธรรมชาติ และโรคระบาด เป็นต้น

การตัดสินใจลงทุนอย่างรอบคอบ ถูกต้องและฉับไว ทันท่วงทีเหตุการณ์ ตลอดจนความรู้ความสามารถ ทักษะ ประสบการณ์ของผู้บริหารทุกระดับขององค์กร นับว่ามีความสำคัญอย่างมากต่อผลการดำเนินงาน และผลประโยชน์ของบริษัทฯ ซึ่งจะมีผลกระทบต่อผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นโดยตรง ดังนั้น บริษัทฯ จึงแนะนำให้นักลงทุนและผู้มีส่วนได้เสียทุกท่านควรศึกษา และทำความเข้าใจในรายละเอียดเกี่ยวกับข้อมูลของบริษัทฯ และปัจจัยอื่นๆ ที่ส่งผลกระทบต่อผลประโยชน์ของบริษัทฯ

การถือครองหุ้น และการเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการตรวจสอบ ประจำปี 2555

รายชื่อและตำแหน่งคณะกรรมการบริษัทฯ			จำนวน หุ้นที่ ถือ ครอง	การเข้าร่วม ประชุม / จำนวน ครั้งที่มีการประชุม (ครั้ง)	ช่วงระยะเวลา การดำรงตำแหน่ง
1. นายอำพน	กิตติอำพน	ประธานกรรมการ และกรรมการอิสระ	-	17/17	27 เม.ย. 54 - เม.ย. 57
2. นายจุลสิงห์	วสันตสิงห์	รองประธานกรรมการ กรรมการอิสระ และประธานกรรมการตรวจสอบ	- -	15/17 11/12	28 เม.ย. 53 - เม.ย. 56
3. นายอารีพงศ์	ภูษอยู่่ม	รองประธานกรรมการ	-	13/17	25 เม.ย. 55 - เม.ย. 58
4. นายคณิศ	แสงสุพรรณ	กรรมการอิสระ	-	17/17	28 เม.ย. 53 - เม.ย. 56
5. นายประดิษฐ์	สินธวณรงค์	อดีตกรรมการ	-	13/17	12 ต.ค. 54 - 24 ต.ค. 55
6. พลตำรวจเอก เปรี้ยวพันธ์	ดามาพงศ์	อดีตกรรมการ	-	8/17	25 เม.ย. 55 - 1 ต.ค. 55
7. นายวีระวงศ์	จิตต์มิตรภาพ	กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ	- -	16/17 9/12	28 เม.ย. 53 - เม.ย. 56
8. พลอากาศเอก สติชัยพงษ์	สุขวิมล	กรรมการ	-	2/17	25 เม.ย. 55 - เม.ย. 58
9. พลอากาศเอก ม.ล. สุปรียา	กมลาคณ์	กรรมการ	-	17/17	25 เม.ย. 55 - เม.ย. 58
10. นายอภิพร	ภาณุวัฒน์	กรรมการอิสระ	-	15/17	28 เม.ย. 53 - เม.ย. 56
11. นายธีรศักดิ์	สุวรรณยศ	กรรมการ	-	15/17	27 เม.ย. 54 - เม.ย. 57
12. นายวรเดช	หาญประเสริฐ	กรรมการ	-	13/17	11 พ.ย. 54 - 1 ม.ค. 56
13. นายจตุรินทร์	ภิรมย์ภักดี	กรรมการ กรรมการตรวจสอบ	- -	15/17 10/12	11 พ.ย. 54 - เม.ย. 57
14. นายปิยสวัสดิ์	อัมระนันท์	อดีตกรรมการ	-	8/17	27 เม.ย. 54 - 21 มิ.ย. 55
15. นายศิลาชัย	จารุเกษมรัตน์	กรรมการ	-	14/17	25 เม.ย. 55 - เม.ย. 58
16. พลตำรวจเอก พงศพัศ	พงษ์เจริญ	กรรมการ	-	2/17	13 พ.ย. 55 - เม.ย. 58
17. นายสุธรรม	ศิริทิพย์สาคร	กรรมการ	-	2/17	13 พ.ย. 55 - เม.ย. 57
18. นายสรจักร	เกษมสุวรรณ	กรรมการ	-	3/17	13 พ.ย. 55 - เม.ย. 57

หมายเหตุ : อดีตกรรมการ หมายถึง กรรมการบริษัท ที่พ้นวาระก่อนวันที่ 31 ธันวาคม 2555

ตารางแสดงค่าตอบแทนคณะกรรมการบริษัทฯ ประจำปี 2555

รายชื่อและตำแหน่งคณะกรรมการบริษัทฯ			ค่าตอบแทน รวมเบี้ยประชุม คณะกรรมการบริษัทฯ (บาท)	เบี้ยประชุม อนุกรรมการบริษัทฯ (บาท)	เงินรางวัล ประจำปี (โบนัส) จาก ผลประกอบการ ปี 2554 (บาท)	รวมผลตอบแทน (บาท)
				ค่าตอบแทน คณะกรรมการ ตรวจสอบ (บาท)		
1. นายอำพน	กิตติอำพน	ประธานกรรมการ และกรรมการอิสระ	1,050,000.00	10,000.00	-	1,060,000.00
2. นายจุลสิงห์	วสันตสิงห์	รองประธานกรรมการ และกรรมการอิสระ	1,005,000.00	70,000.00	-	1,075,000.00
		ประธานกรรมการตรวจสอบ	-	360,000.00	-	360,000.00
3. นายอารีพงศ์	ภูษอุม	รองประธานกรรมการ	891,250.00	110,000.00	-	1,001,250.00
		อดีตรกรรมการ	80,000.00	-	-	80,000.00
4. นายคณิศ	แสงสุพรรณ	กรรมการ และกรรมการอิสระ	960,000.00	240,000.00	-	1,200,000.00
5. นายจตุรินทร์	ภิรมย์ภักดี	กรรมการ	960,000.00	50,000.00	-	1,010,000.00
		กรรมการตรวจสอบ	-	360,000.00	-	360,000.00
6. นายธีรศักดิ์	สุวรรณยศ	กรรมการ	960,000.00	210,000.00	-	1,170,000.00
7. พลตำรวจเอก พงศพัศ	พงษ์เจริญ	กรรมการ	140,000.00	10,000.00	-	150,000.00
8. นายวรเดช	หาญประเสริฐ	กรรมการ	930,000.00	150,000.00	-	1,080,000.00
9. นายวีระวงศ์	จิตต์มิตรภาพ	กรรมการ	930,000.00	110,000.00	-	1,040,000.00
		กรรมการตรวจสอบ	-	360,000.00	-	360,000.00
10. พลอากาศเอก สติยพงษ์	สุขวิมล	กรรมการ	660,000.00	-	-	660,000.00
11. นายสุธรรม	ศิริทิพย์สาคร	กรรมการ	140,000.00	30,000.00	-	170,000.00
12. พลอากาศเอก ม.ล. สุปรีชา	กมลาคน์	กรรมการ	960,000.00	150,000.00	-	1,110,000.00
13. นายอภิพร	ภาณุวัฒน์	กรรมการ	960,000.00	260,000.00	-	1,220,000.00
14. นายศิลปชัย	จารุเกษมรัตน์	กรรมการ	869,354.84	140,000.00	-	1,009,354.84
15. นายสรจักร	เกษมสุวรรณ	กรรมการ	140,000.00	40,000.00	-	180,000.00
16. นายปิยสวัสดิ์	อัมระนันท์	อดีตรกรรมการ	-	-	-	-
17. นายประดิษฐ์	สินธวนรงค์	อดีตรกรรมการ	787,096.78	170,000.00	-	957,096.78
18. พลตำรวจเอก เปรียวพันธ์	ดามาพงศ์	อดีตรองประธานกรรมการ	271,250.00	20,000.00	-	291,250.00
		อดีตรกรรมการ	370,000.00	-	-	370,000.00
19. นายประวิช	รัตนเพียร	อดีตรกรรมการ	-	20,000.00	-	20,000.00

หมายเหตุ : 1) อดีตรประธานกรรมการ อดีตรองประธานกรรมการ และอดีตรกรรมการ หมายถึง กรรมการบริษัทฯ ที่พ้นวาระก่อนวันที่ 31 ธันวาคม 2555
2) นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันท์ แสดงความจำนงค์ไม่ขอรับค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมทุกคณะตลอดปี 2555
3) นายประวิช รัตนเพียร เป็นกรรมการบริษัทฯ ปี 2554 ขอลาออกเมื่อวันที่ 7 ตุลาคม 2554 ได้รับค่าเบี้ยประชุมอนุกรรมการบริษัทฯ ของปี 2554
4) เงินรางวัลประจำปี (โบนัส) จากผลประกอบการปี 2554 บริษัทฯ งดจ่าย



รายการระหว่างกัน

รายการระหว่างกัน

บริษัท มีรายการระหว่างกันที่สำคัญกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ และนิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 ดังนี้

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2554	
กระทรวงการคลัง	- กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 51.03 - กรรมการของบริษัท ได้แก่ นายอารีพงศ์ โกษภูมิ เป็นปลัดกระทรวงการคลัง	กระทรวงการคลังกู้เงินจากสถาบันการเงินต่างประเทศให้บริษัท กู้ต่อ ประกอบด้วย - เงินกู้ยืมระยะยาว ซึ่งยังคงมียอดคงค้างและดอกเบี้ยจ่ายดังนี้ - เงินกู้ยืมระยะยาวคงค้าง - ดอกเบี้ยจ่าย	1,225.26 90.67	1,273.28 87.06	การกำหนดราคา/เงื่อนไขเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดเงื่อนไขกับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน โดยมีรายละเอียดเงื่อนไขสำคัญดังนี้ อัตราดอกเบี้ย ร้อยละ 7.07 ต่อปี อายุเงินกู้ 20 ปี ครบกำหนดสัญญา 30 กันยายน 2556
		- บริษัท มีรายการเช่าที่ดินจากที่ราชพัสดุกระทรวงการคลัง ดังนี้ - เช่าที่ดินราชพัสดุ จังหวัดระยอง - เช่าที่ดินราชพัสดุ จังหวัดขอนแก่น - เช่าที่ดินราชพัสดุ จังหวัดอุดรธานี - เช่าที่ดินราชพัสดุ จังหวัดสุราษฎร์ธานี - เช่าที่ดินราชพัสดุ จังหวัด กระบี่	4.58	4.41	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2554	
ธนาคารออมสิน	■ กระบวนการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท มีอำนาจควบคุมธนาคารออมสิน ■ กรรมการของบริษัท ได้แก่ นายสุธรรม ศิริพิทยาสคร เป็นกรรมการของธนาคารออมสิน หมายเหตุ นายสุธรรม ศิริพิทยาสคร เป็นกรรมการของบริษัท เมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2555	1. บริษัท ได้กู้เงินจากธนาคารออมสิน ประกอบด้วย ● เงินกู้ยืมระยะยาว - ยอดเงินคงค้าง - ดอกเบี้ยจ่าย	3,462.00 279.58	5,034.00 222.41	การกำหนดราคา/เงื่อนไขเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดเงื่อนไขกับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน โดยมีรายละเอียดเงื่อนไขสำคัญ ดังนี้ - สัญญาเงินกู้ระยะยาว มียอดคงค้าง 3 ฉบับ คือ 1) อัตราดอกเบี้ย MLR ลบร้อยละ 1.9 ต่อปี มีอายุเงินกู้ 5 ปี ครบกำหนดสัญญา 9 กรกฎาคม 2557 2) อัตราดอกเบี้ย THBFIX บวกร้อยละ 0.65 ต่อปี มีอายุเงินกู้ 7 ปี ครบกำหนดสัญญา 8 ตุลาคม 2558 3) อัตราดอกเบี้ย THBFIX บวกร้อยละ 0.55 ต่อปี มีอายุเงินกู้ 7 ปี ครบกำหนดสัญญา 13 ตุลาคม 2558
		2. บริษัท ทำสัญญาวางเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียน กับธนาคารออมสิน จำนวนเงินไม่เกิน 7,000 ล้านบาท - ค่าธรรมเนียมวางเงินกู้	17.31	13.71	การกำหนดราคา/เงื่อนไขเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดเงื่อนไขกับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - สัญญาวางเงินกู้หมุนเวียน (Committed Revolving Credit Line) - ระยะเวลาไม่เกิน 7 ปี นับจากวันที่ลงทุนในสัญญาเงินกู้ - อัตราดอกเบี้ย FDR (Fixed Deposit Rate) บวกร้อยละ 1.9 ต่อปี หรือบวกร้อยละ 2.375 ต่อปี หาก บริษัท มิได้มีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจ - ค่าธรรมเนียมผูกพันเงินกู้ (Commitment fee) ร้อยละ 0.25 ต่อปี ของวงเงินกู้ที่ยังไม่ได้เบิก ปัจจุบันยังไม่มีมีการเบิกใช้วงเงินกู้ดังกล่าว
		3. บริษัท ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้บริการเข้าพื้นที่และบริการอื่นๆ แก่ธนาคารออมสิน - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	1.51 0.37	7.14 1.05	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย	■ กระบวนการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท มีอำนาจควบคุมธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย ■ กรรมการของบริษัท ได้แก่ นายธีรศักดิ์ สุวรรณยศ เป็นกรรมการผู้จัดการของธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย หมายเหตุ นายธีรศักดิ์ สุวรรณยศ ครบวาระดำรงตำแหน่งเมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม 2555 ของธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย	บริษัท ได้กู้เงินระยะยาวจากธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย ซึ่งยังคงมียอดคงค้างและผลกำไรที่ต้องชำระดังนี้ - เงินกู้ยืมระยะยาวคงค้าง - การชำระผลกำไร	500.00 55.04	1,000.00 80.41	การกำหนดราคา/เงื่อนไขเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดเงื่อนไขกับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน โดยมีรายละเอียดเงื่อนไขสำคัญ ดังนี้ อัตราค่าไ้ SPRL ลบร้อยละ 1.00 ต่อปี อายุเงินกู้ 5 ปี ครบกำหนดสัญญา 31 ธันวาคม 2556

มีบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2554	
ธนาคารเพื่อการส่งออกและ นำเข้าแห่งประเทศไทย	■ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารเพื่อ การส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ประเภทเงินทุน หมุนเวียน กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้า แห่งประเทศไทย จำนวนเงิน 3,600 ล้านบาท - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้	1.60	0.00	การกำหนดราคา/เงื่อนไขเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทาง เดียวกันกับการกำหนดเงื่อนไขกับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน โดยมีรายละเอียดเงื่อนไขสำคัญ ดังนี้ - อายุเงินกู้ 5 ปี นับตั้งแต่วันที่ 20 กรกฎาคม 2555 - 20 กรกฎาคม 2560 - อัตราดอกเบี้ย THBFIX 3 เดือน บวกร้อยละ 2.25 ต่อปี - ค่าธรรมเนียมกู้เงิน อัตราร้อยละ 0.20 ของวงเงินที่ผู้กู้เบิกใช้ในแต่ละครั้ง - ค่าธรรมเนียมผูกพันเงินกู้ (Commitment Fee) อัตราร้อยละ 0.10 ต่อปี - ผู้กู้ตกลงชำระค่าธรรมเนียมการชำระเงินก่อนกำหนด (Prepayment Fee) ในอัตราร้อยละ 2.0 ของจำนวนเงินที่ชำระเงินก่อนกำหนดเวลา ปัจจุบันยังไม่มีผู้กู้เบิกใช้วงเงินกู้ดังกล่าว
บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด	■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด และของบริษัทฯ	1. บริษัทฯ ซื้อบริการฝากส่งไปรษณีย์ในประเทศ และต่างประเทศ และจ้างขนส่งเปป Back up จากบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหน้าที่คงค้าง	14.68 0.50	15.78 0.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน แก่บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	2.45 0.85	0.79 0.16	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของการ ท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย และของบริษัทฯ	1. บริษัทฯ จ่ายค่า commission ในการจำหน่าย บัตรโดยสารของบริษัทฯ ในอัตราร้อยละ 5 แก่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหน้าที่คงค้าง	1.19 0.77	0.00 0.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้เข้า สำนักงานสาขาที่จังหวัดตรัง แก่ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	164.47 32.33	56.89 6.28	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2554	
บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)	- กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และของบริษัท - กรรมการของบริษัท ได้แก่ นายจุลสิงห์ วสันตสิงห์ เป็น กรรมการของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)	1. บริษัทฯ ซื้อน้ำมันเครื่องบินและน้ำมันรถยนต์จากบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 8,515.46 - ยอดเจ้าหนี้ค้าง 33.82		9,481.92 443.69	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน แก่ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) - ยอดรายได้รวม 383.92 - ยอดลูกหนี้ค้าง 51.47		160.69 18.69	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท บางจาก ปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)	กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่โดยทางอ้อมของบริษัท บางจาก ปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)	บริษัทฯ ซื้อน้ำมันเครื่องบินจาก บริษัท บางจาก ปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 18,466.25 - ยอดเจ้าหนี้ค้าง 845.10		18,965.57 2,733.30	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
บริษัท เบอร์ลี่ ยุคเกอร์ จำกัด (มหาชน)	กรรมการของบริษัท ได้แก่ นายวีระวงศ์ จิตต์มิตตภาพ เป็นกรรมการ บริษัท เบอร์ลี่ ยุคเกอร์ จำกัด (มหาชน)	บริษัทฯ ซื้อสินค้าอุปโภคบริโภคจาก บริษัท เบอร์ลี่ ยุคเกอร์ จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 13.70 - ยอดเจ้าหนี้ค้าง 1.73		12.11 3.19	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และของบริษัท	1. บริษัทฯ ประกอบกิจการและเช่าพื้นที่ในเขตท่าอากาศยานต่างๆ เพื่อใช้สำหรับจอดอากาศยาน จอดพาหนะ ขนถ่ายสินค้า เก็บอุปกรณ์ภาคพื้นดิน เก็บตู้คอนเทนเนอร์ ตั้งสำนักงานสายการบิน และบริการอื่นๆ จากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 5,765.09 - ยอดเจ้าหนี้ค้าง 240.51		5,016.17 277.61	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
		2. บริษัทฯ มีรายได้จากการขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และได้รับส่วนแบ่งรายได้ 2% จากการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน (Passenger Service Charges) ให้กับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) - ยอดรายได้รวม 80.86 - ยอดลูกหนี้ค้าง 13.58		65.74 21.71	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัทฯ ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2554	
บริษัท ผลิตไฟฟ้าและ น้ำเย็น จำกัด	■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย และของบริษัท ■ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยเป็นผู้ถือหุ้น รายใหญ่ของ บริษัท ผลิตไฟฟ้าและน้ำเย็น จำกัด	บริษัท ซื้อ โอน้ำและน้ำเย็น จากบริษัท ผลิตไฟฟ้าและน้ำเย็น จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	117.48 11.91	30.86 11.09	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคากลาง
สถาบันการบิณพลเรือน	■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของสถาบันการบิณพลเรือน และของบริษัท ■ ผู้บริหารของบริษัท คือ ร.ท. อธิศักดิ์ พัดชื่นใจ เป็นกรรมการของสถาบันการบิณพลเรือน	1. บริษัท จัดส่งน้ำมันบริษัท ไปอบรมด้านกิจการบิณ จากสถาบันการบิณพลเรือน - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	22.29 0.00	10.43 0.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคากลาง
		2. บริษัท ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน แก่สถาบันการบิณพลเรือน - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.11 0.00	0.07 0.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
กรมการบิณพลเรือน	■ กรมการของบริษัท ได้แก่ นายวรเดช หาญประเสริฐ เป็นอธิบดีกรมการบิณพลเรือน ของกรมการบิณพลเรือน	1. บริษัท ซื้อบริการเช่าสำนักงานในเขตสนามบิณตามสถาน และศาลานจอตสนามบิณ จาก กรมการบิณพลเรือน - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	30.01 0.00	10.59 10.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคากลาง
		2. บริษัท ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน แก่กรมการบิณพลเรือน - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.21 0.11	0.56 0.04	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
องค์การเภสัชกรรม	■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ขององค์การเภสัชกรรม และของบริษัท	1. บริษัท ซื้อยาและเวชภัณฑ์ จากองค์การเภสัชกรรม - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.12 0.00	0.15 0.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคากลาง
		2. บริษัท ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน แก่องค์การเภสัชกรรม - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	12.57 0.44	1.69 0.42	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2554	
บริษัท ไทย-อะมาติอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด (บริษัทย่อย)	■ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทไทย-อะมาติอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 55 ■ กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ นายคณิต แสงสุพรรณ เป็นประธานกรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ คือ นายนิรุฒ มณีพันธ์ เป็นประธานกรรมการของบริษัท ไทย-อะมาติอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด หมายเหตุ นายนิรุฒ มณีพันธ์ เป็นประธานกรรมการแทนนายคณิต แสงสุพรรณ ลาออกจากตำแหน่งประธานกรรมการของบริษัท ไทย-อะมาติอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด เมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2555	1. บริษัท ไทย-อะมาติอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด ลงทุนในหุ้นกู้ของบริษัทฯ - ยอดคงเหลือหุ้นกู้	0.00	50.78	การกำหนดราคา/เงื่อนไขเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดเงื่อนไขกับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน โดยมีรายละเอียดเงื่อนไขสำคัญดังนี้ อัตราดอกเบี้ย ร้อยละ 5.04 ต่อปี อายุหุ้นกู้คงเหลือ 1 ปี 7 เดือน ครบกำหนดสัญญา 22 พฤศจิกายน 2555
		2. บริษัทฯ ได้รับเงินมัดจำค่าเช่าพื้นที่ในอาคารสำนักงานจังหวัดมหาสารคาม และภูเก็ต จากบริษัท ไทย-อะมาติอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.13	0.13	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		3. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ แก่บริษัท ไทย-อะมาติอุส เซาท์อีสต์ เอเชีย จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	2.51 0.37	3.04 0.32	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด (บริษัทย่อย)	■ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 49 ■ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นายโชคชัย ปัญญาสงค์ เป็นประธานกรรมการและนางสุดกานต์ วิศาลสวัสดิ์ นายธนุช บุญนา และนายนิรุฒ มณีพันธ์ เป็นกรรมการของบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด	1. บริษัทฯ ซื้อบริการจัดส่งพนักงานแรงงานภายนอก เพื่อปฏิบัติงานในบริษัทฯ จากบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	515.02 0.01	67.38 2.53	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาดุลยภาพ
		2. บริษัทฯ ให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์สำนักงาน แก่บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	21.30 169.13	0.36 0.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน



นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2554	
บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิง จำกัด (บริษัทย่อย)	■ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิง จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 49 ■ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นาวาอากาศตรีอิทธิพล วัฒนางกูร เป็นประธานกรรมการ นายโชคชัย ปัญญาสงค์ นางวสุกานต์ วิศาลสวัสดิ์ และ นายธงชัย สิงห์กุล เป็นกรรมการของบริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิง จำกัด หมายเหตุ นายธงชัย สิงห์กุล เป็นกรรมการแทน นางวสุกานต์ วิศาลสวัสดิ์ ลาออกจากตำแหน่ง กรรมการ เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2555 และ นายโชคชัย ปัญญาสงค์ ลาออกจากตำแหน่ง กรรมการบริษัทไทยไฟลท์เทรนนิง จำกัด ตามมติคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 4/2555 เมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2555	บริษัทฯ ให้บริการใช้เครื่องมือและอุปกรณ์ ในการฝึกอบรมด้านการบิน และให้บริการ เข้าพื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์สำนักงาน แก่ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิง จำกัด - ยอดรายได้รวม 13.44 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 6.48		5.88 0.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (บริษัทย่อย)	■ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด ร้อยละ 49 ■ กรรมการของบริษัทฯ ได้แก่ - นายอภิพร ภาณุวัฒน์ เป็นประธานกรรมการ และนายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ เป็นกรรมการ และผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ นายโชคชัย ปัญญาสงค์ นายธีรพล โชติชนากิจบาล และนายนิรุฒ มณีพันธ์ เป็นกรรมการของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด หมายเหตุ นายนิรุฒ มณีพันธ์ เป็นกรรมการแทน นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ ตามมติ คณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 10/2555 เมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม 2555 ของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด	1. บริษัทฯ ชำระค่าบริการอุปกรณ์ บริการ ภาษีพื้นที่จังหวัดอุบลราชธานี และค่า Engineer Licence ของบริษัทสายการบิน นกแอร์ จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 8.39 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.57		0.00 0.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคากลาง
		2. บริษัทฯ ให้บริการเช่าเครื่องบินและให้บริการ ด้านธุรกิจการบินแก่บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด ทั้งนี้ รายได้จากการให้บริการด้านธุรกิจ การบินโดยหลักประกอบด้วย ค่าซ่อมบำรุงอากาศยาน ค่าซ่อมบำรุง อุปกรณ์ ค่าน้ำมัน เครื่องบิน เป็นต้น - ยอดรายได้รวม 532.88 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 75.05		815.90 110.73	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2554	
บริษัท ทวีร์เอื้องหลวง จำกัด (บริษัทย่อย)	■ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท ทวีร์เอื้องหลวง จำกัด ร้อยละ 49 ■ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นายปานจิต ชนะภัย และนายนิรุฒ มณีพันธ์ เป็นกรรมการของบริษัทฯ ทวีร์เอื้องหลวง จำกัด	1. บริษัทฯ จ่ายค่าตอบแทน (Commission) จากการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ของบริการเอื้องหลวง แก่บริษัท ทวีร์เอื้องหลวง จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.50 - ยอดเจ้าหนี้ค้าง 0.00			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคากลาง
		2. บริษัทฯ ขายทวีร์เอื้องหลวงให้แก่บริษัท ทวีร์เอื้องหลวง จำกัด - ยอดรายได้รวม 10.01 - ยอดลูกหนี้ค้าง 0.96			
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด (บริษัทร่วม)	■ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด ประมาณร้อยละ 40 ■ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นายปานจิต ชนะภัย เป็นประธานกรรมการและเรืออากาศเอกมนตรี จำเริญ เป็นกรรมการของบริษัทฯ ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด หมายเหตุ เรืออากาศเอกมนตรี จำเริญ ลาออกจากตำแหน่งกรรมการบริษัท บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด ตามมติคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 4/2555 เมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2555	บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักของบริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด สำหรับผู้โดยสารของบริษัทฯ - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.00 - ยอดเจ้าหนี้ค้าง 0.00			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคากลาง

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2554	
บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบิน กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (บริษัทร่วม)	■ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ประมาณร้อยละ 22.59 ■ ผู้บริหารของบริษัทฯ คือ นายโชคชัย ปัญญาสงค์ เรืออากาศเอกมนตรี จำเริญ เป็นกรรมการของบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หมายเหตุ นายโชคชัย ปัญญาสงค์ ลาออกจากกรรมการ บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ตามมติคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 4/2555 เมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2555	1. บริษัทฯ ซื้อบริการเติมน้ำมันเครื่องบินจากบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 316.41 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.00		394.03 36.36	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาลาด
		2. บริษัทฯ มีการให้บริการขนส่งและการบริการด้านอาหารให้แก่บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) - ยอดรายได้รวม 0.05 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.04		0.03 0.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท โรงแรมรอยัล ออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) (บริษัทร่วม)	■ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท โรงแรมรอยัล ออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) ประมาณร้อยละ 24 ■ ผู้บริหารของบริษัทฯ คือ นายปานทิติ ชนกะภัย และนายธีรพล ไชติชนากิบาล เป็นกรรมการของบริษัท โรงแรมรอยัล ออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)	1. บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักของบริษัท โรงแรมรอยัล ออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) สำหรับผู้โดยสารของบริษัทฯ - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 2.63 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.00		4.47 0.03	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาลาด
		2. บริษัทฯ ขายค่าโฆษณาใน ROH BROCHURE ให้แก่บริษัท โรงแรมรอยัล ออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) - ยอดรายได้รวม 0.15 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.00		0.15 0.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด (บริษัทร่วม)	■ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด ประมาณร้อยละ 30 ■ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นายสาธก วรตะวิน เป็นประธานกรรมการของบริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด หมายเหตุ นายสาธก วรตะวิน เกษียณอายุเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2555	1. บริษัทฯ ซื้ออาหารและบริการจากบริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 15.55 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.00		11.01 3.20	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาลาด
		2. บริษัทฯ มีรายได้จากการขายวัตถุดิบและการให้บริการแก่บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด - ยอดรายได้รวม 3.45 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.01		3.36 0.88	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

ปีบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2554	
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ จำกัด (บริษัทร่วม)	■ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด ประมาณร้อยละ 30 ■ ผู้บริหารของบริษัทฯ คือ นางวสุภานต์ วิศาลสวัสดิ์ เป็นกรรมการของบริษัท โรงแรม ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด	1. บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักจากบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด สำหรับผู้โดยสารของบริษัทฯ - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 19.76 - ยอดเจ้าหนี้ค้าง 0.11		28.39 0.45	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน แก่บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด - ยอดรายได้รวม 0.02 - ยอดลูกหนี้ค้าง 0.00	0.02 0.00	0.02 0.00	
บริษัท วิทยุการบิน แห่งประเทศไทย จำกัด (บริษัทร่วมลงทุน)	■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และของบริษัทฯ ■ บริษัทฯ ถือหุ้น ประมาณร้อยละ 2.00 ในบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ■ ผู้บริหารของบริษัทฯ คือ นาวาอากาศตรี อัมฤฎ์ วัฒนางกูร เป็นกรรมการของบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	1. บริษัทฯ ซื้อบริการนำร่อง (Navigation) และเช่าอุปกรณ์ จากบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 1,377.22 - ยอดเจ้าหนี้ค้าง 10.33		1,224.70 101.89	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้บริการขนส่งแก่บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด - ยอดรายได้รวม 6.63 - ยอดลูกหนี้ค้าง 0.83	6.63 0.83	3.94 0.47	

ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังมีรายการระหว่างกันที่เป็นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับบริการสาธารณูปโภคต่างๆ (ซึ่งประกอบด้วย ค่าไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์) ที่บริษัทฯ มีการทำรายการกับหน่วยงานของรัฐ และ/หรือรัฐวิสาหกิจที่ทำหน้าที่เป็นผู้ให้บริการสาธารณูปโภคต่างๆ ดังกล่าว เป็นจำนวนเงิน 217.33 ล้านบาท สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 และมียอดคงค้าง 3.31 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555



ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของรายการระหว่างกัน

คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณารายการระหว่างกันสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 และมีความเห็นว่ารายการระหว่างกันดังกล่าว เป็นรายการที่เป็นไปตามธุรกิจปกติของบริษัทฯ มีความสมเหตุสมผลมีการกำหนดราคาและเงื่อนไขอื่นๆ ตามราคาตลาดเช่นเดียวกับการกำหนดราคาให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และไม่มีการถ่ายเทผลประโยชน์ระหว่างบริษัทฯ และบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง

ขั้นตอนการอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน

การเข้าทำรายการระหว่างกันข้างต้น เป็นไปตามธุรกิจปกติของบริษัทฯ และได้ดำเนินการอนุมัติตามขั้นตอนของบริษัทฯ ซึ่งมีมาตรการที่รัดกุมของระเบียบราชการและรัฐวิสาหกิจ ทั้งนี้ กรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องนั้นๆ จะไม่มีส่วนในการอนุมัติการทำรายการ

นโยบายการทำรายการระหว่างกันในอนาคต

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

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555

ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบการเงินรวมสำหรับปี 2555 สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2554 ได้รวมงบการเงินของบริษัทย่อยเพิ่มขึ้นอีก 1 บริษัท ได้แก่ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด ซึ่งบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ซื้อหุ้นเพิ่ม 5 ล้านหุ้น คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 10 ของทุนที่ออกและชำระแล้ว เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2554 ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 49 โดย บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีอำนาจควบคุมผ่านคณะกรรมการบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด

1. บทสรุปผู้บริหาร

ภาวะเศรษฐกิจโลกในปี 2555 ยังชะลอตัว โดยได้รับผลกระทบจากปัญหาเศรษฐกิจในสหภาพยุโรป จีน และญี่ปุ่น ส่งผลให้เศรษฐกิจของประเทศในภูมิภาคเอเชียชะลอตัวตามไปด้วย อย่างไรก็ตามอุตสาหกรรมการบินยังเติบโต โดยการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศในปี 2555 ในภาพรวมเติบโตอยู่ที่อัตราร้อยละ 6.5 เท่ากับปีที่ผ่านมา โดยสายการบินในภูมิภาคตะวันออกกลางมีอัตราการเติบโตสูงสุด ตามมาด้วยภูมิภาคละตินอเมริกาและแคริบเบียน และภูมิภาคแอฟริกัน อย่างไรก็ตามอัตราการเติบโตของภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิกมีสถิติการเติบโตชะลอตัวกว่าปีที่ผ่านมา สาเหตุหลักมาจากภาวะเศรษฐกิจไม่เอื้ออำนวยและผลประกอบการที่ไม่ดีของสายการบินของประเทศอินเดียและมาเลเซีย ส่วนภูมิภาคอเมริกาเหนือมีอัตราเติบโตต่ำสุด สำหรับปริมาณการขนส่งสินค้าลดลงในอัตราร้อยละ 1.2 ซึ่งเป็นผลสะท้อนถึงการเติบโตที่ชะลอตัวลงอย่างมากของการค้าโลกปี 2555 จากปัญหาด้านเศรษฐกิจในยุโรป การชะลอตัวของการส่งออกของจีน และการแข่งขันกันอย่างรุนแรงในภาคการขนส่งทางทะเล ซึ่งส่งผลกระทบต่อภาระขนส่งสินค้าทางอากาศ นอกจากนั้น ราคาน้ำมันที่ยังคงอยู่ในระดับสูง และการแข่งขันที่รุนแรงขึ้นทั้งตลาดภายในและระหว่างประเทศ ยังเป็นปัจจัยลบที่มีผลกระทบอย่างมากต่ออุตสาหกรรมการบิน

นอกจากผลกระทบจากปัจจัยทางเศรษฐกิจ การแข่งขันที่รุนแรงของอุตสาหกรรมการบิน และราคาน้ำมันซึ่งเป็นต้นทุนหลักของบริษัทฯ แล้ว ในปี 2555 บริษัทฯ ยังได้รับผลกระทบต่อเนื่องจากเหตุการณ์มหาอุทกภัย เมื่อปลายปี 2554 ทำให้ต้องปรับกลยุทธ์การตลาดด้านราคาโดยการจำหน่ายบัตรโดยสารราคาพิเศษเพื่อกระตุ้นให้ผู้โดยสารกลับมาใช้บริการเพิ่มขึ้น และการปิดซ่อมแซมทางวิ่งของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในเดือนมิถุนายน - กรกฎาคม 2555 ทำให้เที่ยวบินล่าช้าและมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น ซึ่งล้วนเป็นปัจจัยลบที่กระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ เพิ่มขึ้น

บริษัทฯ ได้ดำเนินกลยุทธ์ต่างๆ ที่วางไว้อย่างต่อเนื่อง โดยได้มีการปรับปรุงให้สามารถตอบสนองต่อสถานการณ์ต่างๆ อย่างเหมาะสมยิ่งขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการดำเนินการตามกลยุทธ์กลุ่มธุรกิจองค์กรเพื่อสร้างความได้เปรียบทางการแข่งขันและมีการเติบโตอย่างมั่นคงและยั่งยืน โดยเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด จากร้อยละ 39 เพิ่มเป็นร้อยละ 49 เพื่อเสริมความร่วมมือในการต่อสู้กับสายการบินต้นทุนต่ำของตลาดภายในประเทศให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากขึ้น และดำเนินการจัดตั้งหน่วยธุรกิจการบิน ไทยสมายล์ (THAI Smile) ที่ให้บริการแบบ Light Premium เพื่อเป็นเครื่องมือในการเสริมสร้างความแข็งแกร่งให้ครอบคลุมตำแหน่งทางการตลาดของการบินไทย โดยได้เปิดเส้นทางบินแรกกรุงเทพฯ-มาเก๊า ในเดือนกรกฎาคม 2555 และปัจจุบันได้ให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศอีก 4 เส้นทางบิน ได้แก่ กระบี่ สุราษฎร์ธานี เชียงใหม่ และภูเก็ต เพื่อทดแทนหรือเสริมในเส้นทางของการบินไทย

นอกจากนั้น บริษัทฯ ได้มีการปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ให้เหมาะสมกับการเปลี่ยนแปลงของสภาวะตลาดและติดตามผลอย่างใกล้ชิด ด้วยการลดเที่ยวบินในเส้นทางข้ามทวีป และเพิ่มเที่ยวบินในเส้นทางภูมิภาคเอเชีย การปรับเปลี่ยนตารางบินในบางเส้นทางควบคู่กับการปรับเปลี่ยนแบบของเครื่องบินและจำนวนเที่ยวบินให้สอดคล้องกับปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร การรับมอบเครื่องบินใหม่ 12 ลำ เพื่อทดแทนเครื่องบินที่ปลดระวาง 5 ลำ และเครื่องบินที่ดัดแปลงเป็นเครื่องบินขนส่งสินค้า 2 ลำ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของฝูงบิน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการรับมอบเครื่องบิน A380-800 ซึ่งเป็นเครื่องบินที่ใหญ่และทันสมัยที่สุดในโลก ตลอดจนการปรับปรุงห้องโดยสารและผลิตภัณฑ์บนเครื่องบินเดิม ให้สอดคล้องกับตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ของบริษัทฯ ที่กำหนดให้การบินไทยเป็นสายการบินที่ให้บริการอย่างมีคุณภาพระดับพรีเมียม ตลอดจนการเปิดเส้นทางบินใหม่ กรุงเทพฯ-ซัปโปโระ เพื่อสร้างโอกาสในตลาดใหม่และรองรับการขยายตัวของการเดินทางไปยังประเทศญี่ปุ่นเพิ่มขึ้น รวมถึงปรับกลยุทธ์ด้านราคาเพื่อจูงใจลูกค้าให้เหมาะสมกับสถานการณ์และฤดูกาล ทำให้ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger-Kilometer : RPK) เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 9.8 ขณะที่ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat-Kilometer : ASK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.9 ส่งผลให้มีอัตราการใช้เครื่องบินโดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ยร้อยละ 76.6 ซึ่งสูงสุดในรอบ 5 ปี เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมาซึ่งเฉลี่ยร้อยละ 70.4

ในส่วนของการเพิ่มประสิทธิภาพและบริหารจัดการค่าใช้จ่าย บริษัทฯ ได้ทำการป้องกันความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันเชิงรุกมากขึ้นซึ่งสามารถลดความผันผวนของต้นทุนน้ำมันได้อย่างดี และปรับค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมันเพื่อให้ตอบสนองสถานการณ์ราคาน้ำมันได้ทันเวลาเพื่อบรรเทาภาระค่าน้ำมันที่สูงขึ้น รวมถึงบริหารจัดการค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเฉพาะส่วนที่ไม่กระทบกับการให้บริการและความปลอดภัยอย่างต่อเนื่องเพื่อให้มีระดับต้นทุนที่เหมาะสมในระยะยาว

ในส่วนของความแข็งแกร่งทางการเงิน บริษัทฯ ทริสเรตติ้ง จำกัด ยังคงอันดับเครดิตของบริษัทฯ ไว้ที่ระดับ A+ ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความแข็งแกร่งทางการเงินของบริษัทฯ โดยในปี 2555 บริษัทฯ จัดหาเงินทุนระยะยาวด้วยวิธีเช่าซื้อเครื่องบินที่รับมอบในปีนี้ 6 ลำ ได้แก่ เครื่องบิน A330-300 จำนวน 3 ลำ โดยใช้เครื่องบินเป็นหลักทรัพย์ค้ำประกัน และ A380-800 จำนวน 3 ลำ ซึ่งใช้เครื่องบินเป็นหลักทรัพย์ค้ำประกัน อีกทั้งยังได้รับการสนับสนุนการค้ำประกันเงินกู้จาก European Export Credit Agencies (ECAs) ด้วย ในส่วนการจัดหาเงินทุนเพื่อรองรับการลงทุนที่ผูกพันแล้ว การชำระคืนเงินกู้เดิมที่มีต้นทุนทางการเงินสูงกว่า รวมทั้งเพื่อรักษาระดับเงินทุนสำรองในปี 2556 บริษัทฯ ได้ออกและเสนอขายตราสารหนี้ประเภทหุ้นกู้จำนวน 11,500 ล้านบาท พร้อมทั้งจัดหาวงเงินสินเชื่อหมุนเวียน (Revolving Credit Line) เพิ่มเติมอีก 3,600 ล้านบาท

จากความสำเร็จในการดำเนินกลยุทธ์ด้านต่างๆ ดังกล่าว ทำให้การดำเนินงานของบริษัทฯ สามารถกลับมาทำกำไรอีกครั้ง หลังจากประสบภาวะขาดทุนในปี 2554 โดยในปี 2555 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรสุทธิ 6,510 ล้านบาท โดยมีอัตรากำไรสุทธิ (Net Profit Margin) ร้อยละ 3.11

2. สรุปผลการดำเนินงานของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	งบการเงินรวม				งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	2555	2554	เปลี่ยนแปลง		2555	2554	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%			ล้านบาท	%
รายได้รวม	213,530	194,342	+ 19,188	+ 9.9	204,255	194,213	+ 10,042	+ 5.2
ค่าใช้จ่ายรวม ¹⁾	209,639	199,831	+ 9,808	+ 4.9	202,505	199,820	+ 2,685	+ 1.3
กำไร (ขาดทุน) ก่อนอัตราแลกเปลี่ยน และภาษีเงินได้	3,891	(5,489)	+ 9,380	+ 170.9	1,750	(5,607)	+ 7,357	+ 131.2
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน เงินตราต่างประเทศ	3,213	(2,428)	+ 5,641	+ 232.3	3,207	(2,430)	+ 5,637	+ 232.0
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	6,510	(10,162)	+ 16,672	+ 164.1	4,430	(10,238)	+ 14,668	+ 143.3
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของ บริษัทใหญ่	6,229	(10,197)	+ 16,426	+ 161.1	4,430	(10,238)	+ 14,668	+ 143.3
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	2.85	(4.67)	+ 7.52	+ 161.0	2.03	(4.69)	+ 6.72	+ 143.3
EBITDA ²⁾	26,680	17,207	+ 9,473	+ 55.1	26,011	17,085	+ 8,926	+ 52.2
EBITDAR ³⁾	31,232	22,636	+ 8,596	+ 38.0	29,694	22,514	+ 7,180	+ 31.9

1) ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน

2) EBITDA เท่ากับ รายได้จากการขายหรือให้บริการ - ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน + ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย

3) EBITDAR เท่ากับ รายได้จากการขายหรือให้บริการ - ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน + ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย + ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่

ในปี 2555 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวมทั้งสิ้น 213,530 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 19,188 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.9 โดยเป็นรายได้ส่วนของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด จำนวน 8,248 ล้านบาท และกำไรจากการซื้อธุรกิจ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด 1,584 ล้านบาท ในส่วนของรายได้รวมเฉพาะกิจการเพิ่มขึ้น 10,042 ล้านบาท จากรายได้จากการขายหรือการให้บริการที่เพิ่มขึ้น 10,366 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.4 สาเหตุหลักเนื่องจากจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้น

ค่าใช้จ่ายไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ มีจำนวนทั้งสิ้น 209,639 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 9,808 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.9 โดยเป็นค่าใช้จ่ายของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด จำนวน 6,869 ล้านบาท ในส่วนค่าใช้จ่ายเฉพาะกิจการเพิ่มขึ้น 2,685 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.3 เป็นผลมาจากค่าน้ำมันค่าใช้จ่าย ที่เกี่ยวเนื่องกับการเพิ่มเที่ยวบิน และการเพิ่มจำนวนผู้โดยสาร และการจ่ายเงินรางวัลประจำปี ในขณะที่ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน รวมทั้งค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ลดลง

บริษัทฯ มีกำไรก่อนอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและภาษีเงินได้ 3,891 ล้านบาท โดยในปี 2554 บริษัทฯ ขาดทุนก่อนอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและภาษีเงินได้ 5,489 ล้านบาท นอกจากนี้ ในปี 2555 บริษัทฯ มีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 3,213 ล้านบาท เปรียบเทียบกับปี 2554 ที่ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 2,428 ล้านบาท

ในปี 2555 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิ 6,510 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนซึ่งขาดทุนสุทธิ 10,162 ล้านบาท โดยเป็นกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ จำนวน 6,229 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 2.85 บาท เพิ่มขึ้นจากปี 2554 ซึ่งขาดทุนสุทธิ 10,197 ล้านบาท หรือขาดทุนต่อหุ้น 4.67 บาท และมีกำไรก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่าย และค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ (EBITDAR) เท่ากับ 31,232 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 8,596 ล้านบาท หรือร้อยละ 38.0



3. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานปี 2555

ปริมาณการผลิตและการขนส่ง (เฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน))

		2555	2554	อัตรา เปลี่ยนแปลง	
ปริมาณการผลิตรวม	(ล้านต้น-กิโลเมตร)	12,023	11,987	+	0.3%
ปริมาณการขนส่งรวม	(ล้านต้น-กิโลเมตร)	8,229	7,836	+	5.0%
อัตราส่วนการบรรทุก	(ร้อยละ)	68.4	65.4	+	3.0
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	79,231	78,533	+	0.9%
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	60,679	55,267	+	9.8%
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(ร้อยละ)	76.6	70.4	+	6.2
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านต้น-กิโลเมตร)	4,892	4,919	-	0.5%
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านต้น-กิโลเมตร)	2,653	2,766	-	4.1%
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ร้อยละ)	54.2	56.2	-	2.0
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	20.62	18.39	+	12.1%
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	364,536	355,815	+	2.5%
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	11.5	11.9	-	3.4%

บริษัทฯ มุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพของฝูงบินอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2555 บริษัทฯ ได้ปลดประจำการเครื่องบิน 5 ลำเพื่อรอการขาย ได้แก่ เครื่องบินแบบ A300-600 จำนวน 2 ลำ เครื่องบินแบบ A340-500 จำนวน 3 ลำ (ไม่รวมเครื่องบิน B737-400 จำนวน 3 ลำ ที่รับคืนเนื่องจากครบกำหนดเช่าจาก บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด และบริษัทฯ ไม่ได้ใช้ทำการบิน) และมีการรับมอบเครื่องบินใหม่ 12 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบ A330-300 จำนวน 3 ลำ เพื่อให้บริการในเส้นทางบินภูมิภาค เครื่องบินแบบ B777-300ER จำนวน 2 ลำ เพื่อให้บริการในเส้นทางอเมริกาเหนือ เครื่องบินแบบ A320-200 จำนวน 4 ลำ เพื่อให้บริการในเส้นทางที่ทำการบินโดยการบินไทยสมายล์ และเครื่องบินแบบ A380-800 จำนวน 3 ลำ เพื่อทดแทนเครื่องบิน B747-400 ที่บริษัทฯ ดัดแปลงเป็นเครื่องบินขนส่งสินค้า โดยให้บริการในเส้นทางฮ่องกงและแฟรงก์เฟิร์ต

จากการปรับฝูงบินและพัฒนาเส้นทางบินโดยการปรับตารางบินให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทางของผู้โดยสารในแต่ละช่วงเวลา (Seasonality) รวมทั้งตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของสภาวะการแข่งขันหรือสถานการณ์ต่างๆ ได้รวดเร็วขึ้น ทำให้บริษัทฯ มีปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger-Kilometer : RPK) เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 9.8 โดยเพิ่มขึ้นในทุกเส้นทางยกเว้นเส้นทางอเมริกาเหนือที่มีการปรับลดการผลิตสูงสุดเมื่อเทียบกับปีก่อน และมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat-Kilometer : ASK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.9 เป็นผลจากการเพิ่มขึ้นของเส้นทางภูมิภาคเอเชียและปรับลดเส้นทางระหว่างทวีป ส่งผลให้อัตราการบรรทุกผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 70.4 ในปี 2554 เป็นร้อยละ 76.6 ในปี 2555

ในส่วนของการขนส่งสินค้า บริษัทฯ ได้คืนเครื่องบินเช่าขนส่งสินค้า (Freighter) ในเดือนกุมภาพันธ์ 2555 อีก 1 ลำ โดยได้เริ่มให้บริการขนส่งสินค้าด้วยเครื่องบินขนส่งสินค้าของบริษัทฯ ที่ดัดแปลงจากเครื่องบินโดยสารแบบ B747-400 2 ลำ ในเดือนเมษายนและเดือนพฤษภาคม 2555 อย่างไรก็ตาม จากผลกระทบของเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัว ทำให้บริษัทฯ ต้องลดปริมาณการผลิตของเครื่องบินขนส่งสินค้า 1 ลำ ในเดือนกันยายน 2555 เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาด ส่งผลให้ปริมาณการผลิตสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (Available Dead Load Ton-Kilometers : ADTK) และปริมาณการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) ต่ำกว่าปีก่อนร้อยละ 0.5 และ 4.1 ตามลำดับ โดยมีอัตราส่วนการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เหลือร้อยละ 54.2 ลดจากร้อยละ 56.2 ในปีก่อน

รายได้

ในปี 2555 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวมทั้งสิ้น 213,530 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 19,188 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.9 โดยสรุปดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	งบการเงินรวม				งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	2555	2554	เปลี่ยนแปลง		2555	2554	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%			ล้านบาท	%
รายได้จากการขนส่ง								
ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	173,458	154,646	+ 18,812	+ 12.2	165,486	154,646	+ 10,840	+ 7.0
ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	26,764	28,092	- 1,328	- 4.7	26,746	28,092	- 1,346	- 4.8
รวมรายได้จากการขนส่ง	200,222	182,738	+ 17,484	+ 9.6	192,232	182,738	+ 9,494	+ 5.2
รายได้จากการกิจการอื่น	8,901	8,259	+ 642	+ 7.8	8,826	7,954	+ 872	+ 11.0
รวมรายได้จากการขายหรือการให้บริการ	209,123	190,997	+ 18,126	+ 9.5	201,058	190,692	+ 10,366	+ 5.4
ดอกเบี้ยรับ	497	711	- 214	- 30.1	443	696	- 253	- 36.4
รายได้อื่น	2,326	2,634	- 308	- 11.7	2,754	2,825	- 71	- 2.5
กำไรจากการซื้อธุรกิจ	1,584	-	+ 1,584	-	-	-	-	-
รวมรายได้	213,530	194,342	+ 19,188	+ 9.9	204,255	194,213	+ 10,042	+ 5.2

รายได้จากการขายหรือการให้บริการ ของบริษัทฯ และบริษัทย่อย มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 209,123 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 18,126 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.5

รายได้จากกิจการขนส่ง ของบริษัทฯ และบริษัทย่อย รวมทั้งสิ้น 200,222 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 17,484 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.6 ประกอบด้วย

■ รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน

รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินรวมบริษัทย่อย 173,458 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 18,812 ล้านบาท หรือร้อยละ 12.2 เนื่องจาก

- รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด 7,966 ล้านบาท
- รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินเฉพาะกิจการ เพิ่มขึ้น 10,840 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.0 เป็นผลมาจากปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger - Kilometer : RPK) เพิ่มสูงขึ้นถึงร้อยละ 9.8 ถึงแม้รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) เฉลี่ย 2.72 บาท ลดลงจากปีก่อนซึ่งเฉลี่ยเท่ากับ 2.75 บาท หรือลดลงร้อยละ 1.1 ซึ่งเป็นผลจากการจำหน่ายตั๋วราคาพิเศษเพื่อกระตุ้นผู้โดยสารให้กลับมาเดินทางหลังจากเหตุการณ์มหาอุทกภัย โดยแบ่งรายได้ตามภูมิภาค ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	2555	2554	เปลี่ยนแปลง			
			ล้านบาท		%	
รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน						
ภูมิภาค	65,744	58,298	+	7,446	+	12.8
ข้ามทวีป	53,878	56,013	-	2,135	-	3.8
ภายในประเทศ	14,691	13,808	+	883	+	6.4
เที่ยวบินแบบไม่ประจำ	753	699	+	54	+	7.7
ค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร	1,562	1,670	-	108	-	6.5
ค่าธรรมเนียมขดเขย่น้ำมันเรียกเก็บจากผู้โดยสาร	28,858	24,158	+	4,700	+	19.5
รวมรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	165,486	154,646	+	10,840	+	7.0

รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินเฉพาะกิจการจำแนกตามภูมิภาค

รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินในภูมิภาค มีจำนวน 65,744 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 7,446 ล้านบาท หรือร้อยละ 12.8 สาเหตุสำคัญเนื่องจากบริษัทฯ ได้ปรับกลยุทธ์มุ่งเน้นตลาดเอเชียมากขึ้นเพื่อลดผลกระทบของวิกฤติเศรษฐกิจยุโรปที่ยังไม่คลี่คลาย โดยในปี 2555 บริษัทฯ ได้ปรับเส้นทางบิน เพิ่มความถี่ ตลอดจนเปิดจุดบินใหม่ไปยังเมือง ซัปโปโร ประเทศญี่ปุ่น ทำให้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 2,597 ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร หรือร้อยละ 8.4 และมีปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 3,665 ล้านคน-กิโลเมตร หรือร้อยละ 16.9 เป็นผลให้อัตราการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ยเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 70.2 ในปี 2554 เป็นร้อยละ 75.7 ในปี 2555

นอกจากนี้ จากการเปิดเส้นทางบินกรุงเทพ-มาเก๊า ของการบินไทยสมายล์ ทำให้มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 195 ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร และมีปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 161 ล้านคน-กิโลเมตร โดยมีอัตราการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ยสูงถึงร้อยละ 82.3

รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินข้ามทวีป มีจำนวน 53,878 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 2,135 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.8 โดยในปี 2555 บริษัทฯ ได้ปรับแผนการบินเส้นทางข้ามทวีปให้เหมาะสมกับสถานการณ์ ทำให้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารลดลง 2,296 ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร หรือร้อยละ 5.4 อย่างไรก็ตาม ในส่วนของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 1,217 ล้านคน-กิโลเมตร หรือร้อยละ 4.0 เป็นผลให้อัตราการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ยเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 70.5 ในปี 2554 เป็นร้อยละ 77.5 ในปี 2555

รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินในประเทศ รวมรายได้จากการให้บริการของการบินไทยสมายล์ มีจำนวนรวม 14,691 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 883 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.4 โดยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 188 ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร หรือร้อยละ 4.3 และปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 356 ล้านคน-กิโลเมตร หรือร้อยละ 11.3 เป็นผลให้อัตราการบรรทุกผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 72.1 ในปี 2554 เป็นร้อยละ 77.0 ในปี 2555

รายได้ค่าธรรมเนียมขดเขย่น้ำมันเรียกเก็บจากผู้โดยสาร มีจำนวน 28,858 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4,700 ล้านบาท หรือร้อยละ 19.5 เนื่องจากการปรับค่าธรรมเนียมขดเขย่น้ำมันเพิ่มขึ้นตามราคาน้ำมันได้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ประกอบกับจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้น

■ รายได้ค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์

รายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์รวมบริษัทย่อย 26,764 ล้านบาท ลดลง 1,328 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.7 โดยมีรายได้ค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์**เฉพาะกิจการ** ลดลง 1,346 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.8 และมีรายได้จากพัสดุภัณฑ์ต่อหน่วยโดยเฉลี่ย**เฉพาะกิจการ** (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยน้ำมันและค่าประกันภัย) ลดลงจาก 9.89 บาทในปี 2554 เหลือ 9.78 บาท หรือลดลงประมาณร้อยละ 1.1 เป็นผลจากเศรษฐกิจโลกชะลอตัว และการแข่งขันอย่างรุนแรงในภาคการขนส่งทางทะเล ซึ่งส่งผลกระทบต่อภาระขนส่งสินค้าทางอากาศ รวมทั้งผลกระทบจากการเติบโตของการขนส่งสินค้าทางบกที่ทำให้บริษัท ถูกแบ่งส่วนแบ่งทางการตลาดไปด้วย ทำให้ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) ลดลง 113 ล้านตัน-กิโลเมตร หรือร้อยละ 4.1 โดยมีปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (Available Dead Load Ton-Kilometers : ADTK) ลดลง 27 ล้านตัน-กิโลเมตร หรือร้อยละ 0.5 เป็นผลให้อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ลดลงจากร้อยละ 56.2 ในปี 2554 เหลือร้อยละ 54.2 ในปี 2555

รายได้จากกิจการอื่น ของบริษัท และบริษัทย่อย 8,901 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 642 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.8 เป็นผลจากรายได้จากกิจการอื่น**เฉพาะกิจการ** เพิ่มขึ้น 872 ล้านบาท เนื่องจากรายได้จากทุกหน่วยธุรกิจ ได้แก่ การให้บริการภาคพื้น การให้บริการด้านคลังสินค้า การให้บริการอาหารบนเครื่องบิน รวมทั้งรายได้จากการซ่อมบำรุงเครื่องบินของหน่วยงานราชการ และการขายอะไหล่เพิ่มขึ้นจากปีก่อน

ดอกเบี้ยรับ

ดอกเบี้ยรับ 497 ล้านบาท ลดลง 214 ล้านบาท หรือร้อยละ 30.1 สาเหตุหลักจากอัตราดอกเบี้ยเงินฝากเฉลี่ยต่ำกว่าปีก่อน

รายได้อื่น

รายได้อื่น 2,326 ล้านบาท ลดลง 308 ล้านบาท หรือร้อยละ 11.7 โดยรายได้**อื่นเฉพาะกิจการ** ลดลง 71 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักจากการรับรู้ค่าธรรมเนียมสนามบินที่เรียกเก็บจากผู้โดยสาร แต่สายการบินอื่นหรือประเทศที่บริษัท ขนส่งผู้โดยสารไปไม่ได้เรียกเก็บมาเกินกว่า 3 ปี ต่ำกว่าปีก่อน 480 ล้านบาท ในขณะที่เงินปันผลจากบริษัทร่วมและบริษัทย่อย สูงกว่าปีก่อน 276 ล้านบาท และรายได้ค่าปรับจากการส่งมอบเครื่องบินล่าช้าเพิ่มขึ้น 140 ล้านบาท

กำไรจากการซื้อธุรกิจ

บริษัท มีกำไรจากการซื้อธุรกิจ จำนวน 1,584 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการเข้าซื้อหุ้นสามัญของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด เพิ่มขึ้นจากเดิมร้อยละ 39 เป็นร้อยละ 49 (ตามรายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.5)

ค่าใช้จ่าย

ในปี 2555 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 206,426 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4,167 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.1 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	งบการเงินรวม				งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	2555	2554	เปลี่ยนแปลง		2555	2554	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%			ล้านบาท	%
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	80,179	76,389	+ 3,790	+ 5.0	77,481	76,389	+ 1,092	+ 1.4
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	32,087	31,009	+ 1,078	+ 3.5	31,544	30,964	+ 580	+ 1.9
ค่าบริการการบิน	21,321	20,428	+ 893	+ 4.4	20,693	20,428	+ 265	+ 1.3
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	5,707	5,485	+ 222	+ 4.0	5,547	5,485	+ 62	+ 1.1
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	12,600	11,698	+ 902	+ 7.7	11,288	11,698	- 410	- 3.5
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	20,524	19,989	+ 535	+ 2.7	20,424	19,978	+ 446	+ 2.2
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	4,552	5,429	- 877	- 16.2	3,683	5,429	- 1,746	- 32.2
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	9,530	9,042	+ 488	+ 5.4	9,415	9,042	+ 373	+ 4.1
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	6,833	5,885	+ 948	+ 16.1	6,467	5,816	+ 651	+ 11.2
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	893	733	+ 160	+ 21.8	760	733	+ 27	+ 3.7
ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น	8,741	7,692	+ 1,049	+ 13.6	8,169	7,623	+ 546	+ 7.2
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	202,967	193,779	+ 9,188	+ 4.7	195,471	193,585	+ 1,886	+ 1.0
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์	771	1,121	- 350	- 31.2	771	1,121	- 350	- 31.2
ผลขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(3,213)	2,428	- 5,641	- 232.3	(3,207)	2,430	- 5,637	- 232.0
ต้นทุนทางการเงิน	5,836	5,656	+ 180	+ 3.2	5,839	5,657	+ 182	+ 3.2
ขาดทุนจากการไถ่ถอนหุ้นกู้	-	2	- 2	- 100.0	-	-	-	-
ส่วนแบ่งขาดทุน (กำไร) จากเงินลงทุนในบริษัทรวม	(363)	(184)	- 179	- 97.3	-	-	-	-
ค่าใช้จ่ายอื่นๆ	428	(543)	+ 971	+ 178.8	424	(543)	+ 967	+ 178.1
รวมค่าใช้จ่าย	206,426	202,259	+ 4,167	+ 2.1	199,298	202,250	- 2,952	+ 1.5

ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน 202,967 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 9,188 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.7 สาเหตุหลักเนื่องจากการรวมงบการเงินของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด โดยมีค่าใช้จ่ายที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่

ค่าน้ำมันเครื่องบิน 80,179 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3,790 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.0 ประกอบด้วย

- ค่าน้ำมันเครื่องบิน**เฉพาะกิจการ** เพิ่มขึ้น 1,092 ล้านบาท เนื่องจากทั้งราคาน้ำมันเครื่องบินเฉลี่ยและปริมาณการใช้น้ำมันเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.2 และ 0.5 ตามลำดับ ประกอบกับเงินเหรียญสหรัฐแข็งค่าขึ้นทำให้ค่าน้ำมัน คิดเป็นเงินบาทสูงขึ้น อย่างไรก็ตามบริษัทฯ สามารถลดภาระค่าน้ำมันลงจากการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันเป็นเงิน 3,764 ล้านบาท
- ค่าน้ำมันเครื่องบินของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด 2,276 ล้านบาท

ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายบุคลากร ผลประโยชน์พนักงาน ค่าตอบแทนผู้บริหาร และค่าตอบแทนกรรมการ มีจำนวนรวม 32,087 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,078 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.5 ประกอบด้วย

- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน**เฉพาะกิจการ** เพิ่มขึ้น 580 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.9 สาเหตุหลักเนื่องจากในปีนี้บริษัท จ่ายเงินรางวัลประจำปี 1 เดือน ในขณะที่ปีก่อนงดจ่าย อย่างไรก็ตามในปีนี้นี้บริษัท ได้ปรับลดสำรองเงินช่วยเหลือพนักงาน ที่ประสบอุทกภัยในปี 2554 ลง 191 ล้านบาท จากเดิมที่ตั้งเป็นค่าใช้จ่ายในปี 2554 จำนวน 400 ล้านบาท (รายละเอียดเพิ่มเติม ในหมายเหตุประกอบงบข้อ 5.38.2)

- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด 536 ล้านบาท

ค่าบริการการบิน 21,321 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 893 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.4 เนื่องจาก

- ค่าบริการการบิน**เฉพาะกิจการ** เพิ่มขึ้น 265 ล้านบาท จากจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น
- ค่าบริการการบินของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด 628 ล้านบาท

ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน 12,600 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 902 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.7 เนื่องจาก

- ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน**เฉพาะกิจการ** ลดลง 410 ล้านบาท จากจำนวนเครื่องยนต์ที่ส่ง Overhaul น้อยกว่าปีก่อน
- ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน ของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด 1,312 ล้านบาท

ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย 20,524 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 535 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.7 สาเหตุสำคัญเนื่องจากการรับมอบเครื่องบินใหม่

ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ 4,552 ล้านบาท ลดลง 877 ล้านบาท หรือร้อยละ 16.2 เนื่องจาก

- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่**เฉพาะกิจการ** ลดลง 1,746 ล้านบาท เป็นผลมาจากบริษัท คืนเครื่องบินขนส่งสินค้า 2 ลำ ให้แก่ผู้ให้เช่าในเดือนสิงหาคม 2554 และเดือนกุมภาพันธ์ 2555 ถึงแม้บริษัท เช่าเครื่องบินเพิ่มขึ้น 6 ลำ ประกอบด้วย เครื่องบิน โบอิง 777-300ER 2 ลำ ในเดือนสิงหาคม และเดือนพฤศจิกายน 2555 และเครื่องบิน A320-200 จำนวน 4 ลำ ในปีนี้ ก็ตาม
- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด 869 ล้านบาท

ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา 6,833 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 948 ล้านบาท หรือร้อยละ 16.1 เนื่องจาก

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา**เฉพาะกิจการ** เพิ่มขึ้น 651 ล้านบาท สาเหตุหลักเนื่องจากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการสำรองที่นั่งสูงกว่าปีก่อน เป็นผลจากจำนวนการสำรองที่นั่งเพิ่มขึ้นตามจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น
- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณาของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด 295 ล้านบาท

ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น 8,741 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,049 ล้านบาท หรือร้อยละ 13.6 เนื่องจาก

- ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น**เฉพาะกิจการ** เพิ่มขึ้น 546 ล้านบาท สาเหตุหลักจากการตั้งสำรองค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ และค่าจ้างแรงงานภายนอกเพิ่มขึ้น
- ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่นของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด 492 ล้านบาท

ค่าใช้จ่ายอื่น 3,459 ล้านบาท ลดลง 5,021 ล้านบาท ประกอบด้วย

ขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์ 771 ล้านบาท ลดลง 350 ล้านบาท หรือร้อยละ 31.2 สาเหตุหลักเนื่องจากการตั้งสำรองอะไหล่เครื่องบินหมุนเวียนที่ชำรุดเสียหายและรอการจำหน่ายต่ำกว่าปีก่อน

กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 3,213 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการปรับยอดเงินกู้คงเหลือสกุลเยนและยูโรเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวด ในขณะที่ปีก่อนขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 2,428 ล้านบาท

ต้นทุนทางการเงิน 5,836 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 180 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.2 เนื่องจากบริษัทฯ มีเงินกู้ยืมระยะยาวเพิ่มขึ้นจากการเช่าซื้อเครื่องบินเพิ่มในปี 6 ลำ

ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม 363 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 179 ล้านบาท เป็นผลมาจากการรับรู้รายได้จากเงินลงทุนจากบริษัท โรงแรมรอยัลล่อคิต (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) 149 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน ซึ่งรับรู้เป็นค่าใช้จ่าย 71 ล้านบาท และบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รับรู้รายได้ 161 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 52 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม ในปีนี้ได้รวมผลการดำเนินงานของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด ไว้ในงบการเงินรวม ในขณะที่ปีก่อนแสดงเป็นส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม

ค่าใช้จ่ายอื่นๆ 428 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 971 ล้านบาท หรือร้อยละ 178.8 เป็นผลจากค่าใช้จ่ายอื่นๆ **เฉพาะกิจการ** เพิ่มขึ้น 967 ล้านบาท สาเหตุหลักเนื่องจากในปี 2554 บริษัทฯ ปรับลดประมาณการสำรองความเสียหายและค่าปรับจากกรณีละเมิดกฎหมายการป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม (Antitrust) เป็นจำนวน 1,042 ล้านบาท ส่วนในปีที่ปรับลดลง 696 ล้านบาท คงเหลือสำรองไว้ 769 ล้านบาท (รายละเอียดเพิ่มเติมในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.18.9) นอกจากนี้ ในปีนี้บริษัทฯ ได้ตกลงประนีประนอมยอมความกับ Australian Competition and Consumer Commission (ACCC) เป็นเงินค่าปรับพร้อมค่าทนายความของ ACCC รวม 257 ล้านบาท (รายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.33.2)

ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้

บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้จำนวน 593 ล้านบาท ลดลง 1,652 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากปีก่อน มีการบันทึกผลกระทบต่อภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจากการเปลี่ยนแปลงอัตราภาษีเงินได้นิติบุคคล ประกอบกับบริษัทฯ ได้รับประโยชน์จากการได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุนสำหรับการดำเนินการขนส่งทางอากาศของเครื่องบินโดยสาร ทำให้ภาระภาษีลดลง

กำไร (ขาดทุน) สุทธิ

กำไรสุทธิ 6,510 ล้านบาท คิดเป็นอัตราส่วนกำไรสุทธิร้อยละ 3.11 โดยเป็นกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 6,229 ล้านบาท และส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม 281 ล้านบาท เปรียบเทียบกับปีก่อนมีผลขาดทุนสุทธิ 10,162 ล้านบาท คิดเป็นอัตราส่วนขาดทุนสุทธิร้อยละ 5.32

4. คำอธิบายและวิเคราะห์ฐานะการเงิน

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมทั้งสิ้น 304,096 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2554 จำนวน 30,140 ล้านบาท หรือร้อยละ 11.0 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม				งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	31 ธ.ค. 2555		31 ธ.ค. 2554		31 ธ.ค. 2555		31 ธ.ค. 2554	
	ล้านบาท	% ของสินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของสินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของสินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของสินทรัพย์รวม
สินทรัพย์หมุนเวียน	71,611	23.5	58,805	21.5	69,357	23.2	58,310	21.4
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์								
เครื่องปั้นและ								
เครื่องย่นโต๊ะไหลจ่ายล้างหน้า	17,617	5.8	21,279	7.8	17,617	5.9	21,279	7.8
เครื่องปั้น	51,661	17.0	46,104	16.8	51,661	17.3	46,104	16.9
เครื่องปั้นภายใต้สัญญาเช่า	122,707	40.4	112,051	40.9	122,707	41.0	112,051	41.1
อุปกรณ์การปั้นหมุนเวียน	12,506	4.1	10,367	3.8	12,506	4.2	10,367	3.8
งานระหว่างทำ	2,488	0.8	2,838	1.0	2,488	0.8	2,838	1.0
ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุง	7,020	2.3	7,463	2.7	7,020	2.3	7,463	2.7
เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	4,569	1.5	4,893	1.8	4,479	1.5	4,885	1.8
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์-สุทธิ	218,568	71.9	204,995	74.8	218,478	73.0	204,987	75.1
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ	13,917	4.6	10,156	3.7	11,521	3.8	9,503	3.5
รวมสินทรัพย์	304,096	100.0	273,956	100.0	299,356	100.0	272,800	100.0

สินทรัพย์หมุนเวียน มีจำนวน 71,611 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 23.5 ของสินทรัพย์รวม เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 จำนวน 12,806 ล้านบาท หรือร้อยละ 21.8 สาเหตุสำคัญเนื่องจาก

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 20,048 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 จำนวน 3,382 ล้านบาท ซึ่งรวมเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดส่วนของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด จำนวน 246 ล้านบาท

- เงินลงทุนชั่วคราว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีจำนวน 1,710 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 จำนวน 1,291 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักเกิดจากการรวมงบการเงินของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด ซึ่งมีการลงทุนในตั๋วแลกเงิน จำนวน 1,410 ล้านบาท

- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีจำนวน 9,949 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 จำนวน 2,829 ล้านบาท โดยสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น**เฉพาะกิจการ**เพิ่มขึ้น 2,622 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักเกิดจากเงินค่าเสียหายรอลงอาญาจากบริษัทประกันภัยสูงกว่าปีก่อนจำนวน 365 ล้านบาท ภาษีซื้อรอเรียกคืนสูงกว่าปีก่อน 592 ล้านบาท เงินค้ำประกันจากการประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันสูงกว่าปีก่อน 284 ล้านบาท และสินทรัพย์หมุนเวียนอื่นของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด มีจำนวน 330 ล้านบาท

- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีจำนวน 7,430 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 จำนวน 7,168 ล้านบาท เกิดจากการปลดระวางเครื่องปั้นเพื่อรอการขายรวม 8 ลำ ได้แก่ เครื่องปั้น A300-600 จำนวน 2 ลำ A340-500 จำนวน 3 ลำ และเครื่องปั้น B737-400 ที่บริษัทฯ ให้บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด เช่าและหมดสัญญาเช่าในปีนี้ จำนวน 3 ลำ

ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์-สุทธิ มีจำนวนรวม 218,568 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 71.9 ของสินทรัพย์รวม เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 จำนวน 13,573 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.6 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- เครื่องบินและเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าเพิ่มขึ้น 16,213 ล้านบาท สาเหตุหลักเนื่องจากการรับมอบเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า A330-300 จำนวน 3 ลำ และ A380-800 จำนวน 3 ลำ อย่างไรก็ตามในปีที่บริษัท ได้โอนเครื่องบิน A300-600 จำนวน 2 ลำ A340-500 จำนวน 3 ลำ และ B737-400 จำนวน 3 ลำ ที่ปลดระวางและรอการขาย ไปเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย

- อุปกรณ์การบินหมุนเวียนเพิ่มขึ้น 2,139 ล้านบาท สาเหตุหลักเนื่องจากการรับมอบเครื่องบินดะโหล และอะโหล เครื่องบินหมุนเวียน เพื่อรองรับเครื่องบินที่รับมอบใหม่

- เครื่องบินและเครื่องบินดะโหลจ่ายล่วงหน้าลดลง 3,662 ล้านบาท เนื่องจากการโอนเครื่องบินและเครื่องบินดะโหลจ่ายล่วงหน้าไปเป็นเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน ส่วนหนึ่ง เนื่องจากการรับมอบเครื่องบินและเครื่องบินดะโหลใหม่ในปีที่ อย่างไรก็ตาม ในปีนี้บริษัท ได้จ่ายล่วงหน้าเพิ่มเติมค่าเครื่องบินและอุปกรณ์ตกแต่งภายในเครื่องบิน A330-300 A380-800 B777-300ER และ A350-900XWB และเครื่องบินดะโหลซึ่งคาดว่าจะรับมอบในปี 2556-2560

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวนรวม 13,917 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 4.6 ของสินทรัพย์รวม เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 จำนวน 3,761 ล้านบาท หรือร้อยละ 37.0 สาเหตุหลักเนื่องจากค่าใช้จ่าย รอการตัดบัญชีเพิ่มขึ้นจากค่าใช้จ่ายในการจัดหาเงินกู้ของเครื่องบิน A380-800 และ A330-300 ที่รับมอบในปีที่

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 หนี้สินรวมของบริษัท และบริษัทย่อย เท่ากับ 234,278 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 จำนวน 23,269 ล้านบาท หรือร้อยละ 11.0 โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม				งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	31 ธ.ค. 2555		31 ธ.ค. 2554		31 ธ.ค. 2555		31 ธ.ค. 2554	
	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม
หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี)	58,739	25.1	51,803	24.6	57,688	24.7	51,738	24.5
หนี้สินระยะยาว								
หุ้นกู้	34,677	14.8	27,797	13.2	34,677	14.9	27,847	13.2
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	71,550	30.5	57,895	27.4	71,550	30.7	57,895	27.5
เงินกู้ยืมระยะยาว	52,459	22.4	56,607	26.8	52,459	22.5	56,607	26.8
รวมหนี้สินระยะยาว	158,686	67.7	142,299	67.4	158,686	68.1	142,349	67.5
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	11,082	4.7	10,632	5.0	10,971	4.7	10,627	5.0
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	5,771	2.5	6,275	3.0	5,767	2.5	6,272	3.0
รวมหนี้สิน	234,278	100.0	211,009	100.0	233,112	100.0	210,986	100.0

หนี้สินหมุนเวียน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 58,739 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 25.1 ของหนี้สินรวม เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 จำนวน 6,936 ล้านบาท สาเหตุหลักเนื่องจากค่าใช้จ่ายค้างจ่ายเพิ่มขึ้น 4,768 ล้านบาท จากค่าน้ำมันค้างจ่ายเพิ่มขึ้น ค่าธรรมเนียมสนามบินที่เรียกเก็บจากผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 2,928 ล้านบาท เงินรับค่าสินไหมทดแทนล่วงหน้าจากบริษัทประกันภัยจากผลเสียหายจากเหตุอุทกภัยเพิ่มขึ้น 1,048 ล้านบาท และเจ้าหนี้อื่นๆ เพิ่มขึ้น 1,665 ล้านบาท แต่อย่างไรก็ตาม เจ้าหนี้การค้าลดลง 2,741 ล้านบาท

หนี้สินระยะยาว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 158,686 ล้านบาท (รวมหนี้ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีจำนวน 23,944 ล้านบาท) หรือคิดเป็นร้อยละ 67.7 ของหนี้สินรวม เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 จำนวน 16,387 ล้านบาท โดยมีสาเหตุมาจากการกู้เงินเพื่อรับมอบเครื่องบินใหม่จำนวน 6 ลำ และการออกหุ้นกู้จำนวน 11,500 ล้านบาท เพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียน ลงทุนในสินทรัพย์ และชำระคืนเงินกู้ของบริษัทฯ ที่มีต้นทุนทางการเงินที่สูงกว่า โดยในปี 2555 นอกจากการชำระคืนเงินกู้และหุ้นกู้ที่ครบกำหนดแล้ว บริษัทฯ ได้ใช้เงินจากการออกหุ้นกู้ชำระคืนเงินกู้ที่มีต้นทุนทางการเงินสูงกว่าก่อนกำหนดเป็นจำนวน 1,138 ล้านบาท

การผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีจำนวน 11,082 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 4.7 ของหนี้สินรวม เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 เป็นจำนวน 450 ล้านบาท

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีจำนวน 5,771 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 2.5 ของหนี้สินรวม ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 เป็นจำนวน 504 ล้านบาท

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 69,818 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2554 จำนวน 6,871 ล้านบาท เป็นผลมาจากบริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรสุทธิ

5. สภาพคล่องทางการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเท่ากับ 20,048 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 จำนวน 3,382 ล้านบาท หรือร้อยละ 20.3 สรุปลiquidity ได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่างๆ ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	31,163	9,167	30,224	9,075
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(14,764)	(11,030)	(14,441)	(11,001)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(12,426)	(19,238)	(12,080)	(19,133)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนของเงินสดและเงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น (ลดลง)	(591)	88	(591)	88
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง)	3,382	(21,013)	3,112	(20,971)



เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน

เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีจำนวน 31,163 ล้านบาท ประกอบด้วย

- กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน 30,693 ล้านบาท
- สินทรัพย์ดำเนินงานเพิ่มขึ้น 3,981 ล้านบาท ส่วนใหญ่เกิดจากการเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์หมุนเวียนอื่นและค่าใช้จ่าย

รอกการตัดบัญชี

- หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น 4,785 ล้านบาท ส่วนใหญ่เกิดจากค่าใช้จ่ายค้างจ่ายและหนี้สินหมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น
- จ่ายภาษีเงินได้ 334 ล้านบาท

เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน

เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนในงวดปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีจำนวน 14,764 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นการจ่ายซื้อสินทรัพย์ถาวรรวมทั้งสิ้น 18,388 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นการจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องบินและอุปกรณ์ตกแต่งเครื่องบิน การจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องบิน การจ่ายซื้ออะไหล่เครื่องบินหมุนเวียน และการจ่ายค่าออกแบบและค่าอะไหล่สำหรับโครงการปรับปรุงผลิตภัณฑ์ในห้องโดยสารของเครื่องบิน B747-400 และ B777-200 รวมทั้งนำไปลงทุนระยะสั้นเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม มีเงินสดรับจากการโอนสิทธิค่าเครื่องบินจ่ายล่วงหน้าและอุปกรณ์การบินจากการรับมอบเครื่องบิน A330-300 และ A380-800 จำนวน 2,959 ล้านบาท และเงินสดรับจากกิจกรรมลงทุนอื่นๆ 665 ล้านบาท

เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน

เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินในงวดปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีจำนวน 12,426 ล้านบาท ประกอบด้วย การจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว และหุ้นกู้ รวมทั้งสิ้น 19,822 ล้านบาท จ่ายดอกเบี้ยเงินกู้ยืม 5,629 ล้านบาท และจ่ายเงินปันผล 346 ล้านบาท ในขณะที่มีเงินสดรับจากหุ้นกู้ และเงินกู้ยืมระยะยาวรวม 13,372 ล้านบาท

6. รายจ่ายลงทุน

บริษัท มีรายจ่ายเพื่อการลงทุนก่อนหักเงินสดรับจากสัญญาเช่าทางการเงิน สำหรับปี 2555 เป็นเงิน 40,576 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปี 2554 จำนวน 24,238 ล้านบาท หรือร้อยละ 148.4 ส่วนใหญ่เป็นการลงทุน เพื่อจัดหาเครื่องบินใหม่ ซึ่งรับมอบในปี 2555 จำนวน 6 ลำ และที่เหลือรับมอบระหว่างปี 2556-2560 การจัดหาอุปกรณ์การบินหมุนเวียน และโครงการปรับปรุงผลิตภัณฑ์ในห้องโดยสารเครื่องบิน เป็นเงินรวม 39,956 ล้านบาท

U.A.-S.A.		
หน่วย : ล้านบาท	2555	2554
เครื่องบินและอุปกรณ์การบิน	39,956	15,638
อื่นๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	620	700
รวม	40,576	16,338

7. อัตราส่วนทางการเงิน

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2555	2554	2555	2554
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)					
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	2.05	2.17	2.02	2.16
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)					
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน	ร้อยละ	2.94	(1.46)	2.78	(1.52)
อัตรากำไรสุทธิ	ร้อยละ	3.11	(5.32)	2.20	(5.37)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	9.81	(14.64)	6.92	(14.99)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)					
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	2.25	(3.57)	1.55	(3.61)
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)					
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	2.27	2.26	2.40	2.30
(Interest Bearing Debt to Equity)					
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	4.57	3.04	4.46	3.02

หมายเหตุ : (1) อัตราส่วนสภาพคล่อง เท่ากับ สินทรัพย์หมุนเวียน / หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี และรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้)
 (2) อัตรากำไรจากการดำเนินงาน เท่ากับ (รายได้จากการดำเนินงาน - ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน) / รายได้จากการดำเนินงาน
 (3) อัตรากำไรสุทธิ เท่ากับ กำไรสุทธิ / รายได้จากการดำเนินงาน
 (4) อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เท่ากับ กำไรสุทธิ / ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย
 (5) อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ เท่ากับ กำไรสุทธิ / สินทรัพย์รวมเฉลี่ย
 (6) อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เท่ากับ (เงินกู้ยืมระยะสั้น + เงินกู้ยืมระยะยาวรวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) / ส่วนของผู้ถือหุ้น
 (7) อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย เท่ากับ EBITDA / ดอกเบี้ยจ่าย

รายละเอียดเรื่องสัญญาและภาระผูกพัน อยู่ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.37

แนวทางการดำเนินธุรกิจและกลยุทธ์ของบริษัท

บริษัทฯ กำหนดวิสัยทัศน์ในการเป็นสายการบินที่ลูกค้าเลือกเป็นอันดับแรก ให้บริการดีเลิศด้วย “เสน่ห์ไทย” (First Choice Carrier with Touches of Thai) ด้วยการสร้างความพึงพอใจสูงสุดแก่ลูกค้า ให้เหนือความคาดหมาย และสร้างความผูกพันที่ยั่งยืนระหว่างบริษัทฯ กับลูกค้า โดยการสร้างประสบการณ์การเดินทางที่ราบรื่นและประทับใจด้วยเอกลักษณ์ความเป็นไทย ให้แก่ลูกค้าทุกคนอย่างต่อเนื่อง ด้วยบริการที่ดีเลิศและสม่ำเสมอ (Service Excellence and Consistency) ในทุกจุดสัมผัสของการให้บริการ

ในปี 2555 บริษัทฯ ได้ดำเนินกลยุทธ์ธุรกิจต่อเนื่องจากปีที่ผ่านมา โดยพัฒนาปรับปรุงผลิตภัณฑ์และบริการอย่างต่อเนื่อง เพื่อรักษาคุณภาพที่ดีตามมาตรฐานระดับสากล รวมทั้งควบคุมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและปรับปรุงกระบวนการทำงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งช่วยให้บริษัทฯ เติบโตได้อย่างแข็งแกร่งและยั่งยืน ในสภาพแวดล้อมทางธุรกิจที่มีการแข่งขันรุนแรงและมีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา ในการดำเนินการดังกล่าว บริษัทฯ มุ่งเน้นการเป็นองค์กรที่สามารถตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า มีขีดความสามารถในการแข่งขัน และมีความคล่องตัวในการดำเนินงาน ซึ่งจะส่งผลให้บริษัทฯ สามารถสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้าและสร้างความเชื่อมั่นให้แก่นักลงทุนและผู้เกี่ยวข้องได้มากขึ้น

บริษัทฯ ได้ดำเนินกลยุทธ์ตามแผนยุทธศาสตร์ ปี 2555-2561 ซึ่งประสบความสำเร็จจนสามารถเปลี่ยนแปลงองค์กรอย่างชัดเจนในหลายด้านที่สำคัญ สรุปได้ดังนี้

1. พัฒนากลุ่มธุรกิจองค์กร ทั้งในส่วนของบริษัทสายการบิน (Airline Business) โดยจัดตั้งหน่วยธุรกิจการบินไทยสมายล์ ซึ่งมีตำแหน่งทางผลิตภัณฑ์เป็น Regional Airline สำหรับแข่งขันในเส้นทางบินภายในประเทศและเส้นทางรองในภูมิภาคเพื่อเสริมเส้นทางบินของการบินไทย โดยทำการบินเที่ยวบินแรกในเส้นทางกรุงเทพ-มาเก๊า เมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2555 สำหรับธุรกิจการบิน (Aviation Business) บริษัทฯ ได้เสริมสร้างศักยภาพด้านธุรกิจการขนส่งสินค้า โดยดัดแปลงเครื่องบินรุ่นโบอิง 747-400 จำนวน 2 ลำ เพื่อเป็นเครื่องบินบรรทุกสินค้า (Freighter) โดยรับมอบในเดือนเมษายน และเดือนพฤษภาคม 2555 ตามลำดับ รวมทั้งมุ่งพัฒนากลยุทธ์ที่เหมาะสมสำหรับธุรกิจสนับสนุน อาทิ การกำหนดทิศทางยุทธศาสตร์และโครงสร้างการดำเนินธุรกิจของฝ่ายช่าง การกำหนดทิศทางการดำเนินธุรกิจของครัวการบิน ซึ่งได้ทำการศึกษาแล้วเสร็จและอยู่ระหว่างการเตรียมการเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ ทั้งนี้ บริษัทฯ มุ่งพัฒนาองค์กรให้มียอดประกอบของธุรกิจที่เหมาะสม ทั้งกลุ่มธุรกิจสายการบิน และธุรกิจอื่น เพื่อสร้างรายได้เพิ่มและสร้างความแข็งแกร่ง ให้องค์กรเติบโตได้อย่างมั่นคงและยั่งยืน
2. พัฒนาเครือข่ายเส้นทางบินโดยเน้นการบินตรงเข้ามายังกรุงเทพฯ มากขึ้น เพิ่มความถี่ของเที่ยวบินควบคู่ไปกับการเปิดจุดบินใหม่ที่มีศักยภาพ เพื่อเพิ่มศักยภาพให้สนามบินสุวรรณภูมิเป็นศูนย์กลางทางการบินที่สำคัญของภูมิภาคเอเชีย โดยในตารางบินฤดูหนาว 2555/2556 บริษัทฯ ได้เปิดเส้นทางบินใหม่ ได้แก่ กรุงเทพฯ-ซัปโปโร ประเทศญี่ปุ่น ซึ่งได้รับการตอบรับจากผู้โดยสารเป็นอย่างดี เพิ่มความถี่ของเที่ยวบิน อาทิ กรุงเทพฯ-ปูซาน และกรุงเทพฯ-คุนหมิง เป็นต้น รวมทั้งโอนเส้นทางบินบางเส้นทางที่มีการพิจารณาแล้วเห็นสมควรโดยให้การบินไทยสมายล์ทำการบินแทน ซึ่งจะมีประสิทธิภาพมากกว่า เช่น กรุงเทพฯ-สุราษฎร์ธานี นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้พัฒนาฝูงบินอย่างต่อเนื่องเพื่อให้มีจำนวนเครื่องบินและแบบของเครื่องบินที่เหมาะสม และเพียงพอต่อความต้องการเดินทางของลูกค้าในแต่ละตลาด โดยในปี 2555 ได้รับมอบเครื่องบินใหม่ 4 แบบ รวมทั้งสิ้นจำนวน 12 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบินแบบแอร์บัส A380-800 จำนวน 3 ลำ โบอิง 777-300ER จำนวน 2 ลำ แอร์บัส A330-300 จำนวน 3 ลำ และแอร์บัส A320 ของการบินไทยสมายล์ จำนวน 4 ลำ

3. ปรับปรุงผลิตภัณฑ์และบริการตามจุดที่ให้บริการในด้านต่างๆ และติดตามผลอย่างต่อเนื่อง โดยมุ่งเน้นคุณภาพ ความคงที่ (Consistency) และความสอดคล้องกัน (Synchronization) ในการให้บริการ เพื่อสร้างประสบการณ์เดินทาง ที่ราบรื่นและสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้แก่ลูกค้า อาทิ การจัดเตรียม iPad เพื่อให้บริการบนที่นั่งชั้น Premium ในเส้นทางที่มีระยะเวลาบินประมาณ 3-4 ชั่วโมงและไม่มีจอภาพส่วนบุคคล การปรับปรุงรูปแบบ Child Meal Box และ Travel Kit การปรับปรุงคุณภาพอาหารและวิธีการนำเสนออาหารบนเครื่องบิน โดยเพิ่มความถี่ของการเปลี่ยน รายการอาหารและนำเสนอบริการอาหารพิเศษที่ออกแบบโดยพ่อครัวที่มีชื่อเสียง การปรับปรุงระบบอินเทอร์เน็ต ความเร็วสูงในห้องรับรองพิเศษ การให้บริการรับ Mobile 2D-Barcode Boarding Pass ในรูปแบบ MMS สำหรับ ผู้โดยสารที่ทำ Mobile Check-in ผ่านโทรศัพท์มือถือ Smart Phone และการปรับลดเวลาที่ใช้ในการลำเลียงกระเป๋า ผู้โดยสารให้สั้นลง เป็นต้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ปรับปรุงที่นั่งและระบบสาระบันเทิงบนเครื่องบินอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มีผลิตภัณฑ์ที่ทัดเทียมคู่แข่งและสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้า โดยในปี 2555 ได้ทำการปรับปรุงเครื่องบิน (Retrofit) ที่อยู่ในฝูงบินปัจจุบันแล้วเสร็จเพิ่มเติมจำนวน 9 ลำ ประกอบด้วย การติดตั้งจอภาพยนต์สำหรับที่นั่ง ในชั้นประหยัด และการติดตั้งเก้าอี้และระบบสาระบันเทิงใหม่ในทุกชั้นโดยสารบนฝูงบินโบอิง 747-400 จำนวน 5 ลำ และการติดตั้งจอภาพยนต์สำหรับที่นั่งในชั้นประหยัดบนฝูงบินโบอิง 777-200 จำนวน 4 ลำ
4. สร้างความแข็งแกร่งทางการเงินเพื่อให้บริษัทฯ มีศักยภาพที่จะลงทุนขยายกิจการในระยะยาว มีเงินสดเพื่อใช้คืนหนี้ ที่ถึงกำหนดชำระในอนาคตอันใกล้ ปรับโครงสร้างเงินทุนให้แข็งแกร่ง และเสริมสภาพคล่องสำหรับการดำเนินธุรกิจ อย่างมั่นคงในภาวะที่ธุรกิจมีความผันผวนสูง โดยในปี 2555 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเช่าทางการเงินกับกลุ่มสถาบัน การเงินต่างๆ เพื่อจัดหาเงินทุนสำหรับชำระค่าเครื่องบินที่มีกำหนดรับมอบในปีนี้ รวมทั้งได้ออกและเสนอขายหุ้นกู้ ในวงจำกัดให้แก่ผู้ลงทุนสถาบันและผู้ลงทุนรายใหญ่จำนวนทั้งสิ้น 11,500 ล้านบาท ซึ่งจากการดำเนินการตามแผน ดังกล่าว ทำให้โครงสร้างทางการเงินมีความแข็งแกร่งและมีสภาพคล่องเพียงพอที่จะรองรับการดำเนินธุรกิจในอนาคต

ผลการดำเนินงานในรอบ 5 ปี

		ปี 2555	ปี 2554	ปี 2553	ปี 2552	ปี 2551
จำนวนเครื่องบิน	(ลำ)	95	89	90	91	89
จำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง/ปี)	364,536	355,815	341,165	326,008	342,175
ปริมาณการผลิต	(ล้านตัน-กม.)	12,023	11,987	11,516	10,499	10,937
ปริมาณการขนส่ง	(ล้านตัน-กม.)	8,230	7,836	7,997	6,908	7,458
อัตราส่วนการบรรทุก	(ร้อยละ)	68.4	65.4	69.4	65.8	68.2
จำนวนผู้โดยสาร	(พันคน)	20,615	18,398	18,165	18,477	18,710
ปริมาณที่นั่ง	(ล้านที่นั่ง-กม.)	79,231	78,533	75,600	72,031	75,391
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กม.)	60,679	55,267	55,676	52,593	56,377
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร	(ร้อยละ)	76.6	70.4	73.6	73.0	74.8
ปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กม.)	4,892	4,919	4,708	4,016	4,152
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กม.)	2,653	2,766	2,895	2,092	2,292
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ร้อยละ)	54.2	56.2	61.5	52.1	55.2
จำนวนพนักงาน	(คน)	25,412	25,848	25,884	27,002	27,193
กำไร(ขาดทุน)ก่อนหักภาษีเงินได้	(ล้านบาท)	7,104	(7,917)	16,657	8,107	(23,600)

นิยามศัพท์ทางการบิน

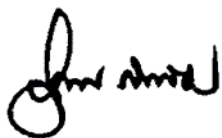
- ปริมาณการผลิตคิดเป็น **ตัน-กิโลเมตร** คือ ะวางบรรทุกของเครื่องบิน คูณ ระยะทางบิน
- ปริมาณการขนส่งคิดเป็น **ตัน-กิโลเมตร** คือ น้ำหนักผู้โดยสาร สัมภาระเกินพิกัด พัก และไปรษณีย์ภัณฑ์ คูณ ระยะทางที่ขนส่ง
- อัตราส่วนการบรรทุก คือ ปริมาณการขนส่ง เทียบเป็นร้อยละของปริมาณการผลิต
- ปริมาณที่นั่งคิดเป็น **ที่นั่ง-กิโลเมตร** คือ จำนวนที่นั่งผู้โดยสาร คูณ ระยะทางบิน
- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารคิดเป็น **คน-กิโลเมตร** คือ จำนวนผู้โดยสาร คูณ ระยะทางที่ขนส่ง
- อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร คือ ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร เทียบเป็นร้อยละของปริมาณที่นั่ง
- ปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์คิดเป็น **ตัน-กิโลเมตร** คือ ะวางบรรทุกพัสดุภัณฑ์ คูณ ระยะทางบิน
- ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์คิดเป็น **ตัน-กิโลเมตร** คือ น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ที่ทำการขนส่ง คูณ ระยะทางที่ขนส่ง
- อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ คือ ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ เทียบเป็นร้อยละของปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์
- ะวางบรรทุกของเครื่องบิน คือ ปริมาณน้ำหนักสูงสุดซึ่งเครื่องบินสามารถบรรทุกได้ น้ำหนักในที่นี้ หมายถึงน้ำหนักผู้โดยสาร สัมภาระเกินพิกัด พักและไปรษณีย์ภัณฑ์

รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการ ในการจัดทำรายงานทางการเงินประจำปี 2555

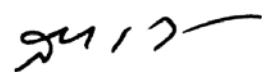
คณะกรรมการบริษัท มีความตระหนักถึงหน้าที่และความรับผิดชอบในฐานะกรรมการของบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ในการกำกับดูแลรายงานทางการเงินประจำปี 2555 ของบริษัท มีการป้องกันการทุจริต และการดำเนินการที่ผิดปกติ รวมทั้งได้ถือปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป โดยใช้นโยบายบัญชีที่เหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ ตลอดจนมีการพิจารณาถึงความสมเหตุสมผล และความรอบคอบในการจัดทำงบการเงินรวมของบริษัท และบริษัทย่อยและงบการเงินเฉพาะบริษัท รวมถึงข้อมูลสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏ ในรายงานประจำปี 2555 โดยผู้สอบบัญชีได้ตรวจสอบและแสดงความคิดเห็นในรายงานของผู้สอบบัญชีแล้ว

ดังนั้น เพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีความเชื่อมั่นต่อรายงานทางการเงินของบริษัท คณะกรรมการของบริษัท จึงได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ ประกอบด้วยกรรมการอิสระผู้ซึ่งมีคุณสมบัติครบถ้วนตามข้อกำหนดของ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ทำหน้าที่สอบทานให้บริษัท มีการรายงานทางการเงิน และการดำเนินงานอย่างถูกต้องเพียงพอ มีการเปิดเผยข้อมูลรายการที่เกี่ยวข้องกัน หรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อย่างโปร่งใส ถูกต้อง และครบถ้วน รวมทั้งให้มีระบบบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน การตรวจสอบภายใน และการกำกับดูแลที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ ตลอดจนมีความครบถ้วนเพียงพอ และเหมาะสมของกระบวนการติดตามการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ นโยบาย ต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

คณะกรรมการบริษัท มีความเห็นว่า งบการเงินรวมของบริษัท และบริษัทย่อย และงบการเงินเฉพาะบริษัท ประจำปีบัญชี 2555 สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 ที่คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานร่วมกับฝ่ายบริหารและผู้สอบบัญชี ได้แสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสด ถูกต้อง ครบถ้วน เชื่อถือได้ สมเหตุสมผล ตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป โดยมีการใช้นโยบายบัญชีที่เหมาะสม ซึ่งเป็นการถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ มีการเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใส เพียงพอ และปฏิบัติถูกต้องตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง



(นายอำพน กิตติอำพน)
ประธานกรรมการ



(นายสรจักร เกษมสุวรรณ)
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

รายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระ 3 ท่าน ซึ่งเป็นผู้ทรงคุณวุฒิและมีประสบการณ์ด้านกฎหมาย การบริหารองค์กร และการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงิน มีนายจุลสิงห์ วสันตสิงห์ เป็นประธานกรรมการ นายจุตินันท์ ภิรมย์ภักดี และนายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ เป็นกรรมการ โดยมี ศาสตราจารย์เกียรติคุณ เกษริณรงค์เดช และนางรวิพร คูหิรัญ เป็นที่ปรึกษาคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งทั้งสองท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิด้านการบัญชีและการควบคุมภายใน

ในปี 2555 คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุมร่วมกับ ผู้สอบบัญชี ผู้ตรวจสอบภายใน และผู้บริหารระดับสูงที่เกี่ยวข้อง รวม 12 ครั้ง โดยได้ประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีเป็นการเฉพาะ 1 ครั้ง ประชุมร่วมกับฝ่ายบริหารทั้งหมด 1 ครั้ง และได้เชิญผู้บริหารระดับสูงเข้าชี้แจงและร่วมหารือในวาระที่เกี่ยวข้องตามความเหมาะสม การเข้าร่วมประชุมของกรรมการแต่ละท่านได้รายงานไว้ในหัวข้อการกำกับดูแลกิจการ ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้รายงานสรุปประเด็นที่สำคัญและความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบต่อคณะกรรมการบริษัท ตามที่เห็นสมควร โดยมีสาระสำคัญดังนี้

1. การสอบทานรายงานทางการเงิน คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานงบการเงินรายไตรมาส และงบการเงินประจำปี 2555 ร่วมกับผู้บริหารสายการเงินและการบัญชี และผู้สอบบัญชี รวมทั้งได้พิจารณาคำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบถามผู้สอบบัญชีเกี่ยวกับความถูกต้อง ครบถ้วน และเชื่อถือได้ของงบการเงิน ความเพียงพอในการเปิดเผยข้อมูล และรายการปรับปรุงบัญชีที่สำคัญ เพื่อให้มั่นใจว่าการจัดทำงบการเงินเป็นไปตามข้อกำหนดของกฎหมายและมาตรฐานบัญชีตามหลักการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินอย่างเพียงพอและทันต่อเวลา

ทั้งนี้ ในการสอบทานและการตรวจสอบของผู้สอบบัญชี มิได้ข้อสังเกตอื่นใด และมีได้มีการรายงานเกี่ยวกับการกระทำผิดตามที่กฎหมายกำหนดตามมาตรา 89/25 แห่ง พ.ร.บ. หลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2551

2. การสอบทานความเพียงพอและประสิทธิภาพ ของระบบการควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาความเพียงพอเหมาะสมของระบบการควบคุมภายใน โดยได้ติดตามการดำเนินการของฝ่ายบริหารในการชี้แจงตามข้อสังเกตประกอบการสอบทานงบการเงิน ปี 2554 ของผู้สอบบัญชี พิจารณารายงานผลการตรวจสอบจากสำนักงานการตรวจสอบภายใน และรายงานจากผู้บริหารของบริษัทฯ

นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาผลการจัดทำแบบประเมินการควบคุมภายในด้วยตนเอง ตามระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน ว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานการควบคุมภายใน พ.ศ. 2544 และรายงานจากฝ่ายบริหารเกี่ยวกับความเสี่ยงที่สำคัญของบริษัทฯ และแนวทางในการดำเนินการบริหารจัดการความเสี่ยงดังกล่าว

ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้เสนอแนะให้นำตัวชี้วัดของสำนักงานการตรวจสอบภายในประกอบด้วย ตัวชี้วัดผลการประเมินจากการตรวจสอบ (Audit Rating) และตัวชี้วัดผลการดำเนินการตามข้อเสนอแนะของสำนักงานการตรวจสอบภายในใช้เป็นหนึ่งในตัวชี้วัดของผู้บริหารที่จัดทำคำรับรองการปฏิบัติหน้าที่ประจำปี 2555 เพื่อเป็นการกระตุ้นให้ผู้บริหารระดับสูงตระหนักถึงความสำคัญของการกำกับดูแลให้หน่วยงานมีระบบการควบคุมภายในที่ดียิ่งขึ้น

3. การกำกับดูแลงานตรวจสอบภายใน คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณานุมัติแผนการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจสอบภายใน และได้อนุมัติการปรับแผนการตรวจสอบให้สอดคล้องกับสภาพความเสี่ยงที่เปลี่ยนแปลงไป และเหมาะสมกับทรัพยากรของสำนักงานการตรวจสอบภายใน คณะกรรมการตรวจสอบได้ให้ข้อเสนอแนะ และกำกับติดตามผลการดำเนินงานของสำนักงานการตรวจสอบภายในทุกไตรมาส รวมทั้งได้พิจารณานุมัติการปรับปรุงกฎบัตร คู่มือปฏิบัติงาน และอนุมัติแผนการฝึกอบรมประจำปีของสำนักงานการตรวจสอบภายใน

คณะกรรมการตรวจสอบได้สนับสนุนให้สำนักงานการตรวจสอบภายในจัด โครงการอบรมหลักสูตรวุฒิปัตรด้านการตรวจสอบภายใน ของสภาวิชาชีพบัญชี (Federation of Accounting Professions) เป็น In house Training สำหรับพนักงานของสำนักงานการตรวจสอบภายใน เพื่อเป็นการส่งเสริมให้พนักงานได้รับวุฒิปัตรทางวิชาชีพตรวจสอบภายใน ซึ่งมีพนักงานสอบผ่านและได้รับวุฒิปัตรฯ ถึงร้อยละ 70 ของพนักงานที่เข้าสอบทั้งหมด

นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาเกณฑ์วัดผลงาน และประเมินผลการปฏิบัติงานของหัวหน้าสำนักงานการตรวจสอบภายใน ให้ความเห็นชอบการแต่งตั้งผู้บริหารตั้งแต่ระดับผู้อำนวยการขึ้นไป และได้รับทราบรายงานสรุปการแต่งตั้งเลื่อนตำแหน่ง กำหนดค่าตอบแทน และการประเมินผลงานบุคลากร ของสำนักงานการตรวจสอบภายใน โดยได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับการรับพนักงานใหม่ของสำนักงานการตรวจสอบภายในด้วย

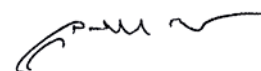
4. การสอบทานการปฏิบัติตามกฎหมาย คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุมร่วมกับผู้บริหารที่เกี่ยวข้อง และรับทราบรายงานจากสายทรัพยากรบุคคลและกำกับกิจกรรมองค์กร ซึ่งทำหน้าที่ กำกับ ติดตามการปฏิบัติงานของหน่วยงานต่างๆ เพื่อให้เป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง

5. การพิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกัน คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานและให้ความเห็นต่อการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ก่อนการนำเสนอขออนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท เพื่อให้มั่นใจว่า เป็นรายการที่ผ่านกระบวนการอนุมัติที่โปร่งใส โดยผู้มีส่วนได้เสียไม่ได้มีส่วนร่วมในการตัดสินใจ และเป็นรายการที่กระทำโดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของบริษัท เสมือนการทำรายการกับบุคคลภายนอก ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้รับทราบรายงาน รายการที่เกี่ยวข้องกันทุกไตรมาส รวมทั้งได้สอบทานการเปิดเผยข้อมูลรายการระหว่างกันว่าเป็นไปอย่างถูกต้องครบถ้วน

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

7. การเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชี คณะกรรมการตรวจสอบได้นำเสนอคณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณาและขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นแต่งตั้ง สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัท ประจำปี 2556

จากการดำเนินการ ตามขอบเขตอำนาจหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่า บริษัทฯ ได้จัดทำงบการเงินอย่างถูกต้องตามควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป มีการเปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอ ครบถ้วนและเชื่อถือได้ การทำธุรกรรมรายการที่เกี่ยวข้องกันเป็นไปอย่างสมเหตุผลและมีการเปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอ บริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอและเหมาะสม มีการปฏิบัติตามกฎหมาย และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องโดยไม่พบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญ



(นายจุลสิงห์ วสันตสิงห์)

ประธานกรรมการตรวจสอบ

วันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2556

รายงานของผู้สอบบัญชี

เสนอ ผู้ถือหุ้นบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อยและของเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ตามลำดับ ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นเฉพาะกิจการ และงบกระแสเงินสดรวมและงบกระแสเงินสดเฉพาะกิจการสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญและหมายเหตุเรื่องอื่นๆ

ความรับผิดชอบของผู้บริหารต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการเหล่านี้โดยถูกต้องตามควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชี

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้รับผิดชอบในการแสดงความเห็นต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการดังกล่าวจากผลการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ซึ่งกำหนดให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านจรรยาบรรณ รวมถึงวางแผนและปฏิบัติงานตรวจสอบเพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

การตรวจสอบรวมถึงการใช้วิธีการตรวจสอบเพื่อให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีเกี่ยวกับจำนวนเงินและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงิน วิธีการตรวจสอบที่เลือกใช้นั้นขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของผู้สอบบัญชี ซึ่งรวมถึงการประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญของงบการเงินไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ในการประเมินความเสี่ยงดังกล่าวผู้สอบบัญชีพิจารณาการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำและการนำเสนองบการเงินโดยถูกต้องตามที่ควรของกิจการเพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของกิจการ การตรวจสอบรวมถึงการประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีที่จัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร รวมทั้งการประเมินการนำเสนองบการเงินโดยรวมสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับเพียงพอและเหมาะสม เพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

ความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินรวมและฐานะการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และของเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ตามลำดับ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 ผลการดำเนินงานรวมและผลการดำเนินงานเฉพาะกิจการและกระแสเงินสดรวมและกระแสเงินสดเฉพาะกิจการสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

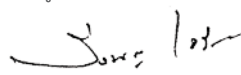
สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

วันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2556



(นายศิริพงษ์ วีระแสงพงษ์)

รองผู้ว่าการตรวจเงินแผ่นดิน



(นางรุ่งนภา เจริญคุณวิวัฒน์)

ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบการเงินที่ 4

งบการเงิน

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555

หน่วย : บาท

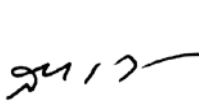
หมายเหตุ	งบการเงินรวม			งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	2555	2554 (ปรับปรุงใหม่)	2553 (ปรับปรุงใหม่)	2555	2554 (ปรับปรุงใหม่)	2553 (ปรับปรุงใหม่)
สินทรัพย์						
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด 5.1	20,048,374,724	16,666,025,016	37,679,682,021	19,741,670,550	16,629,940,922	37,601,476,433
เงินลงทุนชั่วคราว	1,709,730,474	419,005,881	549,631,092	-	-	-
ลูกหนี้การค้า 5.2	15,738,200,618	16,160,427,253	16,538,223,522	15,679,356,299	16,135,407,891	16,509,658,800
ค่าใช้จ่ายล่วงหน้าและเงินมัดจำ	8,951,772,089	10,467,893,729	9,086,820,600	9,012,036,532	10,482,589,799	9,080,884,481
สินค้าและพัสดุคงเหลือ 5.3	7,783,943,974	7,710,007,103	6,967,672,684	7,780,199,730	7,710,007,103	6,967,672,684
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น 5.4	9,948,745,997	7,120,368,409	6,991,111,837	9,713,193,240	7,090,660,788	6,963,643,648
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย 5.13	7,430,210,409	261,631,778	274,996,800	7,430,210,409	261,631,778	274,996,800
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	71,610,978,285	58,805,359,169	78,088,138,556	69,356,666,760	58,310,238,281	77,398,332,846
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน						
เงินลงทุนในบริษัทร่วม 5.6.1	1,429,610,889	1,629,966,047	1,400,993,771	723,520,500	1,083,520,500	918,520,500
เงินลงทุนในบริษัทย่อย 5.6.1	-	-	-	370,209,900	10,209,900	9,229,930
เงินลงทุนระยะยาวอื่น 5.6.2	130,160,178	179,041,214	78,868,075	74,585,128	79,889,058	78,868,075
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ 5.8	218,567,945,045	204,994,677,040	206,118,498,576	218,477,941,563	204,987,311,294	206,106,106,106
ค่าความนิยม	1,390,549,247	-	-	-	-	-
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน 5.9	1,337,499,242	623,739,745	552,355,100	772,954,356	617,255,122	547,622,540
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี 5.10	4,966,453,549	5,409,447,315	7,569,631,669	4,939,492,971	5,398,556,488	7,555,783,585
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น 5.12	4,662,685,173	2,314,170,825	2,261,025,826	4,640,196,663	2,312,892,713	2,260,652,011
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	232,484,903,323	215,151,042,186	217,981,373,017	229,998,901,081	214,489,635,075	217,476,782,747
รวมสินทรัพย์	304,095,881,608	273,956,401,355	296,069,511,573	299,355,567,841	272,799,873,356	294,875,115,593

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



หมายเหตุ	งบการเงินรวม			งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	2555	2554 (ปรับปรุงใหม่)	2553 (ปรับปรุงใหม่)	2555	2554 (ปรับปรุงใหม่)	2553 (ปรับปรุงใหม่)
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น						
หนี้สินหมุนเวียน						
เจ้าหนี้การค้า	4,621,570,981	7,362,821,704	6,438,803,086	4,287,281,811	7,354,684,963	6,429,968,646
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	18,726,829,882	13,958,939,401	18,897,692,862	18,497,737,175	13,940,060,094	18,869,584,115
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี						
เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน 5.14	3,297,264,000	2,072,000,000	2,072,000,000	3,297,264,000	2,072,000,000	2,072,000,000
เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการอื่น 5.14	8,151,368,421	2,028,000,000	-	8,151,368,421	2,028,000,000	-
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน 5.15	9,938,493,819	10,102,499,455	9,595,026,378	9,938,493,819	10,102,499,455	9,595,026,378
หุ้นกู้ 5.16	2,556,790,000	4,670,000,000	11,487,920,000	2,556,790,000	4,670,000,000	11,487,920,000
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	16,956,305	14,507,725	16,398,775	-	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น						
เงินปันผลค้างจ่าย	51,794,664	52,032,037	72,007,719	51,692,971	51,960,945	72,007,719
รายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้	23,789,156,859	24,760,701,984	25,804,443,193	23,380,604,242	24,760,701,984	25,804,443,193
รายได้รอการรับรู้	-	-	509,417,156	-	-	509,417,156
อื่นๆ 5.17	11,532,444,154	5,653,845,282	5,841,986,865	11,470,031,663	5,629,595,110	5,819,769,875
รวมหนี้สินหมุนเวียน	82,682,669,085	70,675,347,588	80,735,696,034	81,631,264,102	70,609,502,551	80,660,137,082
หนี้สินไม่หมุนเวียน						
หนี้สินระยะยาว						
เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน 5.14	1,890,000,000	5,235,276,000	7,245,852,000	1,890,000,000	5,235,276,000	7,245,852,000
เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการอื่น 5.14	39,120,631,579	47,272,000,000	43,300,000,000	39,120,631,579	47,272,000,000	43,300,000,000
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน 5.15	61,610,827,672	47,793,179,638	54,732,093,240	61,610,827,672	47,793,179,638	54,732,093,240
หุ้นกู้ 5.16	32,120,000,000	23,126,790,000	17,846,790,000	32,120,000,000	23,176,790,000	17,846,790,000
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขการตัดบัญชี 5.11	83,351,796	55,761,979	-	83,351,796	55,761,979	-
เงินกองทุนบำเหน็จพนักงาน 5.31	4,670,104,407	4,561,205,013	4,371,134,750	4,670,104,407	4,561,205,013	4,371,134,750
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน 5.19	11,082,178,755	10,631,622,487	9,326,022,519	10,970,895,026	10,627,153,071	9,322,510,535
ประมาณการหนี้สินระยะยาว 5.18	831,594,427	1,526,616,686	2,556,971,979	829,190,752	1,524,216,756	2,555,351,979
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	186,085,924	131,684,668	61,310,000	185,856,512	130,996,430	61,310,000
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	151,594,774,560	140,334,136,471	139,440,174,488	151,480,857,744	140,376,578,887	139,435,042,504
รวมหนี้สิน	234,277,443,645	211,009,484,059	220,175,870,522	233,112,121,846	210,986,081,438	220,095,179,586
ส่วนของผู้ถือหุ้น						
ทุนเรือนหุ้น						
ทุนจดทะเบียน						
หุ้นสามัญ 2,698.90 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท	26,989,009,500	26,989,009,500	26,989,009,500	26,989,009,500	26,989,009,500	26,989,009,500
ทุนที่ออกและชำระแล้ว						
หุ้นสามัญ 2,182.77 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท	21,827,719,170	21,827,719,170	21,827,719,170	21,827,719,170	21,827,719,170	21,827,719,170
ส่วนเกินมูลค่าหุ้น	25,548,223,951	25,548,223,951	25,548,223,951	25,548,223,951	25,548,223,951	25,548,223,951
กำไรสะสม						
จัดสรรแล้ว						
ทุนสำรองตามกฎหมาย 5.22	2,691,275,568	2,469,792,865	2,469,792,865	2,691,275,568	2,469,792,865	2,469,792,865
ยังไม่ได้จัดสรร	18,852,734,438	12,834,908,054	25,759,556,926	16,176,227,306	11,968,055,932	24,934,200,021
รวมส่วนของบริษัทใหญ่	68,919,953,127	62,680,644,040	75,605,292,912	66,243,445,995	61,813,791,918	74,779,936,007
ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	898,484,836	266,273,256	288,348,139	-	-	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	69,818,437,963	62,946,917,296	75,893,641,051	66,243,445,995	61,813,791,918	74,779,936,007
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	304,095,881,608	273,956,401,355	296,069,511,573	299,355,567,841	272,799,873,356	294,875,115,593

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้


(นายสรจักร เกษมสุวรรณ)
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

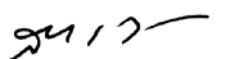

(นางวสุกานต์ วิศาลสวัสดิ์)
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
สายการเงินและการบัญชี

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
รายได้				
รายได้จากการขายหรือการให้บริการ				
ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	173,458,421,392	154,646,038,064	165,485,878,390	154,646,038,064
ค่าระวางขนส่ง	25,856,434,138	27,245,224,586	25,838,723,744	27,245,224,586
ค่าไปรษณีย์ภัณฑ์	906,912,641	846,773,123	906,912,641	846,773,123
กิจการอื่น	8,900,740,869	8,259,156,208	8,826,571,593	7,953,888,559
รวมรายได้จากการขายหรือการให้บริการ	209,122,509,040	190,997,191,981	201,058,086,368	190,691,924,332
รายได้อื่น				
ดอกเบี้ยรับ	496,588,347	710,591,930	442,687,520	696,064,855
รายได้อื่นๆ 5.24	2,326,261,513	2,634,025,739	2,753,902,024	2,825,207,874
กำไรจากการซื้อธุรกิจ	1,584,397,482	-	-	-
รวมรายได้อื่น	4,407,247,342	3,344,617,669	3,196,589,544	3,521,272,729
รวมรายได้	213,529,756,382	194,341,809,650	204,254,675,912	194,213,197,061
ค่าใช้จ่าย				
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	80,178,542,248	76,388,558,174	77,480,576,480	76,388,558,174
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน 5.23	32,086,696,769	31,009,093,407	31,543,539,495	30,964,018,415
ค่าบริการการบิน	21,321,411,821	20,427,965,628	20,693,196,467	20,427,965,628
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	5,707,044,146	5,485,141,957	5,546,598,602	5,485,141,957
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	12,600,010,809	11,698,186,020	11,288,227,430	11,698,186,020
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	20,523,682,320	19,989,063,832	20,424,026,088	19,977,881,694
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	4,552,173,807	5,429,503,645	3,683,317,045	5,429,503,645
ค่าสินค้าและพัสดุทั่วไป	9,530,335,512	9,042,071,447	9,415,467,950	9,042,071,447
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	6,833,250,736	5,885,165,605	6,466,595,641	5,816,205,759
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	892,691,125	732,966,634	760,285,940	732,966,634
ผลขาดทุนจากการซื้อขายของสินทรัพย์	589,772,919	939,895,341	589,772,919	939,895,341
ผลขาดทุนจากการซื้อขายเครื่องบิน 5.26	181,143,438	180,909,303	181,143,438	180,909,303
ค่าใช้จ่ายอื่น 5.25	9,169,444,038	7,148,903,461	8,593,446,506	7,079,838,343
ผลขาดทุน(กำไร)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(3,212,965,948)	2,428,181,168	(3,207,273,109)	2,430,282,274
ต้นทุนทางการเงิน	5,836,287,785	5,655,587,760	5,838,536,325	5,657,410,445
ขาดทุนจากการไถ่ถอนหุ้นกู้	-	1,427,287	-	-
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	(363,432,320)	(183,736,042)	-	-
รวมค่าใช้จ่าย	206,426,089,205	202,258,884,627	199,297,457,217	202,250,835,079
กำไร(ขาดทุน)ก่อนภาษีเงินได้	7,103,667,177	(7,917,074,977)	4,957,218,695	(8,037,638,018)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ 5.27	593,442,669	2,245,036,998	527,564,618	2,200,830,323
กำไร(ขาดทุน)สำหรับปี	6,510,224,508	(10,162,111,975)	4,429,654,077	(10,238,468,341)
กำไรเบ็ดเสร็จอื่น	-	-	-	-
กำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	6,510,224,508	(10,162,111,975)	4,429,654,077	(10,238,468,341)
การแบ่งปันกำไร(ขาดทุน)				
ส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	6,228,972,723	(10,196,973,124)	4,429,654,077	(10,238,468,341)
ส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	281,251,785	34,861,149	-	-
	6,510,224,508	(10,162,111,975)	4,429,654,077	(10,238,468,341)
การแบ่งปันกำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จรวม				
ส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	6,228,972,723	(10,196,973,124)	4,429,654,077	(10,238,468,341)
ส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	281,251,785	34,861,149	-	-
	6,510,224,508	(10,162,111,975)	4,429,654,077	(10,238,468,341)
กำไร(ขาดทุน)ต่อหุ้น 5.29				
กำไร(ขาดทุน)ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน	2.85	(4.67)	2.03	(4.69)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของการเงิน


(นายจักรกร เกษมสุวรรณ)
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่


(นางสุกานต์ วิศาลสวัสดิ์)
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
สายการเงินและการบัญชี



บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

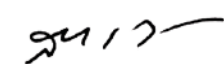
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555

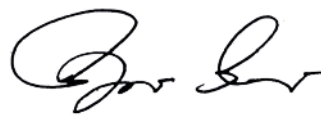
หน่วย : บาท

งบการเงินรวม						
	ส่วนของผู้ถือหุ้นบริษัทใหญ่				ส่วนได้เสีย ที่ไม่มี อำนาจควบคุม	รวม ส่วนของผู้ถือหุ้น
	ทุนที่ออก และ ชำระแล้ว	ส่วนเกิน มูลค่าหุ้น	กำไรสะสม	รวม ส่วนของผู้ถือหุ้น บริษัทใหญ่		
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2554 ก่อนปรับปรุง	21,827,719,170	25,548,223,951	35,244,758,604	82,620,701,725	289,454,414	82,910,156,139
หัก ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชี	-	-	(6,527,109,489)	(6,527,109,489)	(1,106,275)	(6,528,215,764)
หัก ผลสะสมจากการแก้ไขข้อผิดพลาดทางการบัญชี	-	-	(488,299,324)	(488,299,324)	-	(488,299,324)
ยอดคงเหลือที่ปรับปรุงแล้ว	21,827,719,170	25,548,223,951	28,229,349,791	75,605,292,912	288,348,139	75,893,641,051
การเปลี่ยนแปลงในส่วนของผู้ถือหุ้นสำหรับปี 2554 :						
หัก เงินปันผลจ่าย	-	-	(2,728,464,896)	(2,728,464,896)	(57,375,000)	(2,785,839,896)
บวก เงินปันผลรับคืน	-	-	789,148	789,148	-	789,148
หัก เงินปันผลหุ้นบริวารชนิดสะสม	-	-	-	-	(71,092)	(71,092)
บวก หุ้นสามัญที่ออกและชำระแล้ว - บริษัทย่อย	-	-	-	-	60	60
บวก หุ้นบริวารที่ออกและชำระแล้ว - บริษัทย่อย	-	-	-	-	510,000	510,000
บวก กำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี 2554	-	-	(10,196,973,124)	(10,196,973,124)	34,861,149	(10,162,111,975)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554	21,827,719,170	25,548,223,951	15,304,700,919	62,680,644,040	266,273,256	62,946,917,296
บวก ผลกระทบจากการซื้อธุรกิจ	-	-	-	-	683,605,026	683,605,026
บวก ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชี	-	-	10,336,364	10,336,364	13,586,573	23,922,937
ยอดคงเหลือที่ปรับปรุงแล้ว	21,827,719,170	25,548,223,951	15,315,037,283	62,690,980,404	963,464,855	63,654,445,259
การเปลี่ยนแปลงในส่วนของผู้ถือหุ้นสำหรับปี 2555 :						
หัก เงินปันผลหุ้นบริวาร	-	-	-	-	(91,800)	(91,800)
หัก เงินปันผลจ่าย	-	-	-	-	(346,140,004)	(346,140,004)
บวก กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี 2555	-	-	6,228,972,723	6,228,972,723	281,251,785	6,510,224,508
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	21,827,719,170	25,548,223,951	21,544,010,006	68,919,953,127	898,484,836	69,818,437,963

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของการเงิน



(นายสรจักร เกษมสุวรรณ)
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่



(นางวสุกานต์ วิศาลสวัสดิ์)
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
สายการเงินและการบัญชี

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

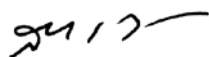
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555

หน่วย : บาท

งบการเงินเฉพาะกิจการ				
	ทุนออก และ ชำระแล้ว	ส่วนเกิน มูลค่าหุ้น	กำไรสะสม	รวม ส่วนของผู้ถือหุ้น
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2554 ก่อนปรับปรุง	21,827,719,170	25,548,223,951	34,418,049,585	81,793,992,706
หัก ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชี	-	-	(6,525,757,375)	(6,525,757,375)
หัก ผลสะสมจากการแก้ไขข้อผิดพลาดทางการบัญชี	-	-	(488,299,324)	(488,299,324)
ยอดคงเหลือที่ปรับปรุงแล้ว	21,827,719,170	25,548,223,951	27,403,992,886	74,779,936,007
การเปลี่ยนแปลงในส่วนของผู้ถือหุ้นสำหรับปี 2554 :				
หัก เงินปันผลจ่าย	-	-	(2,728,464,896)	(2,728,464,896)
บวก เงินปันผลรับคืน	-	-	789,148	789,148
หัก ขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี 2554	-	-	(10,238,468,341)	(10,238,468,341)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554	21,827,719,170	25,548,223,951	14,437,848,797	61,813,791,918
การเปลี่ยนแปลงในส่วนของผู้ถือหุ้นสำหรับปี 2555 :				
บวก กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี 2555	-	-	4,429,654,077	4,429,654,077
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	21,827,719,170	25,548,223,951	18,867,502,874	66,243,445,995

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นายสรจักร เกษมสุวรรณ)
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่



(นางวสุกานต์ วิศาลสวัสดิ์)
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
สายการเงินและการบัญชี

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน				
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	7,103,667,177	(7,917,074,977)	4,957,218,696	(8,037,638,018)
รายการปรับกระทบยอดกำไรก่อนภาษีเงินได้เป็นเงินสดรับ (จ่าย)				
จากกิจกรรมดำเนินงาน :				
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	20,523,682,320	19,989,063,832	20,424,026,088	19,977,881,694
ค่าธรรมเนียมเช่าเครื่องบินตติบัญญัติ	11,148,901	-	11,148,901	-
เงินปันผลรับ	(288,750)	(98,000)	(466,382,501)	(189,986,765)
กำไรจากเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย	(363,432,320)	(183,736,042)	-	-
กำไรจากการซื้อธุรกิจ	(1,584,397,482)	-	-	-
รายได้จากดอกเบี้ย	(496,588,347)	(710,591,930)	(442,687,520)	(696,064,855)
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย	5,836,287,785	5,655,587,760	5,838,536,325	5,657,410,445
กำไรจากการจำหน่ายสินทรัพย์	(132,934,659)	(9,961,177)	(133,874,978)	(9,961,177)
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	-	779,930	-	-
ขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา	(1,975,226,719)	1,430,932,281	(1,981,728,561)	1,430,754,039
ภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	377,007,166	1,305,599,968	343,741,955	1,304,642,536
ค่าสินค้าและพัสดุเสื่อมสภาพ	365,155,393	87,982,108	365,155,393	87,982,108
หนี้สงสัยจะสูญ	258,087,455	56,272,429	257,922,073	56,298,513
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน	181,143,438	180,909,303	181,143,438	180,909,303
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์	589,772,919	939,895,341	589,772,919	939,895,341
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์				
และหนี้สินดำเนินงาน	30,693,084,277	20,825,560,826	29,943,992,228	20,702,123,164
สินทรัพย์ดำเนินงานลดลง (เพิ่มขึ้น)				
ลูกหนี้การค้า	208,450,437	459,850,730	221,021,277	456,449,156
สินค้าและพัสดุคงเหลือ	(434,635,774)	(942,837,773)	(435,348,020)	(942,837,773)
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าและเงินมัดจำ	1,351,717,019	(860,553,052)	1,180,803,847	(881,185,241)
ภาษีเงินได้รอเรียกคืน	57,610,199	192,977,393	57,610,199	192,977,393
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(2,224,428,380)	110,313,613	(2,248,439,481)	109,344,521
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	-	38,375,858	-	38,375,858
สินทรัพย์รอการขาย	(302,350,067)	3,163,998	(302,350,067)	3,163,998
สินทรัพย์อื่น	(571,757,504)	51,975,533	(570,153,327)	52,879,830
ค่าใช้จ่ายรอการตัดบัญชี	(2,065,788,839)	(407,994,056)	(2,065,788,839)	(407,994,056)
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้า	(4,247,685,559)	(2,775,025,683)	(4,252,069,719)	(2,772,255,538)
ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายและหนี้สินหมุนเวียนอื่น	10,533,631,336	(4,888,550,157)	10,574,802,269	(4,878,839,330)
รายได้รอการรับรู้	-	(509,417,156)	-	(509,417,156)
กองทุนบำเหน็จพนักงาน	108,899,394	190,070,263	108,899,394	190,070,263
รายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้	(1,047,200,771)	(927,854,273)	(1,177,992,934)	(927,854,273)
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	(562,440,128)	(1,109,717,473)	(562,443,872)	(1,109,717,473)
เงินสดรับจากการดำเนินงาน	31,497,105,640	9,450,338,591	30,472,542,955	9,315,283,343
จ่ายภาษีเงินได้	(334,407,984)	(283,641,408)	(248,918,942)	(240,500,940)
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	31,162,697,656	9,166,697,183	30,223,624,013	9,074,782,403

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

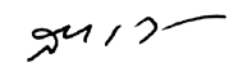
งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน				
เงินสดรับจากค่าสิทธิประโยชน์รอลดต้นทุนเครื่องบิน	-	69,686,430	-	69,686,430
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ถาวร ข	(18,388,039,756)	(12,336,018,601)	(18,335,651,905)	(12,332,724,504)
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(208,711,542)	(292,020,009)	(197,496,265)	(290,158,940)
เงินสดรับจากโอนสิทธิค่าเครื่องบินจ่ายล่วงหน้า				
และอุปกรณ์การบิน	2,959,189,106	584,610,525	2,959,189,106	584,610,525
เงินสดรับจากการจำหน่ายสินทรัพย์	183,206,186	285,163,764	182,657,698	285,163,764
ดอกเบี้ยรับ	532,178,435	665,619,895	481,036,021	654,985,655
เงินปันผลรับ	98,489,359	119,861,765	466,382,501	189,986,765
เงินลงทุนลดลง (เพิ่มขึ้น)	101,633,768	(260,789,804)	3,272,721	(162,741,311)
เงินสดรับ (จ่าย) เงินลงทุนชั่วคราว	(238,906,111)	133,969,660	-	-
เงินสดรับจากการลงทุนในบริษัทย่อย	197,098,689	-	-	-
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(14,763,861,866)	(11,029,916,375)	(14,440,610,123)	(11,001,191,616)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน				
เงินสดรับจากหุ้นกู้	11,500,000,000	10,000,000,000	11,500,000,000	10,000,000,000
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาว	1,871,814,789	8,799,805,348	1,871,814,789	8,799,805,348
เงินสดรับจากการออกหุ้นสามัญ	-	60	-	-
เงินสดรับจากการออกหุ้นบุริมสิทธิ	-	510,000	-	-
เงินสดจ่ายชำระคืนหุ้นกู้	(4,670,000,000)	(11,537,920,000)	(4,670,000,000)	(11,487,920,000)
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว	(15,152,014,411)	(17,925,554,448)	(15,152,014,411)	(17,925,554,448)
เงินสดจ่ายดอกเบี้ยเงินกู้ยืม	(5,628,842,431)	(5,769,782,243)	(5,630,108,587)	(5,771,335,668)
เงินปันผลจ่าย	(267,974)	(2,747,722,522)	(267,974)	(2,747,722,522)
เงินปันผลจ่ายส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	(346,226,858)	(57,375,000)	-	-
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(12,425,536,885)	(19,238,038,805)	(12,080,576,183)	(19,132,727,290)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	3,973,298,905	(21,101,257,997)	3,702,437,707	(21,059,136,503)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนของเงินสด				
และเงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น (ลดลง)	(590,949,197)	87,600,992	(590,708,079)	87,600,992
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นงวด	16,666,025,016	37,679,682,021	16,629,940,922	37,601,476,433
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด ค	20,048,374,724	16,666,025,016	19,741,670,550	16,629,940,922

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นายสรจักร เกษมสุวรรณ)
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่



(นางวสุกานต์ วิตาสวัสดิ์)
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
สายการเงินและการบัญชี



บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555

หมายเหตุประกอบงบกระแสเงินสด

ก. ภาษีเงินได้รอเรียกคืน งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

หน่วย : ล้านบาท

	2555
รับเงินคืนตาม ภ.ง.ด. 50 ปี 2553	61.15
ปรับปรุงภาษีเงินได้รอเรียกคืน ปี 2554	(3.54)
	57.61
	2554
รับเงินคืนตาม ภ.ง.ด. 50 ปี 2552	201.92
รับเงินคืนตาม ภ.ง.ด. 50 ปี 2550	0.71
ปรับปรุงภาษีเงินได้รอเรียกคืน ปี 2553	(9.65)
	192.98

ข. ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์

งบการเงินรวม

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

ในระหว่างปี 2554 ได้ซื้อที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ ซึ่งมีราคาต้นทุนรวม 16,338.14 ล้านบาท ซื้อโดยวิธีสัญญาเช่าการเงิน 4,002.12 ล้านบาท และจ่ายชำระเป็นเงินสด 12,336.02 ล้านบาท

งบการเงินเฉพาะกิจการ

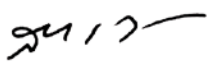
ในระหว่างปี 2555 บริษัทฯ ได้ซื้อที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ ซึ่งมีราคาต้นทุนรวม 40,523.45 ล้านบาท ซื้อโดยวิธีสัญญาเช่าการเงิน 22,187.80 ล้านบาท และจ่ายชำระเป็นเงินสด 18,335.65 ล้านบาท

ในระหว่างปี 2554 บริษัทฯ ได้ซื้อที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ ซึ่งมีราคาต้นทุนรวม 16,334.35 ล้านบาท ซื้อโดยวิธีสัญญาเช่าการเงิน 4,001.63 ล้านบาท และจ่ายชำระเป็นเงินสด 12,332.72 ล้านบาท

ค. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
เงินสดในมือและยอดคงเหลือในธนาคาร	20,639.32	10,778.43	20,332.38	10,742.34
เงินลงทุนระยะสั้น	-	5,800.00	-	5,800.00
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดตามที่เสนอมาก่อน	20,639.32	16,578.43	20,332.38	16,542.34
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงในอัตราแลกเปลี่ยน	(590.95)	87.60	(590.71)	87.60
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดที่ปรับยอดใหม่	20,048.37	16,666.03	19,741.67	16,629.94


(นายสรจักร เกษมสุวรรณ)
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่


(นางวสุกานต์ วิतालสวัสดิ์)
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
สายการเงินและการบัญชี

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555

1. ข้อมูลทั่วไป และเกณฑ์ในการจัดทำงานงบการเงิน

1.1 ข้อมูลทั่วไป

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

สำนักงานใหญ่ของบริษัท ตั้งอยู่เลขที่ 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย

ธุรกิจหลักของบริษัท คือธุรกิจสายการบิน และหน่วยธุรกิจ ซึ่งเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขนส่ง

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัท มีเครือข่ายเส้นทางการบินให้บริการครอบคลุม 73 จุดบินใน 34 ประเทศทั่วโลก โดยเป็น 10 จุดบินภายในประเทศ (ไม่รวมกรุงเทพมหานคร)

1.2 เกณฑ์ในการจัดทำงานงบการเงิน

การจัดทำงานงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ได้จัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปภายใต้พระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543 ซึ่งหมายความว่าถึงมาตรฐานการบัญชีที่ออกภายใต้พระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. 2547 และตามข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ว่าด้วยการจัดทำและนำเสนอรายงานทางการเงินภายใต้พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535

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

งบการเงินรวมประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการและบริษัทย่อย ดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นในประเทศไทย	อัตราร้อยละของการถือหุ้น	
			2555	2554
ถือหุ้นโดยบริษัทฯ				
1. บริษัท ไทย-อะมาดิอุสเซอร์วิสส์เอเชีย จำกัด	บริษัทเทคโนโลยีสารสนเทศ สำหรับการเดินทางแบบครบวงจร	ไทย	55%	55%
2. บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด	บริการงานบุคลากรเฉพาะด้าน ให้กับบริษัทฯ	ไทย	49%	49%
3. บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด	บริการฝึกอบรมด้านการบิน	ไทย	49%	49%
4. บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด	บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ	ไทย	49%	49%
ถือหุ้นโดยบริษัทย่อยของบริษัท				
บริษัทย่อยที่ถือหุ้นโดยบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด				
- บริษัท ทัวร์เอ็องหลวง จำกัด	ประกอบธุรกิจท่องเที่ยว	ไทย	49%	49%

งบการเงินฉบับภาษาอังกฤษจัดทำขึ้นจากงบการเงินที่เป็นภาษาไทย ในกรณีที่มีเนื้อความขัดแย้งกันหรือมีการตีความในสองภาษาแตกต่างกัน ให้ใช้งบการเงินฉบับภาษาไทยเป็นหลัก

งบการเงินนี้ได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิมวันแต่จะได้เปิดเผยเป็นอย่างอื่นในนโยบายการบัญชี

2. มาตรฐานการบัญชี และมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกและปรับปรุงใหม่ แต่ยังไม่มีผลบังคับใช้

สภาวิชาชีพบัญชีได้ออกมาตรฐานการบัญชีฉบับปรับปรุงมาตรฐานการบัญชีใหม่ และมาตรฐานการรายงานทางการเงินซึ่งยังไม่มีผลบังคับใช้มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2556 เป็นต้นไป

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12	ภาษีเงินได้
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2552)	การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาล และ
	การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2552)	ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตรา
	แลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8	ส่วนงานดำเนินงาน
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10	ความช่วยเหลือจากรัฐบาล - กรณีที่ไม่มีความ
	เกี่ยวข้องอย่างเฉพาะเจาะจงกับกิจกรรมดำเนินงาน
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21	ภาษีเงินได้ - การได้รับประโยชน์จากสินทรัพย์
	ที่ไม่ได้คิดค่าเสื่อมราคาที่ดีราคาใหม่
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 25	ภาษีเงินได้ - การเปลี่ยนแปลงสภาพทางภาษี
	ของกิจการหรือของผู้ถือหุ้น
- มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2557 เป็นต้นไป

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4	เรื่อง การประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12	เรื่อง ข้อตกลงสัมปทานบริการ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13	เรื่อง โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า
การตีความมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 29	เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ

ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้ประเมินแล้วเห็นว่า มาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน และการตีความมาตรฐานการบัญชีดังกล่าว จะไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินรวม และงบการเงินเฉพาะกิจการในปีที่เริ่มใช้ ยกเว้นมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 12 เรื่อง ภาษีเงินได้ ซึ่งบริษัทฯ ได้ถือปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีก่อนวันที่มีผลบังคับใช้

3. ผลกระทบจากการแก้ไขข้อผิดพลาดทางการเงินบัญชี

จากการที่บริษัทฯ ได้เปลี่ยนโปรแกรมที่ใช้ในการบันทึกบัญชี ทำให้บริษัทฯ พบข้อผิดพลาดในงวดก่อน และได้ปรับปรุงรายการผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ และลูกหนี้การค้าในงวดก่อนที่นำมาเปรียบเทียบ ซึ่งมีผลทำให้กำไรสะสม และลูกหนี้การค้าต้นงวดของปี 2554 และ 2553 ลดลงจำนวน 488.30 ล้านบาท และ 381.84 ล้านบาท ตามลำดับ กำไรสุทธิสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553 ลดลงเป็นจำนวน 106.46 ล้านบาท และกำไรต่อหุ้น สำหรับปี 2553 ลดลง 0.06 บาท ในงบการเงินรวม และงบการเงินเฉพาะกิจการ

4. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

4.1 ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ

ลูกหนี้การค้าที่ไม่ใช่ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจ ตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญโดยพิจารณาจากหนี้รายตัวและวิเคราะห์ประวัติการชำระหนี้ข้อมูลหลักฐานการติดต่อของลูกหนี้แต่ละรายควบคู่ไปกับการพิจารณาอายุหนี้ของลูกหนี้เป็นเกณฑ์ ในอัตราดังนี้

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

4.2 สินค้าและพัสดुकงเหลือ

สินค้าและพัสดुकงเหลือ ณ วันสิ้นงวด ประกอบด้วยอะไหล่เครื่องบิน น้ำมันเครื่องบิน พสดุสำหรับใช้ในห้องพักผู้โดยสารและการบริการอาหาร สินค้าซื้อมาเพื่อขาย เครื่องเขียนและพัสดุอื่น แสดงราคาทุนตามวิธีถัวเฉลี่ยเคลื่อนที่ (Moving Average) หรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า และสินค้าระหว่างทาง แสดงตามราคาทุน ณ วันที่ซื้อ

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

4.3 เงินลงทุน

4.3.1 เงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม บันทึกตามวิธีส่วนได้เสียตามสัดส่วนของการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วมในงบการเงินรวม แต่บันทึกตามวิธีราคาทุนในงบการเงินเฉพาะกิจการ

4.3.2 เงินลงทุนชั่วคราวในตราสารหนี้ที่จะถือจนครบกำหนดภายใน 1 ปี แสดงมูลค่าตามวิธีราคาทุนตัดจำหน่ายและตัดบัญชีส่วนเกิน/ส่วนต่ำกว่ามูลค่าตราสารหนี้ตามอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง ซึ่งจำนวนที่ตัดจำหน่ายนี้จะแสดงเป็นรายการปรับกับดอกเบี้ยรับ

4.3.3 เงินลงทุนระยะยาวในตราสารหนี้ที่ไม่อยู่ในความต้องการของตลาด แสดงตามราคาทุนสุทธิจากค่าเผื่อการด้อยค่าของหลักทรัพย์ในกรณีที่มีการด้อยค่า และรับรู้เป็นผลขาดทุนในงวดที่เกิดการด้อยค่าในงบกำไรขาดทุน

4.4 ที่ดิน อาคาร อุปกรณ์และค่าเสื่อมราคา

4.4.1 เครื่องบินและเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า

4.4.1.1 เครื่องบินและเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า แสดงตามราคาทุนรวมค่าเครื่องบินที่ผู้โดยสารและประมาณการค่าซ่อมใหญ่เครื่องบินครั้งแรกและหักด้วยส่วนลดรับค่าสิทธิประโยชน์จากการซื้อเครื่องบิน คำนวณค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณ 20 ปี มีมูลค่าคงเหลือร้อยละ 10 ของราคาทุน ส่วนเครื่องบินและเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าที่บริษัท รับผิดชอบตั้งแต่ปีบัญชี 2549/50 และเครื่องบินแบบเดียวกันที่มีอยู่ในฝูงบินเดิมของบริษัท คำนวณค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณ 15 ปี มีมูลค่าคงเหลือร้อยละ 10 ของราคาทุน

4.4.1.2 ค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน (D-Check) แสดงแยกประมาณการค่าซ่อมใหญ่เครื่องบินครั้งแรกเป็นสินทรัพย์ออกจากต้นทุนเครื่องบินและคำนวณค่าเสื่อมราคาตามระยะเวลาที่จะซ่อมใหญ่ครั้งต่อไป 4-7 ปี ตามแบบของเครื่องบินเมื่อมีการซ่อมใหญ่ให้บันทึกเป็นสินทรัพย์แทนสินทรัพย์เดิม

4.4.1.3 ค่าที่ผู้โดยสารแสดงเป็นสินทรัพย์แยกต่างหากจากต้นทุนเครื่องบิน คำนวณค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณ 5 ปี เมื่อมีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงที่ผู้โดยสารบันทึกเป็นสินทรัพย์แทนสินทรัพย์เดิม

4.4.2 อุปกรณ์การบินหมุนเวียน แสดงตามราคาทุน ณ วันที่ได้มา คำนวณค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณระหว่าง 5-20 ปี

4.4.3 สินทรัพย์ถาวรอื่น แสดงตามราคาทุน ณ วันที่ได้มาหรือก่อสร้างแล้วเสร็จ คำนวณค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรง ตามอายุการใช้งานโดยประมาณระหว่าง 3-30 ปี

4.4.4 ต้นทุนเพื่อการได้มาซึ่งสิทธิการเช่าสถานที่ ตัดบัญชีภายในระยะเวลา 10-30 ปี ตามอายุสัญญาเช่า

4.4.5 กำไรขาดทุนจากการจำหน่ายเครื่องบิน คำนวณจากผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับจากการจำหน่ายเครื่องบินกับมูลค่าสุทธิตามบัญชีของเครื่องบิน ค่าซ่อมใหญ่ (D-Check) ค่าที่ผู้โดยสาร ส่วนกำไรขาดทุน จากการขายสินทรัพย์อื่นคำนวณจากผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับจากการจำหน่ายกับมูลค่าสุทธิตามบัญชีของสินทรัพย์ที่จำหน่าย และรับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน

4.5 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายแสดงด้วยมูลค่าตามบัญชีหรือมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า

ขาดทุนจากการด้อยค่ารับรู้ในงบกำไรขาดทุน กำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายรับรู้เป็นรายได้อื่นหรือค่าใช้จ่ายอื่นเมื่อมีการจำหน่าย

4.6 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

โปรแกรมคอมพิวเตอร์ประกอบด้วย

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

รายการที่เกิดจากการพัฒนาและบำรุงดูแลโปรแกรมคอมพิวเตอร์ ให้บันทึกเป็นค่าใช้จ่ายประจำงวดเมื่อเกิดขึ้น

4.7 การด้อยค่าของสินทรัพย์

บริษัท พิจารณาการด้อยค่าของสินทรัพย์เมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าราคาตามบัญชีของสินทรัพย์มีมูลค่าสูงกว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน หมายถึง มูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายหรือมูลค่าจากการใช้ของสินทรัพย์นั้นแล้วแต่จำนวนใดจะสูงกว่า

ในกรณีที่ราคาตามบัญชีของสินทรัพย์สูงกว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน จะรับรู้ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ในงบกำไรขาดทุน และจะบันทึกกลับรายการขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์เมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าการด้อยค่าดังกล่าวไม่มีอยู่อีกต่อไปหรือยังคงมีอยู่แต่เป็นไปในทางที่ลดลง

4.8 ค่าใช้จ่ายรอการตัดบัญชี

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

4.8.2 ค่าธรรมเนียมการรับประกันเงินกู้รอการตัดบัญชี จัดจ่ายเป็นรายจ่ายตามระยะเวลาเงินกู้ในแต่ละรอบระยะเวลาบัญชี

4.9 หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน

หนี้ที่เกิดจากการซื้อเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าระยะยาว โดยผ่านสถาบันการเงิน แสดงมูลค่าตามภาระหนี้ผูกพันกับสถาบันการเงิน และจะลดมูลค่าลงตามจำนวนหนี้ที่จ่ายชำระคืน

4.10 การรับรู้รายได้

4.10.1 รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน

4.10.1.1 รายรับจากการจำหน่ายบัตรโดยสารและใบสั่งบริการ (Service Order) รับรู้เป็นรายได้เมื่อมีผู้โดยสารนำบัตรโดยสารมาใช้บริการกับสายการบินของบริษัทฯ ในส่วนที่ผู้โดยสารไปใช้บริการกับสายการบินอื่นจะรับรู้ส่วนต่างราคาขายกับยอดที่สายการบินเรียกเก็บเป็นรายได้เมื่อสายการบินนั้นเรียกเก็บเงินมา

4.10.1.2 บัตรโดยสารและใบสั่งบริการ (Service Order) ที่จำหน่ายแล้ว แต่ยังไม่ได้ใช้บริการ รับรู้เป็นรายได้เมื่อบัตรโดยสารและใบสั่งบริการนั้นมีอายุเกินกว่า 2 ปีขึ้นไป

4.10.1.3 รายได้รับล่วงหน้าค่า War Risk Insurance และ Fuel Surcharge รับรู้เป็นรายได้เมื่อมียอดคงค้างอยู่ในบัญชีเกินกว่า 3 ปี

4.10.2 รายได้ค่าระวางขนส่ง รับรู้เมื่อได้ให้บริการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ และออกไปรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (Air Waybill) สำหรับพัสดุภัณฑ์ที่ขนส่งโดยสายการบินอื่น จะรับรู้ส่วนต่างราคาขายกับยอดที่สายการบินอื่นเรียกเก็บเป็นรายได้เมื่อสายการบินนั้นเรียกเก็บเงินมา

- พสดุภัณฑ์ที่บริษัทออกไปรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์แล้ว แต่ขนส่งโดยสายการบินอื่นจะรับรู้เป็นรายได้เมื่อสายการบินที่ทำการขนส่งไม่เรียกเก็บเงินมาภายในระยะเวลา 1 ปี

4.10.3 บริษัท ได้นำโครงการสะสมระยะทาง (Royal Orchid Plus) มาใช้ส่งเสริมการขาย ตั้งแต่ปี 2536 โดยให้สิทธิพิเศษแก่สมาชิกที่เข้าโครงการระยะทางที่สะสมตามเกณฑ์ที่กำหนดมาใช้บริการในอนาคต บริษัท กำหนดมูลค่าต่อไมล์โดยนำค่าโดยสารเฉลี่ยในแต่ละเส้นทางบินที่สมาชิกสามารถขอใช้สิทธิแลกบัตรโดยสารหารด้วยจำนวนไมล์ที่จะต้องใช้ในการขอใช้สิทธิของแต่ละเขตพื้นที่การบินและถ่วงเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักด้วยการใช้สิทธิในแต่ละเขตพื้นที่การบินเป็นมูลค่าต่อไมล์ของโครงการสะสมระยะทาง จากนั้นบันทึกบัญชีมูลค่าไมล์สะสมตามประมาณการใช้สิทธิของสมาชิก โดยนำไปลดรายได้ค่าโดยสารคู่กับรายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้ (ด้านหนี้สิน) เมื่อสมาชิก นำสิทธิมาใช้บริการจึงรับรู้เป็นรายได้

4.10.3.1 โฉล้สะสมของสมาชิกที่ไม่นำสิทธิมาใช้บริการรับรู้เป็นรายได้เมื่อโฉล้สะสมนั้นมียายุเกินกว่า 3 ปีขึ้นไป

4.10.3.2 การสะสมโฉล้และการใช้โฉล้สะสมขอแลกรางวัลร่วมกับกลุ่มพันธมิตรการบิน สายการบินและธุรกิจคู่สัญญาจะเรียกเก็บเงินระหว่างกันตามจำนวนโฉล้สะสมที่สมาชิกได้รับหรือตามจำนวนโฉล้ที่สมาชิกใช้ แลกรางวัลตามอัตราราคาต่อโฉล้ ตามข้อตกลงของคู่สัญญาแต่ละรายและจะรับรู้เป็นรายได้เมื่อนำสิทธิมาใช้บริการ

4.10.3.3 บริษัท มีการขายโฉล้ให้กับสมาชิกเพื่อให้สามารถใช้สิทธิในการแลกรางวัลเร็วขึ้น จะรับรู้รายได้ในผลต่างราคาขายกับมูลค่าต่อโฉล้

4.10.4 รายได้จากกิจการอื่นของหน่วยธุรกิจ ได้แก่ การบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน การบริการลูกค้าภาคพื้น การบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น การบริการคลังสินค้าจะรับรู้เป็นรายได้เมื่อให้บริการ ส่วนรายได้จากธุรกิจการบินจะรับรู้เป็นรายได้เมื่อขาย ส่วนรายได้จากกิจการสนับสนุนการขนส่ง ได้แก่ การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน และการจำหน่ายสินค้าที่ระลึกจะรับรู้เป็นรายได้เมื่อขาย ส่วนรายได้จากการอำนวยความสะดวกการบินจะรับรู้เป็นรายได้เมื่อให้บริการ

4.10.5 รายได้อื่นรับรู้เป็นรายได้ตามเกณฑ์คงค้าง

4.11 กำไรต่อหุ้น

กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน คำนวณโดยหารกำไรหรือขาดทุนที่เป็นส่วนของบริษัทใหญ่ด้วยจำนวนถั่วเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ถือโดยผู้ถือหุ้นในระหว่างงวด

4.12 รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศ

รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นในระหว่างงวดแปลงค่าเป็นเงินบาท โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย ณ วันที่เกิดรายการ

สินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศคงเหลือ ณ วันสิ้นงวดบัญชี แปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราปิดที่เป็นอัตราซื้อถั่วเฉลี่ยและขายถั่วเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์ตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย ณ วันนั้น กำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดขึ้น รับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน

4.13 ผลประโยชน์ของพนักงาน

ภาระผูกพันของบริษัท เกี่ยวกับผลประโยชน์หลังออกจากงาน ภายใต้โครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้และผลประโยชน์ระยะยาวอื่น ได้บันทึกในงบการเงิน โดยใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ ซึ่งคำนวณโดยนักคณิตศาสตร์ประกันภัย

ผลกำไรหรือขาดทุนจากการประมาณตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย (Actuarial Gains And Losses) สำหรับโครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้ และผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงานจะรับรู้ในงบกำไรขาดทุน

4.14 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัท ได้จัดตั้ง “กองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงานบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งจดทะเบียนแล้ว” เมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2535 ตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 บริหารโดยผู้จัดการกองทุนจึงไม่ปรากฏในงบดุลของบริษัท โดยบริษัท จ่ายสมทบเข้ากองทุนฯ สำหรับสมาชิกที่มีอายุการทำงานไม่เกิน 20 ปี ในอัตราร้อยละ 9 ของเงินเดือน ส่วนสมาชิกที่มีอายุการทำงานเกิน 20 ปี จ่ายสมทบในอัตราร้อยละ 10 ของเงินเดือน โดยรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายของบริษัท

4.15 ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

ภาษีเงินได้คำนวณตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในประมวลรัษฎากร

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีคำนวณจากผลแตกต่างชั่วคราวระหว่าง ราคาตามบัญชีกับราคาตามฐานภาษีของสินทรัพย์และหนี้สินในงบแสดงฐานะการเงิน ทั้งนี้บริษัทจะรับรู้สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีก็ต่อเมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่บริษัทจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษี สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจะถูกทบทวน ณ ทุกวันที่สิ้นรอบระยะเวลารายงาน และจะถูกปรับลดมูลค่าตามบัญชีดังกล่าว เมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่า บริษัท จะไม่มีกำไรทางภาษีเพียงพอต่อการนำสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีทั้งหมด หรือบางส่วนมาใช้ประโยชน์ หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี คำนวณจากผลแตกต่างชั่วคราวระหว่างราคาตามบัญชีกับราคาตามฐานภาษีของสินทรัพย์ไม่มีตัวตน

4.16 การใช้ประมาณการทางบัญชี

ในการจัดทำงบการเงินให้เป็นไปตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป บริษัท และบริษัทย่อยต้องใช้ในการประมาณและตั้งข้อสมมติฐานหลายประการ ซึ่งมีผลกระทบต่อจำนวนเงินที่เกี่ยวข้องกับรายได้ ค่าใช้จ่าย สินทรัพย์ และหนี้สิน รวมทั้งการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับสินทรัพย์และหนี้สินอื่นที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งอาจมีผลแตกต่างกับผลที่เกิดขึ้นจริง

ประมาณการและข้อสมมติฐานที่ใช้ในการจัดทำงบการเงินจะได้รับการทบทวนอย่างสม่ำเสมอ การปรับประมาณการทางบัญชีจะบันทึกในงวดบัญชีที่ประมาณการดังกล่าวได้รับการทบทวนและในงวดอนาคตที่ได้รับผลกระทบ

4.17 เครื่องมือทางการเงิน

บริษัท ใช้เครื่องมือทางการเงินเพื่อลดความเสี่ยงจากการผันผวนของอัตราดอกเบี้ยและอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ โดยได้ทำข้อตกลงกับคู่สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและอัตราดอกเบี้ย โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่ได้ตกลงกันล่วงหน้า และจะทำการแลกเปลี่ยนเมื่อถึงกำหนดตามสัญญา แต่ละฝ่ายจะจ่ายและรับดอกเบี้ยในรูปสกุลเงินและอัตราดอกเบี้ยตามที่ตกลงกัน ส่วนต่างที่เกิดขึ้นจะบันทึกเป็นดอกเบี้ยจ่ายในงบกำไรขาดทุน ส่วนสัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าจะรับรู้ในงบการเงินเมื่อครบกำหนดสัญญา ส่วนต่างที่เกิดขึ้นจะบันทึกเป็นผลกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในงบกำไรขาดทุน

นอกจากนี้บริษัท ยังจัดทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมัน ค่าธรรมเนียมในการจัดทำ และส่วนต่างของราคาน้ำมันที่เกิดจากการทำสัญญาน้ำมันเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน

5. ข้อมูลเพิ่มเติม

5.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
เงินสดในประเทศ	22.29	26.81	22.29	26.81
เงินสดในต่างประเทศ	30.63	26.29	30.63	26.29
เงินฝากธนาคารในประเทศ	4,024.28	10,751.44	3,717.58	10,715.35
เงินฝากธนาคารในต่างประเทศ	15,971.17	5,861.49	15,971.17	5,861.49
รวม	20,048.37	16,666.03	19,741.67	16,629.94

5.2 ลูกหนี้การค้า จำแนกตามอายุลูกหนี้มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
ระยะเวลาค้างชำระ				
ไม่เกิน 6 เดือน	15,525.06	16,146.70	15,466.22	16,121.68
เกินกว่า 6 เดือน - 1 ปี	397.86	48.32	397.86	48.31
เกินกว่า 1 ปี - 2 ปี	156.67	61.77	156.66	61.75
เกินกว่า 2 ปี	1,451.27	1,548.05	1,426.04	1,519.32
	17,530.86	17,804.84	17,446.78	17,751.06
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(1,792.66)	(1,644.41)	(1,767.42)	(1,615.65)
ลูกหนี้การค้าสุทธิ	15,738.20	16,160.43	15,679.36	16,135.41

5.3 สินค้าและพัสดุดังเหลือ

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
อะไหล่เครื่องบิน	5,358.98	5,827.21	5,358.98	5,827.21
หัก ค่าเผื่อเสื่อมสภาพ (ร้อยละ 10 ของยอดคงเหลือ ณ วันสิ้นงวด)	(535.90)	(582.72)	(535.90)	(582.72)
หัก ค่าเผื่ออะไหล่เครื่องบินเสียหายจากเหตุอุทกภัย	(7.83)	(112.52)	(7.83)	(112.52)
อะไหล่เครื่องบิน-สุทธิ	4,815.25	5,131.97	4,815.25	5,131.97
อะไหล่รถยนต์ และอุปกรณ์บริการภาคพื้น	299.41	283.34	299.41	283.34
อะไหล่เครื่องบินที่หมุนเวียนซ้ำและรอการจำหน่าย	2,799.31	2,624.45	2,799.31	2,624.45
หัก ค่าเผื่อเสื่อมสภาพ (ร้อยละ 33.33 ของยอดที่เกิดขึ้นระหว่างงวด)	(1,317.21)	(1,431.03)	(1,317.21)	(1,431.03)
อะไหล่เครื่องบินที่หมุนเวียนซ้ำและรอการจำหน่าย-สุทธิ	1,482.10	1,193.42	1,482.10	1,193.42
น้ำมันเครื่องบิน	576.06	568.04	576.06	568.04
สินค้าซื้อมาเพื่อขาย	255.32	210.09	251.58	210.09
พัสดุสำหรับใช้ในห้องพักผู้โดยสารและการบริการอาหาร	219.80	164.78	219.80	164.78
พัสดุและของใช้สิ้นเปลือง	23.38	19.38	23.38	19.38
เครื่องเขียนและพัสดุอื่น	87.26	85.74	87.26	85.74
สินค้าและอะไหล่เครื่องบินระหว่างทาง	25.36	53.25	25.36	53.25
รวมสินค้าและพัสดุดังอื่น ๆ	1,187.18	1,101.28	1,183.44	1,101.28
สินค้าล้าสมัยและชำรุดรอการจำหน่าย	13.72	11.31	13.72	11.31
หัก ค่าเผื่อเสื่อมสภาพ (ร้อยละ 100)	(13.72)	(11.31)	(13.72)	(11.31)
สินค้าล้าสมัยและชำรุดรอการจำหน่าย-สุทธิ	-	-	-	-
รวมสินค้าและพัสดุดังเหลือ-สุทธิ	7,783.94	7,710.01	7,780.20	7,710.01
รวมสินค้าและพัสดุดังเหลือ ณ วันสิ้นงวด	9,658.60	9,847.59	9,654.86	9,847.59
หัก รวมค่าเผื่อสินค้าและพัสดุเสื่อมสภาพ	(1,866.83)	(2,025.06)	(1,866.83)	(2,025.06)
หัก ค่าเผื่ออะไหล่เครื่องบินเสียหายจากเหตุอุทกภัย	(7.83)	(112.52)	(7.83)	(112.52)
รวมสินค้าและพัสดุดังเหลือ-สุทธิ	7,783.94	7,710.01	7,780.20	7,710.01

5.4 สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
ภาษีเงินได้รอเรียกคืน	474.73	324.33	474.73	324.33
เงินสด เงินฝากธนาคารกองทุนบำเหน็จ	4,648.65	4,434.59	4,648.65	4,434.59
อื่นๆ	4,825.36	2,361.45	4,589.81	2,331.74
รวม	9,948.74	7,120.37	9,713.19	7,090.66



5.5 การซื้อหุ้นสามัญของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด

เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2554 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท มีมติอนุมัติให้บริษัท ซื้อหุ้นสามัญของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด จาก บมจ.ธนาคารกรุงไทย จำนวน 5 ล้านหุ้น หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 10 ของทุนที่ออกและชำระแล้ว ในราคา 165 ล้านบาท ทั้งนี้เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2554 บริษัทฯ ได้ซื้อหุ้นสามัญดังกล่าวแล้ว ทำให้บริษัทฯ มีสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด เพิ่มขึ้นจากเดิมร้อยละ 39 เป็นร้อยละ 49

เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2554 บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด ได้จัดให้มีการประชุมคณะกรรมการบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด ได้มีการแต่งตั้งกรรมการของบริษัทฯ ไปเป็นกรรมการบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด ทำให้บริษัทฯ มีจำนวนที่นั่งในคณะกรรมการของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด จากเดิม 4 คน เพิ่มขึ้นเป็น 5 คน ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีอำนาจควบคุมบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด ตั้งแต่วันที่ 22 ธันวาคม 2554

เมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม 2555 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณาหลักทรัพย์ ครั้งที่ 1/2555 มีมติ อนุมัติแต่งตั้งนายนิรุฒ มณีพันธ์ เป็นกรรมการผู้แทนบริษัทฯ เพื่อเป็นกรรมการในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด แทน นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์

บริษัทฯ ได้ประเมินมูลค่าของสินทรัพย์สุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 และมีรายละเอียดของสินทรัพย์สุทธิที่ได้มา ณ วันที่ 1 มกราคม 2555 ดังต่อไปนี้

หน่วย : ล้านบาท	
สิ่งตอบแทนในการซื้อที่ได้จ่ายไป	165.00
มูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนที่ถือไว้ก่อนหน้า	1,895.40
รวม	2,060.40
สินทรัพย์และหนี้สินที่เกิดจากการซื้อธุรกิจ	
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	197.10
เงินลงทุนชั่วคราว	1,050.00
ลูกหนี้การค้า	328.52
สินค้างเคลือ	4.65
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	276.64
เงินลงทุนระยะยาว	4.47
อุปกรณ์สุทธิ	70.59
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	607.21
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	26.64
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	19.60
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	(1,000.46)
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	(144.42)
หนี้สินไม่หมุนเวียน	(73.50)
รวมมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์สุทธิที่ระบุได้ ณ วันซื้อธุรกิจ	1,367.04
หัก มูลค่ายุติธรรมของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	(697.19)
ค่าความนิยม	1,390.55
รวม	2,060.40

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ ได้ประเมินมูลค่าธุรกรรมของสินทรัพย์สุทธิที่ได้รับแล้วเกิดค่าความนิยมจำนวน 1,390.55 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 7 มกราคม 2556 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2556 ของบริษัทฯ สายการบินนกแอร์ จำกัด ขออนุมัติการแปรสภาพ จากบริษัทจำกัดเป็นบริษัทมหาชนจำกัด และแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) จำนวน 12 คน ซึ่งบริษัทฯ มีจำนวนที่นั่งในคณะกรรมการของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด(มหาชน) จำนวน 5 คน ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด ชุดปัจจุบัน (บริษัทฯ มีจำนวนที่นั่งในคณะกรรมการของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด จำนวน 5 คน จากคณะกรรมการทั้งหมด 9 คน) ได้สิ้นสุดสภาพลงในวันที่ 18 มกราคม 2556 ซึ่งบริษัทฯ สายการบินนกแอร์ จำกัด ได้จดทะเบียนแปรสภาพเป็น บริษัทมหาชนจำกัด

5.6 เงินลงทุน

งบการเงินรวม

หน่วย : ล้านบาท

ชื่อบริษัท	บริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ		เงินลงทุน				รายได้จากเงินลงทุน	
	2555	2554	วิธีราคาทุน		วิธีส่วนได้เสีย		2555	2554
			2555	2554	2555	2554		
5.6.1 เงินลงทุนในบริษัทร่วม								
บันทึกโดยวิธีส่วนได้เสีย								
บริษัท โรงแรมรอยัลโอดิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)	24	24	225.00	225.00	262.21	113.71	148.50	(71.40)
(มูลค่ายุติธรรมปี 2555 เป็นเงิน 416.25 ล้านบาท และ ปี 2554 เป็นเงิน 495.00 ล้านบาท)								
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนลแอร์พอร์ต โฮเทล จำกัด	40	40	48.00	48.00	93.14	92.90	0.24	(19.40)
บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	22.6	22.6	115.19	115.19	782.45	698.42	161.21	108.85
(มูลค่ายุติธรรมปี 2555 เป็นเงิน 2,372.84 ล้านบาท และ ปี 2554 เป็นเงิน 1,313.13 ล้านบาท)								
บริษัท ครีวการบินเกิด จำกัด	30	30	30.00	30.00	175.12	144.53	51.60	46.07
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด	30	30	305.33	305.33	116.69	114.80	1.88	14.07
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด	-	49	-	360.00	-	465.61	-	104.89
รวมเงินลงทุนซึ่งบันทึกโดยวิธีส่วนได้เสีย					1,429.61	1,629.97	363.43	183.74
5.6.2 เงินลงทุนระยะยาวอื่น								
บันทึกตามวิธีราคาทุน								
บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด	8.4	8.4	133.00	133.00			-	-
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	2.0	2.3	13.19	15.36			-	-
Sita Investment Certificate	-	-	29.00	31.14			-	-
บริษัท เทรตสยาม จำกัด	3.5	3.5	1.75	1.75			-	-
(ชำระค่าหุ้น 25% ของทุนจดทะเบียน)								
Sita Information Networking Computing	-	-	27.87	28.85			-	-
หุ้นอื่นๆ	-	-	2.78	2.79			0.29	0.10
เงินลงทุนในหุ้นกู้	-	-	50.29	99.15			-	-
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	-	-	5.28	-			-	-
หัก ค่าเผื่อการด้อยค่าเงินลงทุน								
บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด			(133.00)	(133.00)			-	-
รวมเงินลงทุนระยะยาวอื่น			130.16	179.04			0.29	0.10



งบการเงินเฉพาะกิจการ

หน่วย : ล้านบาท

ชื่อบริษัท	บริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ		เงินลงทุน		รายได้จากเงินปันผล	
	2555	2554	วิธีราคาทุน		2555	2554
			2555	2554		
5.6.1 เงินลงทุนซึ่งบันทึกโดยวิธีราคาทุน						
บริษัทย่อย						
บริษัท ไทย-อะมาคอส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด	55	55	8.25	8.25	165.00	70.12
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด	49	49	0.98	0.98	0.06	-
บริษัท ไทยโฟลท์ เทอร์นนิ่ง จำกัด	49	49	0.98	0.98	-	-
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด	49	-	360.00	-	202.86	-
รวม			370.21	10.21	367.92	70.12
บริษัทร่วม						
บริษัท โรงแรมรอยัลออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) (มูลค่ายุติธรรมปี 2555 เป็นเงิน 416.25 ล้านบาท และ ปี 2554 เป็นเงิน 495.00 ล้านบาท)	24	24	225.00	225.00	-	-
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด	40	40	48.00	48.00	-	-
บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (มูลค่ายุติธรรมปี 2555 เป็นเงิน 2,372.91 ล้านบาท และ ปี 2554 เป็นเงิน 1,313.13 ล้านบาท)	22.6	22.6	115.19	115.19	77.17	70.27
บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด	30	30	30.00	30.00	21.00	10.50
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด	30	30	305.33	305.33		
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด		49		360.00		39.00
รวม			723.52	1,083.52	98.17	119.77
รวมเงินลงทุนซึ่งบันทึกโดยวิธีราคาทุน	-		1,093.73	1,093.73	466.09	189.89
5.6.2 เงินลงทุนระยะยาวอื่น						
บันทึกตามวิธีราคาทุน						
บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด	8.4	8.4	133.00	133.00	-	-
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	2.0	2.3	13.19	15.36	-	-
Sita Investment Certificate	-	-	29.00	31.14	-	-
บริษัท เทคสยาม จำกัด (ชำระค่าหุ้น 25% ของทุนจดทะเบียน)	3.5	3.5	1.75	1.75	-	-
Sita Information Networking Computing	-	-	27.87	28.85	-	-
หุ้นอื่นๆ	-	-	2.78	2.79	0.29	0.10
หัก ค่าเผื่อการด้อยค่าเงินลงทุน						
บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด			(133.00)	(133.00)	-	-
รวมเงินลงทุนระยะยาวอื่น			74.59	79.89	0.29	0.10

5.6.3 ข้อมูลทางการเงินโดยสรุปของบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

หน่วย : ล้านบาท

รายชื่อของบริษัท	ทรัพย์สิน	หนี้สิน	รายได้	กำไร (ขาดทุน)
บริษัทย่อย				
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์ เอเชีย จำกัด	472.01	80.92	336.22	102.76
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด	239.19	197.37	486.68	35.05
บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิง จำกัด	11.81	9.58	27.19	(0.74)
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด	2,252.03	1,363.90	8,259.56	504.68
บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด	12.40	11.12	1.24	0.42
บริษัทร่วม				
บริษัท โรงแรมรอยัลลอร์ด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)	1,844.32	751.78	1,579.67	618.75
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด	324.94	92.09	227.52	0.59
บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	6,276.04	2,812.33	2,144.49	713.71
บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด	701.19	117.45	550.56	224.48
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด	1,725.84	1,336.88	778.95	6.29

บริษัทฯ ใช้งบการเงินของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 ซึ่งงบการเงินของ บริษัทร่วมยังไม่ผ่านการตรวจสอบจากผู้สอบบัญชีรับอนุญาต มาบันทึกเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสียในงบการเงินรวม และบันทึกเงินลงทุนตามวิธีราคาทุนในงบการเงินเฉพาะกิจการ

5.7 รายการบัญชีที่เกี่ยวข้องกัน

5.7.1 รายการระหว่างกันกับผู้ถือหุ้นใหญ่

5.7.1.1 เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

หน่วย : ล้านบาท

	2555	2554
กู้เงินจากต่างประเทศผ่านกระทรวงการคลัง	1,225.26	1,273.28
ธนาคารออมสิน	3,462.00	5,034.00
ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย	500.00	1,000.00
รวม	5,187.26	7,307.28

5.7.2 รายการระหว่างกันกับบริษัทย่อย

5.7.2.1 รายการหุ้นกู้และเงินลงทุนในหุ้นกู้ระหว่างกัน

หน่วย : ล้านบาท

	2555	2554
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด	-	50.78
รวม	-	50.78



5.7.2.2 รายการเงินให้กู้ยืมแก่บริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท

	2555	2554
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด	20.00	-
รวม	20.00	-

5.7.2.3 รายการขายและซื้อระหว่างกัน

หน่วย : ล้านบาท

	2555		2554	
	ขาย	ซื้อ	ขาย	ซื้อ
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด	2.51	-	3.04	-
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด	21.30	515.02	0.36	67.38
บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด	13.44	-	5.88	-
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด	532.88	8.39	-	-
บริษัท ทวีร์เอื้องหลวง จำกัด	10.01	0.50	-	-

5.7.2.4 รายการลูกหนี้และเจ้าหนี้ระหว่างกัน

หน่วย : ล้านบาท

	2555		2554	
	ลูกหนี้	เจ้าหนี้	ลูกหนี้	เจ้าหนี้
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด	0.37	0.13	0.32	-
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด	169.13	0.01	-	2.53
บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด	6.48	-	-	-
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด	75.05	0.57	-	-
บริษัท ทวีร์เอื้องหลวง จำกัด	0.96	-	-	-

5.7.3 รายการระหว่างกันกับบริษัทร่วม

5.7.3.1 รายการขายและซื้อระหว่างกัน

หน่วย : ล้านบาท

	2555		2554	
	ขาย	ซื้อ	ขาย	ซื้อ
บริษัท โรงแรมรอยัลออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)	0.15	2.63	0.15	4.47
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด	-	-	-	0.41
บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	0.05	316.41	0.03	394.03
บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด	3.45	15.55	3.36	11.01
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ จำกัด	0.02	19.76	0.02	28.39
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด	-	-	815.90	-

5.7.3.2 รายการลูกหนี้และเจ้าหนี้ระหว่างกัน

หน่วย : ล้านบาท

	2555		2554	
	ลูกหนี้	เจ้าหนี้	ลูกหนี้	เจ้าหนี้
บริษัท โรงแรมรอยัลออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)	-	-	-	0.03
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด	-	-	-	-
บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	0.04	-	-	36.36
บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด	0.01	-	0.88	3.20
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ จำกัด	-	0.11	-	0.45
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด	-	-	110.73	-

นโยบายการกำหนดราคาซื้อสินค้าและบริการระหว่างบริษัทกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกันและเป็นไปตามราคาตลาด

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



5.8 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ มีรายละเอียดดังนี้

งบการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555

หน่วย : ล้านบาท

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

งบการเงินรวม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554

หน่วย : ล้านบาท

	เครื่องบินและ เครื่องยนต์ต่อไต้ จ่ายล่วงหน้า	เครื่องบิน	เครื่องบิน ภายใต้ สัญญาเช่า	อุปกรณ์การบิน ทุนเวียน	งานระหว่างทำ	ที่ดิน	อาคาร	อาคาร ภายใต้สัญญาเช่า	ค่าปรับปรุง อาคาร	เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	รวม
ราคาทุน											
ณ วันที่ 1 มกราคม 2554	17,982.74	141,437.22	163,441.09	27,718.15	310.68	938.41	2,524.69	10,782.61	4,656.38	29,321.66	399,113.63
- ปรับปรุง/โอน	(1,980.43)	1,446.95	(3,352.62)	(207.37)	-	-	-	-	11.55	110.03	(3,971.89)
- สิทธิประโยชน์	5,276.67	1,847.25	6,137.92	3,517.35	2,527.53	-	-	19.08	59.65	512.43	19,897.88
- จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(1,149.51)	(905.86)	(1,931.54)	-	-	(0.39)	(8.49)	(87.74)	(441.57)	(4,525.10)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554	21,278.98	143,581.91	165,320.53	29,096.59	2,838.21	938.41	2,524.30	10,793.20	4,639.84	29,502.55	410,514.52
ค่าเผื่อการด้อยค่า	-	950.40	3,475.19	-	-	-	-	-	-	-	4,425.59
ค่าเสื่อมราคาสะสม											
ณ วันที่ 1 มกราคม 2554	-	91,898.70	44,345.32	18,124.77	-	-	2,199.03	4,875.09	3,840.54	23,286.05	188,569.50
- ค่าเสื่อมราคา	-	6,607.31	9,129.74	1,727.89	-	-	67.74	231.43	315.62	1,712.70	19,792.43
- ปรับปรุง/โอน	-	(831.00)	(2,778.22)	(139.56)	-	-	-	-	(1.55)	1.54	(3,748.79)
- จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(1,147.81)	(902.11)	(983.07)	-	-	(0.39)	(8.49)	(86.73)	(442.56)	(3,571.16)
ค่าเผื่อความเสียหายจากเหตุอุทกภัย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	52.28	52.28
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554	-	97,477.60	53,269.92	18,730.03	-	-	2,266.38	5,098.03	4,067.88	24,610.01	205,519.85
มูลค่าสุทธิตามบัญชี											
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553	17,982.74	48,588.12	115,620.58	9,593.38	310.68	938.41	325.66	5,907.52	815.84	6,035.57	206,118.50
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554	21,278.98	46,104.31	112,050.61	10,366.56	2,838.21	938.41	257.92	5,695.17	571.96	4,892.54	204,994.67

งบการเงินรวมเฉพาะกิจ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555

หน่วย : ล้านบาท

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

งบการเงินรวมเฉพาะกิจ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554

หน่วย : ล้านบาท

	เครื่องบินและ เครื่องยนต์อะไหล่ จ่ายล่วงหน้า	เครื่องบิน	เครื่องบิน ภายใต้ สัญญาเช่า	อุปกรณ์การบิน ทุนเวียน	งานระหว่างทำ	ที่ดิน	อาคาร	อาคาร ภายใต้สัญญาเช่า	ค่าปรับปรุง อาคาร	เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	รวม
ราคาทุน											
ณ วันที่ 1 มกราคม 2554	17,982.74	141,437.22	163,441.09	27,718.15	310.68	938.41	2,524.69	10,782.61	4,656.38	29,108.04	398,900.01
- ปรับปรุง/โอน	(1,980.43)	1,446.95	(3,352.62)	(207.37)	-	-	-	-	11.55	110.03	(3,971.89)
- สิทธิประโยชน์	5,276.67	1,847.25	6,137.92	3,517.35	2,527.53	-	-	19.08	59.65	508.69	19,894.14
- จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(1,149.51)	(905.86)	(1,931.54)	-	-	(0.39)	(8.49)	(87.74)	(442.48)	(4,526.01)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554	21,278.98	143,581.91	165,320.53	29,096.59	2,838.21	938.41	2,524.30	10,793.20	4,639.84	29,284.28	410,296.25
ค่าเผื่อการด้อยค่า	-	950.40	3,475.19	-	-	-	-	-	-	-	4,425.59
ค่าเสื่อมราคาสะสม											
ณ วันที่ 1 มกราคม 2554	-	91,898.70	44,345.32	18,124.77	-	-	2,199.03	4,875.09	3,840.54	23,084.86	188,368.31
- ค่าเสื่อมราคา	-	6,607.31	9,129.74	1,727.89	-	-	67.74	231.43	315.62	1,702.98	19,782.71
- ปรับปรุง/โอน	-	(831.00)	(2,778.22)	(139.56)	-	-	-	-	(1.55)	1.54	(3,748.79)
- จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(1,147.81)	(902.11)	(983.07)	-	-	(0.39)	(8.49)	(86.73)	(442.56)	(3,571.16)
ค่าเผื่อความเสียหายจากเหตุการณ์ภัย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	52.28	52.28
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554	-	97,477.60	53,269.92	18,730.03	-	-	2,266.38	5,098.03	4,067.88	24,399.10	205,308.94
มูลค่าสุทธิตามบัญชี											
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553	17,982.74	48,588.12	115,620.58	9,593.38	310.68	938.41	325.66	5,907.52	815.84	6,023.18	206,106.11
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554	21,278.98	46,104.31	112,050.61	10,366.56	2,838.21	938.41	257.92	5,695.17	571.96	4,885.18	204,987.31

ในงวดนี้ บริษัทฯ มีเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงานจำนวน 101 ลำ ประกอบด้วย เครื่องบินของบริษัทฯ จำนวน 51 ลำ เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Leases) จำนวน 32 ลำ และเครื่องบินเช่าดำเนินงาน (Operating Leases) จำนวน 18 ลำ ทั้งนี้ไม่รวมเครื่องบินรอการขายจำนวน 10 ลำ มูลค่าสุทธิตามบัญชีจำนวน 7,414.19 ล้านบาท และมีเครื่องยนต์ CF6-80C2 มูลค่าสุทธิตามบัญชีจำนวน 3.75 ล้านบาท เป็นเครื่องยนต์รอการขายที่อยู่ระหว่างการติดตามทวงหนี้จากบริษัท ทีพี เอวิเอชัน จำกัด (TPA) ซึ่งเป็นผู้ซื้อ

อุปกรณ์การบินหมุนเวียน ประกอบด้วย เครื่องยนต์เครื่องบิน และอะไหล่การบินหมุนเวียนอื่น

อาคารและอุปกรณ์ ซึ่งหักค่าเสื่อมราคาทั้งจำนวนแล้วแต่ยังคงใช้งานอยู่เป็นจำนวน 74,232.55 ล้านบาท ซึ่งได้รวมอาคารบนพื้นที่เช่าจำนวน 3,924.94 ล้านบาทแล้ว

อาคารบนพื้นที่เช่า ซึ่งสัญญาเช่าที่ดินกับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ที่สุวรรณภูมิมีระยะเวลา 30 ปี เริ่มตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2549 ถึง 29 กันยายน 2579 และที่ดินเมืองมีระยะเวลา 3 ปี เริ่มตั้งแต่ วันที่ 27 กันยายน 2552 ถึง 28 กันยายน 2555 เมื่อสิ้นสุดสัญญา อาคารและส่วนควบต่างๆ บนพื้นที่เช่าตกเป็นกรรมสิทธิ์ของกระทรวงการคลัง เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2555 บริษัทฯ ได้ทำหนังสือขอเช่าพื้นที่ และเช่าที่ดินดังกล่าวข้างต้นกับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีระยะเวลา 3 ปี นับตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2555 ถึงวันที่ 27 กันยายน 2558 ขณะนี้อยู่ระหว่างการเจรจา

บริษัทฯ ได้นำที่ดินแปลงหนึ่งที่กรุงเทพมหานครไปวางเป็นหลักประกัน ซึ่งบริษัทฯ จะได้ยื่นอุทธรณ์ในคดีที่ศาลชั้นต้นได้มีคำพิพากษาให้บริษัทฯ ชำระค่าเสียหายจากการระงับการสั่งซื้อไวน์เป็นจำนวนเงิน 27.63 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ย

ที่ดินในประเทศของบริษัทฯ ณ ปัจจุบันมีมูลค่าตามราคาประเมินของทางราชการเป็นเงิน 4,199.13 ล้านบาท เป็นที่ดินในเขตกรุงเทพมหานครจำนวนเงิน 3,981.10 ล้านบาท และต่างจังหวัดจำนวนเงิน 218.03 ล้านบาท

สินทรัพย์ตามสัญญาเช่าการเงิน ได้แก่ เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงินที่ทำสัญญาซื้อเครื่องบินเป็นเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ แต่บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าทางการเงินเป็นเงินสกุลยูโร ดอลลาร์สหรัฐ และเงินเยน

เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2555 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบิน B747-400 ที่ใช้บรรทุกสินค้าจำนวน 1 ลำ และวันที่ 4 พฤษภาคม 2555 ได้รับมอบอีก 1 ลำ รวมเป็น 2 ลำ ซึ่งได้ดัดแปลงจากเครื่องบินโดยสารปกติ

5.9 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ
ราคาทุน		
ณ วันที่ 1 มกราคม 2555	1,855.16	1,844.93
- ซื้อธุรกิจ	671.31	-
- สินทรัพย์เพิ่มขึ้น	412.93	404.09
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	2,939.40	2,249.02
ค่าตัดจำหน่ายสะสม		
ณ วันที่ 1 มกราคม 2555	1,231.42	1,227.67
- ซื้อธุรกิจ	108.17	-
- ค่าตัดจำหน่าย	262.31	248.40
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	1,601.90	1,476.07
มูลค่าสุทธิตามบัญชี		
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554	623.74	617.26
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	1,337.50	772.95

5.10 สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี มีผลมาจากความแตกต่างชั่วคราวระหว่างราคาตามบัญชีกับราคาตามฐานภาษีของสินทรัพย์และหนี้สินในงบแสดงฐานะการเงิน โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ	79.92	85.75	79.92	85.75
เงินสมทบกองทุนบำเหน็จพนักงาน	466.18	475.91	466.18	475.91
ค่าเผื่อสินค้าเสื่อมสภาพ	373.36	421.24	373.36	421.24
ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	409.23	371.79	404.18	365.17
ค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์	808.89	849.56	808.89	849.56
ประมาณการค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	509.03	890.18	502.33	889.63
ผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	-	77.03	-	77.03
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	102.78	101.42	102.78	101.42
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	2,207.18	2,126.75	2,194.18	2,125.77
อื่นๆ	9.88	9.82	7.67	7.08
รวม	4,966.45	5,409.45	4,939.49	5,398.56

5.11 หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	83.35	55.76	83.35	55.76

อัตราภาษีที่นำมาใช้ในการวัดมูลค่าของสินทรัพย์ และหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเป็นอัตราร้อยละ 30 สำหรับปี 2554 และร้อยละ 23 สำหรับปี 2555 และร้อยละ 20 สำหรับปี 2556 เป็นต้นไป

5.12 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
ค่าใช้จ่ายรอการตัดบัญชี	3,771.50	2,030.72	3,771.50	2,030.72
อื่นๆ	891.19	283.45	868.70	282.17
รวม	4,662.69	2,314.17	4,640.20	2,312.89

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



5.13 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย งบการเงินเฉพาะกิจการ

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายประกอบด้วย เครื่องบิน A300-600 จำนวน 4 ลำ A340-500 จำนวน 3 ลำ และ B737-400 จำนวน 3 ลำ รวมจำนวนเงิน 7,414.19 ล้านบาท และเครื่องบินด้อยละ 4 เครื่อง และส่วนประกอบ 1 ชิ้น รวมจำนวนเงิน 14.92 ล้านบาท และสินทรัพย์ถาวรอื่น จำนวนเงิน 1.10 ล้านบาท รวมเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 7,430.21 ล้านบาท

5.14 เงินกู้ยืมระยะยาว งบการเงินรวม และงบการเงินเฉพาะกิจการ

สกุลเงินกู้	ตามสกุลเงินกู้		หน่วย : ล้านบาท	
	2555	2554	2555	2554
เงินดอลลาร์สหรัฐ	40,000,000	40,000,000	1,225.26	1,273.28
เงินบาท	51,234,000,000	55,334,000,000	51,234.00	55,334.00
รวมเงินกู้ยืมระยะยาว			52,459.26	56,607.28
หัก ส่วนที่ครบกำหนดชำระภายในหนึ่งปี			11,448.63	4,100.00
คงเหลือส่วนที่เป็นเงินกู้ยืมระยะยาว			41,010.63	52,507.28

ณ วันสิ้นงวด บริษัทฯ มีเงินกู้ยืมจากต่างประเทศผ่านกระทรวงการคลัง จำนวนเงิน 1,225.26 ล้านบาท ซึ่งเป็นเงินกู้คงเหลือสำหรับการจัดหาเครื่องบิน จำนวน 2 ลำ และได้กู้ยืมภายในประเทศจากธนาคารพาณิชย์ต่างๆ ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย และธนาคารออมสิน จำนวนเงิน 51,234.00 ล้านบาท รวมเป็นเงินกู้ยืมทั้งสิ้น จำนวน 52,459.26 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 โอนไปเป็นเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี จำนวนเงิน 11,448.63 ล้านบาท คงเหลือเป็นเงินกู้ยืมระยะยาว 41,010.63 ล้านบาท

5.15 หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน งบการเงินรวม และงบการเงินเฉพาะกิจการ

หนี้สินภายใต้สัญญาเช่า	2555		2554	
	มูลค่าตามบัญชี	มูลค่าปัจจุบัน	มูลค่าตามบัญชี	มูลค่าปัจจุบัน
ภายใน 1 ปี	9,938.49	9,531.50	10,102.50	10,102.50
เกิน 1 ปี - 5 ปี	37,004.30	32,070.78	30,604.37	27,651.68
เกิน 5 ปี	24,606.53	17,388.96	17,188.81	13,151.93
รวม	71,549.32	58,991.24	57,895.68	50,906.11

บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าเครื่องบินโดยมีสิทธิเลือกที่จะซื้อได้กับสถาบันการเงินต่างประเทศ และในประเทศรวม 10 แห่ง และแสดงมูลค่าตามนโยบายการบัญชีข้อ 3.9 ในงวดบัญชีสำหรับปี 2555 มีจำนวนคงเหลือ 35 ลำ เป็นภาระหนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าทั้งสิ้นที่มีกำหนดจ่ายในระหว่างปี 2556 - 2570 รวม 76,401.21 ล้านบาท หักในส่วนที่จะบันทึกเป็นดอกเบี้ยจ่ายเมื่อถึงกำหนดจ่ายประมาณ 4,851.89 ล้านบาท คงเหลือเป็นเงินต้นภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าฯ ดังกล่าวจำนวน 71,549.32 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 โอนไปเป็นหนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบินที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี จำนวน 9,938.49 ล้านบาท คงเหลือเป็นหนี้สินระยะยาว 61,610.83 ล้านบาท

5.16 พันธุ์

หน่วย : ล้านบาท

การจัดจำหน่าย								การได้ก่อน					หุ้นกู้คงเหลือ ณ 31 ธ.ค. 55
มติที่ประชุมใหญ่ ผู้ถือหุ้น /ครั้งที่/วันที่	วงเงินที่ อนุมัติให้ จัดจำหน่าย	ครั้งที่ จัดจำหน่าย	ปีที่ จัดจำหน่าย	ครบกำหนด	อายุ (ปี)	อัตราดอกเบี้ย จ่ายทุก 6 เดือน (ร้อยละ)	จำนวนเงิน	2551	2552	2553	2554	2555	
วิสามัญ/1/2546	40,000	1 (ชุดที่ 1)	2546	8 ตุลาคม 2551	5	3.00	5,500.00	8 ตุลาคม					-
2 กันยายน 2546		1 (ชุดที่ 2)	2546	8 ตุลาคม 2553	7	3.70	4,500.00			8 ตุลาคม			-
							10,000.00						
		2 (ชุดที่ 1)	2547	20 ตุลาคม 2552	5	4.65	7,500.00		20 ตุลาคม				-
		2 (ชุดที่ 2)	2547	20 ตุลาคม 2554	7	5.20	4,500.00				20 ตุลาคม		-
		2 (ชุดที่ 3)	2547	20 ตุลาคม 2557	10	5.80	3,000.00						3,000.00
							15,000.00						
		3 (ชุดที่ 1)	2548	12 พฤษภาคม 2551	3	3.82	6,000.00	12 พฤษภาคม					-
		3 (ชุดที่ 2)	2548	12 พฤษภาคม 2554	6	4.67	6,000.00				12 พฤษภาคม		-
		3 (ชุดที่ 3)	2548	12 พฤษภาคม 2558	10	5.19	3,000.00						3,000.00
							15,000.00						
สามัญ /2548	60,000	1 (ชุดที่ 1)	2550	22 พฤศจิกายน 2553	3	4.51	3,000.00			22 พฤศจิกายน			-
23 ธันวาคม 2548		1 (ชุดที่ 2)	2550	22 พฤศจิกายน 2555	5	5.04	4,500.00					22 พฤศจิกายน	-
							7,500.00						
		1 (ชุดที่ 1)	2551	2 เมษายน 2553	1.5	4.77	3,455.29			2 เมษายน			-
		1 (ชุดที่ 2)	2551	2 ตุลาคม 2554	3	5.05	987.92				2 ตุลาคม		-
		1 (ชุดที่ 3)	2551	2 ตุลาคม 2556	5	5.50	2,556.79						2,556.79
							7,000.00						
		1 (ชุดที่ 1)	2552	20 มกราคม 2555	3	5.30	170.00					20 มกราคม	-
		1 (ชุดที่ 2)	2552	20 มกราคม 2557	5	5.45	720.00						720.00
		1 (ชุดที่ 3)	2552	20 มกราคม 2559	7	5.60	300.00						300.00
		1 (ชุดที่ 4)	2552	20 มกราคม 2562	10	6.00	3,600.00						3,600.00
							4,790.00						

หน่วย : ล้านบาท

การจัดจำหน่าย								การไถ่ถอน					หุ้นกู้คงเหลือ ณ 31 ธ.ค. 55
มติที่ประชุมใหญ่ ผู้ถือหุ้น /ครั้งที่/วันที่	วงเงินที่ อนุมัติให้ จัดจำหน่าย	ครั้งที่ จัดจำหน่าย	ปีที่ จัดจำหน่าย	ครบกำหนด	อายุ (ปี)	อัตราดอกเบี้ย จ่ายทุก 6 เดือน (ร้อยละ)	จำนวนเงิน	2551	2552	2553	2554	2555	
สามัญ /2553	40,000	1 (ชุดที่ 1)	2554	13 พฤษภาคม 2561	7	ปีที่ 1-3 ร้อยละ 4.00	1,555.00						1,555.00
28 เมษายน 2553						ปีที่ 4-6 ร้อยละ 4.50							
						ปีที่ 7 ร้อยละ 5.25							
		1 (ชุดที่ 2)	2554	13 พฤษภาคม 2564	10	ปีที่ 1-4 ร้อยละ 4.25	833.00						833.00
						ปีที่ 5-8 ร้อยละ 4.75							
						ปีที่ 9-10 ร้อยละ 5.35							
		1 (ชุดที่ 3)	2554	13 พฤษภาคม 2559	5	3.91	2,000.00						2,000.00
		1 (ชุดที่ 4)	2554	13 พฤษภาคม 2561	7	4.36	1,445.00						1,445.00
		1 (ชุดที่ 5)	2554	13 พฤษภาคม 2564	10	4.62	2,167.00						2,167.00
							8,000.00						
		2	2554	28 ธันวาคม 2559	5	4.30	2,000.00						2,000.00
							2,000.00						
		1 (ชุดที่ 1)	2555	16 กุมภาพันธ์ 2562	7	4.41	1,000.00						1,000.00
		1 (ชุดที่ 2)	2555	16 กุมภาพันธ์ 2565	10	4.75	2,000.00						2,000.00
							3,000.00						
		2	2555	23 มีนาคม 2567	12	4.98	1,500.00						1,500.00
							1,500.00						
		3 (ชุดที่ 1)	2555	11 ตุลาคม 2560	5	4.51	4,000.00						4,000.00
		3 (ชุดที่ 2)	2555	11 ตุลาคม 2562	7	4.70	1,500.00						1,500.00
		3 (ชุดที่ 3)	2555	11 ตุลาคม 2565	10	4.90	1,500.00						1,500.00
							7,000.00						
รวม													34,676.79

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทมีหุ้นกู้คงเหลือ 34,676.79 ล้านบาท ซึ่งได้ออนเป็นหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี จำนวน 2,556.79 ล้านบาท คงเหลือเป็นหนี้สินระยะยาว 32,120.00 ล้านบาท

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

5.17 หนี้สินหมุนเวียนอื่น ๆ

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
ค่าธรรมเนียมสนามบิน	5,096.81	2,169.24	5,076.14	2,169.24
รายได้รอตัดบัญชี	4.39	2.51	4.13	2.23
ภาษีรอนำส่ง	403.50	698.82	380.41	697.04
ค่าใช้จ่ายพนักงานท้องถิ่นในต่างประเทศ	606.39	658.06	606.39	658.06
เงินรับจากบริษัทประกัน	1,047.58	-	1,047.58	-
เงินมัดจำรับ	1,461.86	878.20	1,450.82	866.28
เจ้าหนี้อื่นๆ	2,911.91	1,247.02	2,904.56	1,236.75
รวม	11,532.44	5,653.85	11,470.03	5,629.60

5.18 ประมาณการหนี้สินระยะยาว งบการเงินเฉพาะกิจการ

การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าปัจจุบันของประมาณการหนี้สินระยะยาว

หน่วย : ล้านบาท

	2555	2554
ประมาณการหนี้สินระยะยาว ณ วันต้นงวด	1,524.22	2,555.35
ประมาณการหนี้สินระยะยาว สำหรับงวด	(695.03)	(1,031.13)
ประมาณการหนี้สินระยะยาว ณ วันสิ้นงวด	829.19	1,524.22

ประมาณการหนี้สินระยะยาว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 ประกอบด้วย

5.18.1 ศาลชั้นต้นได้มีคำพิพากษาให้บริษัทฯ ชำระค่าเสียหายที่พนักงานฟ้องร้องเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 19.85 ล้านบาท ซึ่งขณะนี้ บริษัทฯ ได้ยื่นอุทธรณ์ต่อศาลอุทธรณ์

5.18.2 ศาลชั้นต้นได้มีคำพิพากษาให้บริษัทฯ ชำระค่าเสียหายจากการระงับการสั่งซื้อไวน์ที่บริษัทฯ หมิงเหิง อินเตอร์เนชั่นแนล ฟ้องร้องเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 27.63 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลอุทธรณ์

5.18.3 คดีที่บริษัทฯ ถูกศาลตัดสินให้ชำระหนี้ปี 2552 เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 2.09 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลฎีกา

5.18.4 ศาลชั้นต้นได้มีคำพิพากษาให้บริษัทฯ ชำระเงินให้พนักงานเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 3.22 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลฎีกา

5.18.5 ศาลชั้นต้นได้มีคำพิพากษาให้บริษัทฯ ชำระค่าเสียหายให้บริษัทต่างๆ เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 1.03 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลอุทธรณ์



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

5.18.7 ศาลชั้นต้นได้มีคำพิพากษาให้บริษัทฯ ชำระค่าเสียหายให้บริษัทต่างๆ เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 0.49 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลอุทธรณ์

5.18.8 ศาลชั้นต้นได้มีคำพิพากษาให้บริษัทฯ ชำระค่าเสียหายให้บริษัทต่างๆ เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 0.24 ล้านบาท

5.18.9 ในงวดบัญชีสำหรับปี 2551 บริษัทฯ ได้ตั้งสำรองความเสียหายและค่าปรับจากกรณีคดีละเมิดกฎหมายการป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม (Antitrust) ที่บริษัทฯ ถูกฟ้องร้อง ถูกกล่าวหา และถูกสอบสวนในทางอาญา เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 4,290.17 ล้านบาท และ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 โอนไปเป็นประมาณการหนี้สินระยะสั้น จำนวนเงิน 458.20 ล้านบาท คงเหลือเป็นประมาณการหนี้สินระยะยาว 3,831.97 ล้านบาท และในงวดบัญชีสำหรับปี 2553 บริษัทฯ ได้ปรับลดประมาณการหนี้สินระยะสั้นทั้งจำนวน และหนี้สินระยะยาวดังกล่าวรวมจำนวน 1,783.19 ล้านบาท คงเหลือเป็นประมาณการหนี้สินระยะยาว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 จำนวน 2,506.98 ล้านบาท และในงวดบัญชีสำหรับปี 2554 บริษัทฯ ได้ปรับลดประมาณการสำรองความเสียหาย และค่าปรับดังกล่าวอีกจำนวนเงิน 1,042.05 ล้านบาท คงเหลือเป็นประมาณการหนี้สินระยะยาว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 จำนวนเงิน 1,464.93 ล้านบาท และในงวดบัญชีสำหรับปี 2555 บริษัทฯ ได้ปรับลดประมาณการสำรองความเสียหาย และค่าปรับดังกล่าวอีกจำนวนเงิน 695.76 ล้านบาท คงเหลือเป็นการตั้งสำรองความเสียหาย และค่าปรับ จำนวนเงิน 769.17 ล้านบาท

ทั้งนี้ ในคราวประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 10/2554 วันที่ 19 สิงหาคม 2554 คณะกรรมการบริษัทฯ มีมติอนุมัติดังนี้

1. ให้เปลี่ยนสกุลเงินที่ใช้ในการตั้งสำรองความเสียหาย และค่าปรับจากสกุลเงินบาทเป็นสกุลเงินต่างประเทศ ตามภาระที่บริษัทฯ อาจจะต้องชำระในอนาคต

2. ให้ปรับลดประมาณการสำรองค่าเสียหายและค่าปรับกรณี Antitrust ที่ประเทศสหรัฐอเมริกา และค่าปรับที่ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี ซึ่งบริษัทฯ ได้ชำระค่าปรับตามคำตัดสินของ Korea Fair Trade Commission / KFTC จำนวน 2,877 ล้านบาท หรือเท่ากับ 77.45 ล้านบาท

ฝ่ายกฎหมาย และกำกับกิจกรรมองค์กร จึงได้เปลี่ยนหลักเกณฑ์ในการประมาณการดังนี้

1. การปรับปรุงประมาณการความเสียหายและค่าปรับข้างต้น เป็นการประเมินจากความคืบหน้าและแนวทางของคดีต่างๆ ซึ่งมีความชัดเจนขึ้น ตลอดจนพิจารณาจากโอกาสที่บริษัทฯ อาจถูกกล่าวหาจากทางการของแต่ละประเทศที่มีการสอบสวนประกอบกับอัตราค่าปรับขั้นต่ำที่อาจจะเกิดขึ้น ในกรณีที่มีการชี้ขาดหรือพิพากษาว่า บริษัทฯ ได้กระทำความผิดตามที่ถูกล่ามหรือตามที่ถูกฟ้องร้องจริง และปรับปรุงอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศให้สอดคล้องกับปัจจุบันมากขึ้น

2. จำนวนประมาณการความเสียหาย และค่าปรับข้างต้น เป็นการประมาณจากฐานค่าปรับของทางการแต่ละประเทศที่มีการสอบสวนและฟ้องร้องรวมตลอดถึงประมาณการเบื้องต้นของค่าเสียหายคดีแพ่ง กรณี Civil Class Action ในประเทศสหรัฐอเมริกา ถึงแม้คดีแพ่งดังกล่าวยังไม่ปรากฏทฤษฎีของคดีในคำฟ้อง ซึ่งโจทก์มีหน้าที่จะต้องพิสูจน์ความเสียหาย

3. การชี้ขาดหรือการตัดสินในคดีต่างๆ จะเกิดขึ้นในปีงบประมาณต่อจากนี้ซึ่งอาจเกิดขึ้นไม่พร้อมกัน

4. การประมาณการดังกล่าวอาจคลาดเคลื่อนจากความเป็นจริงในสาระสำคัญเนื่องจาก

4.1 ในประเทศที่มีการสอบสวนโดยที่ยังไม่มีการกล่าวหาว่า บริษัทฯ ได้กระทำความผิดกฎหมายนั้นยังไม่ปรากฏข้อเท็จจริงที่แน่ชัดว่าจะมีการกล่าวหาหรือไม่ ถ้ามีการกล่าวหาจะระบุว่า ท้องที่ใดบ้างที่บริษัทฯ กระทำผิด ดังนั้น จึงยังไม่สามารถทราบจำนวนรายรับของบริษัทฯ ในท้องที่ดังกล่าวในอันที่จะถูกนำไปเป็นหลักฐานในการคำนวณค่าปรับหรือค่าเสียหายได้

4.2 การกำหนดค่าปรับและค่าเสียหายเป็นดุลยพินิจของผู้ชี้ขาดหรือผู้ตัดสินโดยอาจจะพิจารณา ข้อเท็จจริงอื่นๆ ในคดีประกอบด้วย

4.3 ก่อนมีการชี้ขาดหรือตัดสิน อาจมีการตกลงหรือประนีประนอมในเรื่องค่าปรับหรือค่าเสียหายได้ ทั้งนี้จะขึ้นอยู่กับนโยบายของแต่ละประเทศและรูปคดีที่เกิดขึ้น

5.19 การผูกพันผลประโยชน์พนักงาน งบการเงินเฉพาะกิจการ

ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน แบ่งเป็น 5 โครงการ ประกอบด้วย

5.19.1 การจ่ายเงินตอบแทนความชอบในการทำงาน บริษัทฯ ให้ผลประโยชน์ดังนี้ พนักงานเกษียณอายุให้ได้รับเงินค่าตอบแทนความชอบ ในการทำงานดังนี้ พนักงานที่มีอายุงานตั้งแต่ 5 ปี แต่ไม่ถึง 15 ปี ได้รับค่าตอบแทนเท่ากับอัตราเงินเดือนค่าจ้างสุดท้าย 180 วัน และพนักงานที่มีอายุงานตั้งแต่ 15 ปี ขึ้นไป ได้รับเงินค่าตอบแทนเท่ากับอัตราเงินเดือนค่าจ้างสุดท้าย 300 วัน

5.19.2 ผลประโยชน์ค่ารักษาพยาบาลหลังเกษียณ บริษัทฯ ให้ผลประโยชน์ดังนี้ พนักงานที่เกษียณอายุ และพนักงานที่ได้รับอนุมัติให้เกษียณอายุก่อนกำหนด รวมทั้งคู่สมรสและบุตรอายุต่ำกว่า 20 ปีบริบูรณ์ที่ยังมิได้สมรสมีสิทธิเข้ารับการรักษายาบาล ณ สถานพยาบาลของบริษัทฯ ทุกแห่งได้โดยไม่เสียค่าใช้จ่ายใดๆ

5.19.3 การจ่ายเงินค่าชดเชยวันหยุดพักผ่อนประจำปี บริษัทฯ ให้ผลประโยชน์ดังนี้ พนักงานที่ปฏิบัติงานในรอบปีหนึ่งๆ จะมีสิทธิลาหยุดพักผ่อนได้ในรอบปีถัดไป และพนักงานสามารถสะสมวันหยุดพักผ่อนประจำปีได้ไม่เกิน 3 ปี ติดต่อกัน

5.19.4 ผลตอบแทนพนักงานระยะยาว (แวน - เซ็ม) บริษัทฯ จะมอบรางวัลให้แก่พนักงานที่ได้ปฏิบัติงานครบ 15 ปี และครั้งต่อไปจะมอบให้เมื่อพนักงานปฏิบัติงานครบ 25 ปี และ 35 ปี

5.19.5 บัตรโดยสารฟรီးหลังเกษียณ บริษัทฯ ให้ผลประโยชน์ดังนี้ พนักงานที่ทำงานกับบริษัทฯ มาครบ 15 ปี มีสิทธิขอบัตรโดยสารฟรီးประเภทสำรองที่นั่งได้ เฉพาะเส้นทางที่บริษัทฯ ทำการบินได้ 1 เที่ยวบิน และหากพนักงานยังคงทำงานอยู่กับบริษัทฯ จะใช้สิทธินี้ได้อีกทุกกรอบ 5 ปี ภายหลังจากวันที่มีสิทธิครั้งก่อนและพนักงานสามารถเก็บสะสมสิทธิไว้ใช้เมื่อใดก็ได้

ข้อสมมติฐานในการประมาณตามหลักการคณิตศาสตร์ประกันภัย

อัตราคิดลด (Discount Rate) 4.2 %

อัตราเงินเฟ้อ (Price Inflation) 3.5 %

อัตราการขึ้นเงินเดือน สำหรับพนักงานในประเทศไทย 3.0 % - 7.0% และพนักงานท้องถิ่น 5.0 %

อัตราการหมุนเวียนพนักงาน (Turnover) สำหรับพนักงานในประเทศไทย 0.0% - 1.5% และพนักงานท้องถิ่น 0.0% - 9.0%

อัตราเงินเฟ้อค่ารักษาพยาบาล 6.0 %

อัตรามรณะ TM097 (ตารางมรณะไทยปี 2540)

การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ วันต้นงวด	10,631.62	9,326.02	10,627.15	9,322.51
ปรับปรุงภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานของบริษัทย่อย	73.69	-	-	-
ต้นทุนบริการในปัจจุบัน	502.74	487.80	482.81	486.99
ต้นทุนดอกเบี้ย	411.23	384.95	408.39	384.80
ผลประโยชน์ที่จ่ายระหว่างปี	(264.31)	(469.45)	(260.62)	(469.45)
ขาดทุน(กำไร)จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์				
ประกันภัย	(272.79)	902.30	(286.83)	902.30
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ วันสิ้นงวด	11,082.18	10,631.62	10,970.90	10,627.15



5.20 เงินปันผลจ่าย งบการเงินเฉพาะกิจการ

ตามมติที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2555 เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2555 งดจ่ายเงินปันผลสำหรับผลการดำเนินงานประจำปี 2554

5.21 ทุนเรือนหุ้น

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

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

เมื่อวันที่ 16 และ 17 กันยายน 2553 บริษัทฯ ได้ดำเนินการขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนต่อประชาชนทั่วไปจำนวน 483.87 ล้านหุ้นเสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยมีรายละเอียดการจัดสรรดังนี้ กระทรวงการคลัง 246.93 ล้านหุ้น ผู้ถือหุ้นเดิม (ยกเว้นกระทรวงการคลัง) 221.83 ล้านหุ้น และผู้จองซื้อรายย่อย 15.11 ล้านหุ้น ทั้งนี้บริษัทฯ ได้รับเงินจากการจำหน่ายหุ้นสามัญดังกล่าวแล้ว เมื่อวันที่ 24 กันยายน 2553

บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียนหุ้นสามัญ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 และ 2554 จำนวน 2,698.90 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท รวมเป็นทุนจดทะเบียน 26,989.01 ล้านบาท ทุนที่ออกและชำระแล้วจำนวน 21,827.72 ล้านบาท

5.22 สำรองตามกฎหมาย

บริษัทฯ มียอดสำรองตามกฎหมาย คงเหลือยกมาจากงวดก่อนจำนวน 2,469.79 ล้านบาท ตั้งเพิ่มขึ้นในงวดบัญชีสำหรับปี 2555 ตามพระราชบัญญัติ บริษัท มหาชน จำกัด จำนวน 221.48 ล้านบาท (ร้อยละ 5 ของกำไรสุทธิประจำปี) รวมเป็นยอด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 จำนวน 2,691.27 ล้านบาท

5.23 ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
ค่าใช้จ่ายบุคลากร	31,616.12	29,584.81	31,117.34	29,542.36
ผลประโยชน์พนักงาน	377.01	1,305.60	343.74	1,304.64
ค่าตอบแทนผู้บริหารบริษัทฯ	70.58	88.85	66.48	88.76
ค่าตอบแทนกรรมการบริษัทฯ	22.99	29.83	15.98	28.26
รวม	32,086.70	31,009.09	31,543.54	30,964.02

ผู้บริหาร หมายถึง กรรมการบริษัทฯ ทุกท่าน กรรมการผู้จัดการบริษัทฯ ผู้บริหารบริษัทฯ 4 รายแรก และผู้ดำรงตำแหน่งเทียบเท่าผู้บริหารรายที่ 4 ทุกฝ่าย ต่อจากกรรมการผู้จัดการบริษัทฯ โดยรวมผู้บริหารบริษัทฯ ในรายงานบัญชี หรือการเงินบางคน ซึ่งเป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

นอกจากนี้ กรรมการบริษัท ยังได้รับสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสาร ซึ่งในปี 2555 และ 2554 กรรมการบริษัท ได้ขอออกบัตรโดยสารให้แก่ตนเอง และผู้เกี่ยวข้องจำนวน 240 ฉบับ และ 220 ฉบับ ซึ่งประมาณมูลค่าจากราคาเต็มตามชั้นที่เดินทางคิดเป็นเงิน 24.90 ล้านบาท และ 23.49 ล้านบาท ตามลำดับ

5.24 รายได้อื่น ๆ

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
กำไรจากการจำหน่ายทรัพย์สิน	133.88	9.96	133.88	9.96
เงินปันผลจากบริษัทร่วมและบริษัทย่อย	-	-	466.09	189.89
รายได้จากการให้บริการอื่นของฝ่ายซ่อมบำรุงอากาศยาน	425.26	393.57	425.26	393.57
รายได้จากค่าธรรมเนียมสนามบินที่เรียกเก็บกับผู้โดยสาร	313.27	793.65	313.27	793.65
รายได้ค่าปรับจากการส่งมอบเครื่องบินล่าช้า	649.39	509.42	649.39	509.42
รายได้ค่าสินไหมทดแทนจากเหตุการณ์ภัย	284.23	175.00	284.23	175.00
อื่นๆ	520.23	752.43	481.78	753.72
รวม	2,326.26	2,634.03	2,753.90	2,825.21

5.25 ค่าใช้จ่ายอื่น

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
ค่าเช่าสำนักงานและสาธารณูปโภค	2,688.22	2,708.79	2,688.22	2,708.79
ค่าเครื่องใช้สำนักงาน	216.34	224.41	216.34	224.41
ค่าซ่อมแซมอาคารและอุปกรณ์	615.54	575.29	615.54	575.29
ค่าจ้างแรงงานภายนอก	1,096.82	997.40	1,096.82	997.40
ค่าที่ปรึกษาและบริการ	473.43	546.51	473.43	546.51
ค่าดำเนินการป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม	(167.12)	(826.32)	(167.12)	(826.32)
ค่าเช่าและบำรุงรักษาอุปกรณ์คอมพิวเตอร์	386.12	393.41	386.12	393.41
ค่าเดินทางและยานพาหนะ	623.24	656.24	623.24	656.24
ค่าสิทธิประโยชน์	351.05	350.93	351.05	350.93
ค่าเสียหายให้ลูกค้า	246.85	186.62	246.85	186.62
ค่าเสียหายจากเหตุการณ์ภัย	284.23	175.00	284.23	175.00
อื่นๆ	2,354.72	1,160.62	1,778.73	1,091.56
รวม	9,169.44	7,148.90	8,593.45	7,079.84

ค่าดำเนินการป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรมเป็นค่าความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น ที่บริษัทได้ตั้งสำรองความเสียหาย และค่าปรับจากคดีละเมิดกฎหมาย การป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม (Antitrust) ซึ่งในงวดบัญชีปี 2555 บริษัทได้ปรับลดประมาณการสำรองความเสียหาย และค่าปรับดังกล่าวข้างต้น (ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4.18.9)



5.26 ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน

ตามที่บริษัทฯ ได้ปลดระวางเครื่องบิน A300-600 จำนวน 2 ลำ ในเดือนมีนาคม 2555 และรอการขายจากการเปรียบเทียบมูลค่าสุทธิทางบัญชีกับมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขาย พบว่ามูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายต่ำกว่ามูลค่าสุทธิทางบัญชี บริษัทฯ จึงบันทึกการรับรู้รายการขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินดังกล่าวเป็นจำนวน 181.14 ล้านบาท นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ปลดระวางเครื่องบิน A340-500 จำนวน 3 ลำ ในเดือนมิถุนายน 2555 จากการเปรียบเทียบมูลค่าสุทธิทางบัญชีกับข้อมูลประเมินราคาเครื่องบินแบบ A340-500 พบว่ามีราคาแตกต่างอย่างไม่เป็นสาระสำคัญจึงไม่ปรับด้อยค่าของเครื่องบิน A340-500 ดังกล่าว

5.27 ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้จากการไถ่สิทธิทางภาษีสำหรับงวด	97.04	41.25	40.91	-
หัก รายการปรับปรุงภาษีเงินได้ปีก่อน	-	(12.16)	-	(12.16)
บวก ผลกระทบต่อภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจากการเปลี่ยนแปลงอัตราภาษี	-	2,407.09	-	2,403.78
บวก (หัก) : สินทรัพย์/หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี				
จากผลแตกต่างชั่วคราวเพิ่มขึ้น/ลดลง	496.40	(191.14)	486.65	(190.79)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้สุทธิ	593.44	2,245.04	527.56	2,200.83

เครดิตภาษีที่เกิดขึ้นเนื่องจากผลขาดทุนสุทธิที่เกิดขึ้นในงวดบัญชีสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 ตาม ภ.ง.ด. 50 มีจำนวน 8,723.73 ล้านบาท ซึ่งในงวดบัญชีสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ ไม่ได้นำประโยชน์ทางภาษีมาใช้ คงเหลือเครดิตภาษีที่ไม่ได้ใช้จำนวน 8,723.73 ล้านบาท และสามารถนำประโยชน์ทางภาษีดังกล่าวได้จนถึงงวดบัญชีสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559

5.28 การส่งเสริมการลงทุน

บริษัทฯ ได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุน สำหรับการดำเนินการขนส่งทางอากาศของเครื่องบินโดยสารประกอบด้วย กิจกรรมการขนส่งผู้โดยสารและกิจกรรมการขนส่งสินค้า ตามบัตรส่งเสริมการลงทุน เลขที่ 1214(2)/2552 1874(2)/2552 และ 1446(2)/2554 1178(2)/2555 1627(2)/2555 2006(2)/2555 2576(2)/2555 และ 2577(2)/2555 เมื่อวันที่ 13 มีนาคม 2552 19 พฤศจิกายน 2552 21 เมษายน 2554 10 กุมภาพันธ์ 2555 22 พฤษภาคม 2555 31 กรกฎาคม 2555 22 ตุลาคม 2555 และ 22 ตุลาคม 2555 ตามลำดับ ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดบางประการ สิทธิพิเศษรวมถึงการได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล สำหรับกำไรสุทธิที่ได้รับจากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมเป็นระยะเวลา 8 ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการ

รายได้จากการขาย หรือการให้บริการ แยกตามกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนและไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 และ 2554 มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554
รายได้จากการขายหรือการให้บริการ		
กิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน	30,189.88	16,929.74
กิจการที่ไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน	170,868.21	173,762.18
รวมรายได้จากการขายหรือการให้บริการ	201,058.09	190,691.92

5.29 กำไร(ขาดทุน)ต่อหุ้น

กำไรต่อหุ้นชั้นพื้นฐานคำนวณโดยหารกำไรหรือขาดทุนที่เป็นส่วนของบริษัทใหญ่ด้วยจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ถือโดยผู้ถือหุ้นในระหว่างงวด

หน่วย : ล้านบาท/ล้านหุ้น

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2555	2554	2555	2554
กำไร(ขาดทุน)ที่เป็นส่วนของบริษัทใหญ่	6,228.97	(10,196.97)	4,429.65	(10,238.47)
จำนวนหุ้นสามัญที่ออก ณ วันที่ 1 มกราคม	2,182.77	2,182.77	2,182.77	2,182.77
จำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก	2,182.77	2,182.77	2,182.77	2,182.77
กำไร(ขาดทุน)ต่อหุ้นชั้นพื้นฐาน (บาท)	2.85	(4.67)	2.03	(4.69)

5.30 การจำแนกข้อมูลทางการเงิน งบการเงินรวม

5.30.1 รายละเอียดข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงาน มีรายละเอียดดังนี้

งบกำไรขาดทุน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 และ 2554

หน่วย : ล้านบาท

	รายได้		รายได้ระหว่างส่วนงาน		รายได้รวม		ผลได้(เสีย)ตามส่วนงาน	
	2555	2554	2555	2554	2555	2554	2555	2554
กิจการขนส่งทางอากาศ	200,221.77	182,738.04	-	-	200,221.77	182,738.04	10,622.95	(2,660.87)
หน่วยธุรกิจ	6,709.08	6,222.70	9,970.65	10,112.43	16,679.73	16,335.13	(1,881.72)	1,853.62
กิจการอื่นๆ	2,191.66	2,036.45	5,231.60	5,205.91	7,423.26	7,242.36	(2,422.31)	(869.66)
การตัดบัญชีรายการระหว่างกัน	-	-	(15,202.25)	(15,318.34)	(15,202.25)	(15,318.34)	-	-
กำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน							6,318.92	(1,676.91)
ขาดทุนจากการไถ่ถอนหุ้นกู้							-	(1.43)
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม							363.43	183.74
ต้นทุนทางการเงิน-สุทธิ							(5,339.70)	(4,944.99)
ผลกำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ							3,212.96	(2,428.18)
รายได้อื่น-สุทธิ							963.65	950.70
กำไรจากการซื้อธุรกิจ							1,584.40	-
ส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม							(281.25)	(34.86)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้สุทธิ							(593.44)	(2,245.04)
กำไร(ขาดทุน)ส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่							6,228.97	(10,196.97)

สินทรัพย์และหนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 และ 2554

หน่วย : ล้านบาท

	สินทรัพย์หมุนเวียน		สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		สินทรัพย์รวม	
	2555	2554	2555	2554	2555	2554
กิจการขนส่งทางอากาศ	64,109.59	55,185.97	223,341.92	206,086.81	287,451.51	261,272.78
หน่วยธุรกิจ	847.53	599.48	5,827.65	6,544.93	6,675.18	7,144.41
กิจการอื่นๆ	2,838.45	709.31	3,315.33	2,519.30	6,153.78	3,228.61
สินทรัพย์ที่ไม่ได้ปันส่วน	3,815.41	2,310.60	-	-	3,815.41	2,310.60
รวม	71,610.98	58,805.36	232,484.90	215,151.04	304,095.88	273,956.40

หน่วย : ล้านบาท

	หนี้สินหมุนเวียน		หนี้สินไม่หมุนเวียน		หนี้สินรวม	
	2555	2554	2555	2554	2555	2554
กิจการขนส่งทางอากาศ	78,837.98	69,466.92	151,479.04	140,302.56	230,317.02	209,769.48
หน่วยธุรกิจ	609.52	645.19	1.08	14.59	610.60	659.78
กิจการอื่นๆ	1,598.35	195.98	114.65	16.99	1,713.00	212.97
หนี้สินที่ไม่ได้ปันส่วน	1,636.82	367.26	-	-	1,636.82	367.26
รวม	82,682.67	70,675.35	151,594.77	140,334.14	234,277.44	211,009.49

กำไรจากการดำเนินงานของแต่ละกิจการเกิดขึ้นจากรายได้รวมหักต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน โดยดอกเบี้ยจ่าย ผลกำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ค่าใช้จ่ายอื่น และภาษีเงินได้ ไม่ได้รวมอยู่ในการคำนวณกำไรจากการดำเนินงานของแต่ละกิจการ

สินทรัพย์หมุนเวียนและสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนของแต่ละกิจการ เป็นสินทรัพย์ที่ใช้ดำเนินงานหรือเกี่ยวข้องกับกิจการนั้นๆ

หนี้สินหมุนเวียนและหนี้สินไม่หมุนเวียนของแต่ละกิจการ เป็นหนี้สินในการดำเนินงานหรือเกี่ยวข้องกับกิจการนั้นๆ บริษัทฯ บันทึกการโอนรายได้ระหว่างส่วนงานด้วยราคาที่ขายให้กับลูกค้าที่ไม่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ หักส่วนลดส่วนฝ่ายช่วงบันทึกด้วยราคาต้นทุนบวกส่วนเพิ่ม และบริษัทฯ ได้ตัดบัญชีการโอนระหว่างกันดังกล่าวในการจัดทำงบการเงินรวม

5.30.2 รายได้จำแนกตามภูมิศาสตร์ มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2555	2554
รายได้ภายในประเทศ		
กิจการขนส่ง	23,203.19	14,278.28
กิจการหน่วยธุรกิจ	6,709.08	6,222.70
กิจการอื่นๆ	2,191.66	2,036.45
รวมรายได้ภายในประเทศ	32,103.93	22,537.43
รายได้ต่างประเทศจากกิจการขนส่ง		
ภูมิภาคเอเชีย	75,357.86	68,279.53
ยุโรป	39,087.60	41,940.20
แปซิฟิกเหนือ	2,623.17	3,539.77
ออสเตรเลียและนิวซีแลนด์	18,551.83	17,211.46
แอฟริกา	1,074.59	1,154.62
รวมรายได้ต่างประเทศจากกิจการขนส่ง	136,695.05	132,125.58
รายได้เช่าเหมาลำและอื่นๆ	9,903.55	10,506.08
เงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร	1,561.94	1,669.66
รายได้ค่าธรรมเนียมน้ำมันเรียกเก็บจากผู้โดยสาร	28,858.04	24,158.44
ดอกเบี้ยรับ	496.59	710.59
รายได้อื่น	2,326.26	2,634.03
กำไรจากการซื้อธุรกิจ	1,584.40	-
รวม	213,529.76	194,341.81

5.31 เงินกองทุนบำเหน็จพนักงาน งบการเงินรวม และงบการเงินเฉพาะบริษัท

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

หน่วย : ล้านบาท

	2555	2554
สินทรัพย์หมุนเวียน	4,652.26	4,511.18
อื่นๆ	69.24	65.92
รวม	4,721.50	4,577.10
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	51.39	15.89
กองทุนเงินบำเหน็จ	4,670.11	4,561.21
รวม	4,721.50	4,577.10



ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 กองทุนฯ มียอดคงเหลือ 4,670.11 ล้านบาท เท่ากับยอดภาระผูกพันของบริษัทฯ ที่จะต้องจ่ายให้พนักงาน (ในงวดบัญชีนี้ บริษัทฯ จ่ายสมทบกองทุนในอัตราร้อยละ 10 เป็นเงิน 222.68 ล้านบาท หักกับ ยอดจ่ายสมทบตามภาระผูกพัน 60.49 ล้านบาท รวมเป็นเงิน 162.19 ล้านบาท)

5.32 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

ในงวดบัญชีนี้ บริษัทฯ จ่ายสมทบเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพฯ เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 1,203.88 ล้านบาท สำหรับ สมาชิกที่มีอายุการทำงานไม่เกิน 20 ปี ในอัตราร้อยละ 9 ของเงินเดือน ส่วนสมาชิกที่มีอายุการทำงานเกิน 20 ปี ในอัตรา ร้อยละ 10

เงินกองทุนสำรองเลี้ยงชีพบริหารงานโดยบริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน กลสิกรไทย จำกัด และบริษัทหลักทรัพย์ จัดการกองทุน กรุงไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นบริษัท จัดการกองทุนที่ได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และ ตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.)

5.33 หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

5.33.1 บริษัทฯ มีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งยังมีได้แสดงในงบการเงิน ดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท	
	2555	2554
การค้าประกันโดยธนาคาร (ในประเทศ)	220.85	30.96
การค้าประกันโดยธนาคาร (ต่างประเทศ)	399.09	397.19
บริษัทฯ ถูกฟ้องเป็นจำเลยในคดีต่างๆ ดังนี้		
คดีพิพาทแรงงาน	1,410.71	1,343.33
คดีเรียกค่าเสียหาย	2,537.81	2,597.98
รวม	4,568.46	4,369.46

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

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

1.1 กรณี Cargo US DOJ Investigation ซึ่งบริษัทฯ ได้รับแจ้งอย่างไม่เป็นทางการว่า DOJ ได้ยุติ การสอบสวนบริษัทฯ ไปแล้ว

1.2 กรณี Passenger US DOJ Investigation ได้เริ่มดำเนินการสอบสวนโดยมีการส่งหมายเรียก เอกสารมายังบริษัทฯ ขณะนี้อยู่ระหว่างการสอบสวน ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ว่าจ้างทนายความท้องถิ่นเพื่อประสานงานกับ DOJ ซึ่ง ยังไม่ทราบว่าบริษัทฯ จะถูกแจ้งข้อกล่าวหาหรือไม่ และเมื่อใด

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

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

ปัจจุบัน บริษัทฯ ได้ตกลงประนีประนอมยอมความกับ Australian Competition and Consumer Commission (ACCC) เป็นเงินค่าปรับจำนวน 7.5 ล้านเหรียญออสเตรเลีย หรือประมาณ 240.50 ล้านบาท พร้อมค่าทนายความของ ACCC จำนวน 0.5 ล้านเหรียญออสเตรเลีย หรือประมาณ 16.03 ล้านบาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 8 ล้านเหรียญออสเตรเลีย หรือประมาณ 256.53 ล้านบาท เป็นที่เรียบร้อยแล้ว และเมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2555 ศาลได้มีคำพิพากษาให้ประนีประนอมยอมความตามที่บริษัทฯ และ ACCC ตกลงกันแล้วโดยบริษัทฯ สามารถผ่อนชำระค่าปรับได้เป็นจำนวน 7 งวด ในช่วงระยะเวลา 3 ปี ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ ได้จ่ายชำระค่าปรับงวดที่ 1 จำนวน 1.1 ล้านเหรียญออสเตรเลีย หรือประมาณ 35.79 ล้านบาท และค่าทนายความของ ACCC จำนวน 0.5 ล้านเหรียญออสเตรเลีย หรือประมาณ 16.27 ล้านบาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 52.06 ล้านบาท

3. กรณีที่บริษัทถูกตรวจสอบโดยทางการของประเทศสาธารณรัฐเกาหลี Korea Fair Trade Commission / KFTC

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

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

ขณะนี้ NZCC ได้ยื่นฟ้องบริษัทฯ และสายการบินอื่นอีก 13 สายการบิน ณ ศาลเมือง Auckland กล่าวว่า บริษัทฯ ร่วมกับสายการบินอื่นกำหนด Fuel Surcharge และ Security Surcharge ซึ่ง เป็นการละเมิดกฎหมายพาณิชย์ (Commerce Act) ของประเทศนิวซีแลนด์ โดยขอให้ศาลมีคำพิพากษาให้บริษัทฯ ชำระค่าปรับและค่าใช้จ่ายตามกฎหมาย แต่ขณะที่ยื่นฟ้องทาง NZCC ยังไม่ได้ระบุยอดค่าปรับและค่าใช้จ่ายที่เรียกร้องมา ขณะนี้คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาคดีของศาล

5. กรณีที่บริษัทถูกกลุ่มผู้โดยสารฟ้องเรียกค่าเสียหายบริษัทฯ ต่อศาลนครแอตแลนติก และศาลนครซานฟรานซิสโก สหรัฐอเมริกา กล่าวว่าบริษัทฯ กำหนดราคาอัตราค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมพิเศษต่างๆ อันเป็นการละเมิดกฎหมาย Antitrust ของประเทศสหรัฐอเมริกา ปัจจุบันศาลมีคำสั่งให้ศาลนครซานฟรานซิสโกพิจารณาคดีเป็นคดีเดียว โดยยังไม่มีการระบุจำนวนทุนทรัพย์ที่ฟ้องร้องจนกว่าศาลจะชี้ขาดว่าบริษัทฯ เป็นฝ่ายผิด ขณะนี้คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล

5.34 การดำเนินการกรณีการจัดทำสัญญาการซื้อพื้นที่ระหว่างบรรทุกสินค้าจากบริษัท Southern Air Inc.(SAI)

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

5.35 การดำเนินการเรียกร้องค่าเสียหายจากการส่งมอบเก้าอี้โดยสารชั้นประหยัดลำช้าจากบริษัท KOITO

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

5.36 การเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน งบการเงินเฉพาะกิจการ

5.36.1 ความเสี่ยงด้านอัตราดอกเบี้ย

ความเสี่ยงของอัตราดอกเบี้ยในงบการเงิน เกิดจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ยในตลาดที่อาจส่งผลกระทบต่อผลดำเนินงานของบริษัทฯ ทั้งในปัจจุบันและอนาคต

ตารางแสดงอัตราดอกเบี้ยถ่วงเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (Weighted Average Interest Rate) และจำนวนเงินของหนี้สินทางการเงิน

ปี 2555

หน่วย : ล้านบาท

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

ปี 2554

หน่วย : ล้านบาท

หนี้สิน ทางการเงิน	อัตราดอกเบี้ย ถ่วงเฉลี่ย ถ่วงน้ำหนัก	จำนวนเงินกู้คงเหลือ ตามสัญญาดอกเบี้ยลอยตัว			จำนวนเงินกู้คงเหลือ ตามสัญญาดอกเบี้ยคงที่			ยอดรวม
		น้อยกว่า 1 ปี	1 ถึง 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	น้อยกว่า 1 ปี	1 ถึง 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	
แยกตามสกุลเงิน								
ดอลลาร์สหรัฐ	7.07	-	-	-	-	1,273.28	-	1,273.28
เยนญี่ปุ่น	1.63	3,759.07	5,169.06	2,372.97	-	-	-	11,301.10
เงินยูโร	2.45	5,073.29	20,067.93	13,666.51	1,270.14	5,367.38	1,149.33	46,594.58
เงินบาท	4.75	3,775.00	35,169.79	11,389.21	4,995.00	18,251.79	9,600.00	83,180.79
รวม		12,607.36	60,406.78	27,428.69	6,265.14	24,892.45	10,749.33	142,349.75

บริษัทฯ มีนโยบายบริหารความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย โดยใช้เครื่องมือทางการเงินในตลาดอนุพันธ์ ได้แก่ Interest Rate Swap (IRS) เพื่อแปลงอัตราดอกเบี้ยลอยตัวที่มีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้นมาเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ มีภาระหนี้เงินกู้ระยะยาว ภาระหนี้ภายใต้สัญญาเช่าซื้อที่เป็นอัตราดอกเบี้ยลอยตัวต่ออัตราดอกเบี้ยคงที่หลังการทำธุรกรรม Interest Rate Swap (IRS) ประมาณร้อยละ 50 ต่อ 50

ปัจจุบัน บริษัทฯ มีธุรกรรม IRS จำนวนทั้งสิ้น 14 รายการ เป็นการแปลงหนี้ที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวเป็นคงที่ แบ่งเป็นอัตราดอกเบี้ยสกุลเงิน 2 รายการ และอัตราดอกเบี้ยสกุลยูโร 9 รายการ และอัตราดอกเบี้ยสกุลบาท 3 รายการ โดยวงเงินคงเหลือของธุรกรรม IRS ทั้งหมด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีจำนวน 27,528.72 ล้านบาท ซึ่งจะมีการชำระแลกเปลี่ยนดอกเบี้ยกันเป็นรายเดือน และรายไตรมาส ทั้งนี้ธุรกรรม IRS สกุลเงินเยน 2 รายการ จะสิ้นสุดสัญญาในปี 2556 ส่วนธุรกรรม IRS สกุลเงินยูโร 5 รายการ จะสิ้นสุดสัญญาในปี 2560 และอีก 4 รายการ จะสิ้นสุดสัญญาในปี 2561 และธุรกรรม IRS สกุลบาทจะสิ้นสุดสัญญาในปี 2559 จำนวน 1 รายการ และในปี 2560 จำนวน 2 รายการ

5.36.2 ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

จากการที่บริษัทฯ มีรายได้เป็นเงินบาท และเงินตราต่างประเทศกว่า 40 สกุล โดยมีสกุลหลักได้แก่ ดอลลาร์สหรัฐ (USD) บาท (THB) ยูโร (EUR) และเยน (JPY) และมีค่าใช้จ่ายในสกุลหลัก ได้แก่ ดอลลาร์สหรัฐ (USD) และบาท (THB) ในขณะที่มีหนี้สินใน 4 สกุลเงิน ได้แก่ ยูโร (EUR) บาท (THB) เยน (JPY) และดอลลาร์สหรัฐ (USD) บริษัทฯ ได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงอันเนื่องมาจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน ซึ่งเป็นปัจจัยที่ไม่สามารถควบคุมได้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการโดยใช้หลักการ Natural Hedging คือ การจัดให้ค่าใช้จ่ายเป็นเงินสกุลเดียวกับรายได้มากที่สุด และกู้เงินพร้อมกับปรับโครงสร้างเงินกู้ให้สอดคล้องกับเงินสดสุทธิจากการดำเนินการ (Net Operating Cash Flow) พร้อมๆ กับการลดความเสี่ยงของการมีหนี้เป็นเงินสกุลต่างประเทศมากเกินไป โดยการมีหนี้สกุลบาทด้วยส่วนหนึ่ง เพื่อที่จะลดความผันผวนของรายการผลกำไร/ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนในงบการเงิน ด้วยการวางแผนในการจัดหาเงินทุนและการใช้เครื่องมือทางการเงินในการทำธุรกรรมที่เหมาะสม ได้แก่ Cross Currency Swap (CCS) ในช่วงที่ตลาดเงิน เอื้ออำนวย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ มีสัดส่วนเงินกู้ในสกุลหลักภายหลังจากการทำ CCS ดังนี้ USD : EUR : JPY : THB = 1 : 36 : 14 : 49 นอกจากนี้บริษัทฯ ได้ใช้เครื่องมือทางการเงิน ได้แก่ Forward Contract เพื่อจัดหาเงินชำระหนี้ในสกุลเงินที่บริษัทฯ มีภาระผูกพันในอนาคต

ปัจจุบัน บริษัทฯ มีธุรกรรม CCS จำนวนทั้งสิ้น 5 รายการ เป็นการแปลงหนี้เงินบาท (THB) อัตราดอกเบี้ยลอยตัวเป็นหนี้สกุลเงินเยน (JPY) อัตราดอกเบี้ยคงที่ โดยวงเงินคงเหลือของธุรกรรม CCS ทั้งหมด วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีจำนวน 11,548.82 ล้านบาท หรือเทียบเท่า 4,680.75 ล้านบาท ซึ่งจะมีการชำระแลกเปลี่ยนเงินต้น และดอกเบี้ยกันทุกๆ ไตรมาส ทั้งนี้ธุรกรรม CCS 2 รายการ จะสิ้นสุดสัญญาในปี 2558 และอีก 3 รายการ จะสิ้นสุดสัญญาในปี 2560

หนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศ

หน่วย : ล้านบาท

สกุลเงิน	2555			2554		
	ครบกำหนดภายใน 1 ปี	1 ถึง 5 ปี	ครบกำหนดเกินกว่า 5 ปี	ครบกำหนดภายใน 1 ปี	1 ถึง 5 ปี	ครบกำหนดเกินกว่า 5 ปี
ดอลลาร์สหรัฐ	1,225.26	-	-	-	1,273.28	-
เยนญี่ปุ่น	2,637.29	6,881.77	7,988.01	3,759.07	5,169.06	2,372.97
เงินยูโร	7,301.21	30,124.05	16,617.00	6,343.43	25,435.31	14,815.84



5.36.3 ความเสี่ยงด้านราคาน้ำมัน

ความผันผวนของราคาน้ำมันจะขึ้นอยู่กับอุปสงค์และอุปทานของน้ำมันในตลาดโลก สภาพอากาศ และสถานการณ์ทางการเมืองในประเทศต่างๆ ซึ่งส่งผลกระทบโดยตรงต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ เนื่องจากราคาน้ำมันอากาศยานเป็นปัจจัยสำคัญในการดำเนินธุรกิจขนส่งทางอากาศ บริษัทฯ ได้จัดทำการประกันความเสี่ยงราคาน้ำมัน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดความผันผวนของต้นทุนด้านน้ำมันอากาศยาน และเพื่อให้ผลประโยชน์ของบริษัทฯ เป็นไปตามเป้าหมาย และเป็นการปกป้องมูลค่าของบริษัทฯ ให้แก่ผู้ถือหุ้น และผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยมีใช่เป็นการแสวงหารายได้ หรือหวังผลกำไรเพิ่มเติมจากการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน

บริษัทฯ ได้มีการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยานอย่างต่อเนื่องเป็นระบบ โดยได้ปรับนโยบายการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ให้สามารถจัดทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 20 และไม่เกินร้อยละ 80 ของปริมาณการใช้ในรอบหนึ่งปีงบประมาณ เป็นอำนาจอนุมัติของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ หากปริมาณการจัดทำประกันมากกว่าร้อยละ 80 และต่ำกว่าร้อยละ 20 ในรอบหนึ่งปีงบประมาณ เป็นอำนาจอนุมัติของคณะกรรมการบริษัทฯ ระยะเวลาการจัดทำประกันความเสี่ยงไม่เกิน 18 เดือน ด้วยวิธีการกำหนดราคาน้ำมันฯ ขึ้นต่ำและขึ้นสูงไว้นั้น บริษัทฯ จะต้องรับภาระส่วนต่างหากราคาน้ำมันฯ ต่ำกว่าราคาขั้นต่ำ ในทางกลับกันบริษัทฯ จะได้รับชดเชยส่วนต่างหากราคาน้ำมันฯ สูงกว่าราคาขั้นต่ำ โดยการรับชดเชยหรือจ่ายชดเชยส่วนต่างเป็นเงินสดหรือเหรียญดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งในงวดบัญชีนี้ บริษัทฯ ได้ประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันฯ ในสัดส่วนถัวเฉลี่ยร้อยละ 84 ของปริมาณการใช้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ ยังมีภาระผูกพันจากการทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันถึงเดือนธันวาคม 2556 อีกเป็นจำนวน 12,180,000 บาร์เรล ในราคาถัวเฉลี่ยขั้นต่ำที่ 106.5 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล และขึ้นสูงที่ 117 เหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล

5.36.4 มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

มูลค่ายุติธรรมคือ จำนวนเงินที่ผู้ซื้อ และผู้ขายตกลงแลกเปลี่ยนสินทรัพย์ หรือจ่ายชำระหนี้สิน ในขณะที่ทั้งสองฝ่ายมีความรอบรู้ และเต็มใจในการแลกเปลี่ยน และสามารถต่อรองราคากันได้อย่างเป็นอิสระในลักษณะของผู้ไม่มีความเกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ ใช้วิธีการและข้อสมมติฐานที่บริษัทฯ ใช้ในการประมาณมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินแต่ละชนิด ดังนี้

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เจ้าหนี้การค้า เงินกู้ยืม เงินค้ำจ่าย เป็นมูลค่ายุติธรรมที่ใกล้เคียงกับราคาที่ยบันทึกในบัญชี

เงินลงทุนในกิจการที่เกี่ยวข้องกัน เป็นมูลค่ายุติธรรมโดยประมาณตามราคาทุนสุทธิจากค่าเผื่อการด้อยค่า สำหรับเงินลงทุนในกิจการที่เกี่ยวข้องกันที่มีราคาตลาด เป็นมูลค่ายุติธรรมตามราคาปิดของตลาดหลักทรัพย์ ณ วันสิ้นงวด

เงินลงทุนทั่วไป เป็นมูลค่ายุติธรรมโดยประมาณจากราคาตามบัญชีสุทธิจากค่าเผื่อการด้อยค่า สำหรับเงินลงทุนในตราสารทุนที่มีราคาตลาดเป็นมูลค่ายุติธรรมตามราคาตลาด

ลูกหนี้การค้า เป็นมูลค่ายุติธรรมจากยอดลูกหนี้การค้าสุทธิจากค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญตามบัญชี

5.37 สัญญาและการผูกพัน

5.37.1 ภาระผูกพันในการซื้อเครื่องบิน

บริษัทฯ มีภาระผูกพันในการซื้อเครื่องบินที่ต้องชำระเป็นเงิน 78,056.96 ล้านบาท สำหรับเครื่องบิน A380-800 จำนวน 3 ลำ A330-300 จำนวน 2 ลำ A320-200 จำนวน 5 ลำ A350-900 XWB จำนวน 4 ลำ และ B777-300ER จำนวน 6 ลำ คาดว่าจะได้รับมอบในระหว่างปี 2556 - 2560 ประกอบด้วย

การผูกพัน	ภายใน 1 ปี	เกิน 1 ปี – 5 ปี
ซื้อเครื่องบิน	21,919.28	56,137.68

5.37.2 สัญญาและการผูกพันเช่าเครื่องบิน

บริษัทฯ มีภาระผูกพันที่ต้องจ่ายค่าเช่าเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Leases) จำนวน 42 ลำ เป็นจำนวนเงิน 4,837.73 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือประมาณ 148,893.32 ล้านบาท ประกอบด้วย เครื่องบิน A320-200 จำนวน 6 ลำ A330-300 จำนวน 2 ลำ A350-900 จำนวน 8 ลำ B737-400 จำนวน 3 ลำ B777-200 จำนวน 2 ลำ B777-300ER จำนวน 13 ลำ B787-8 จำนวน 6 ลำ และ B787-9 จำนวน 2 ลำ

ทั้งนี้ มีเครื่องบินที่ยังไม่ถึงกำหนดรับมอบจำนวน 24 ลำ โดยเครื่องบิน B777-300ER จำนวน 6 ลำ ที่บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าดำเนินงานจากบริษัท BOC Aviation Pte.Ltd. (BOCA) ตามสัญญา Predelivery Commitment Agreement และสัญญา Aircraft Lease Agreement ลงวันที่ 22 ตุลาคม 2553 โดยบริษัทฯ มีภาระที่จะต้องชำระเงินค่า Commitment Fee นับตั้งแต่วันลงนามในสัญญาจนถึงวันรับมอบเครื่องบินแต่ละลำ เป็นจำนวนเงิน 7.23 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือประมาณ 222.37 ล้านบาท และเมื่อถึงกำหนดรับมอบเครื่องบินในปี 2556 บริษัทฯ จะบันทึกรับรู้ค่า Commitment Fee ในงบกำไรขาดทุนตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า ทั้งนี้ เครื่องบินเช่าดำเนินงานทั้ง 42 ลำ จะหมดสัญญาเช่าในระหว่าง ปี 2556 - 2572

ภาระผูกพันค่าเช่า และค่า Commitment Fee เครื่องบินตามสัญญาเช่าสำหรับระยะเวลาแต่ละช่วงมีดังนี้

การผูกพัน	ภายใน 1 ปี	เกิน 1 ปี – 5 ปี	เกิน 5 ปี
Rent	4,513.15	30,554.93	113,602.87
Commitment Fee	222.37	-	-
รวม	4,735.52	30,554.93	113,602.87

5.38 ความเสียหายจากเหตุอุกภัย

5.38.1 เมื่อวันที่ 26 ตุลาคม 2554 เกิดเหตุการณ์น้ำท่วมที่สนามบินดอนเมือง ทำให้ทรัพย์สินของบริษัทฯ ได้รับความเสียหาย ทั้งนี้ความเสียหายที่เกิดขึ้น บริษัทฯ ได้ทำประกันภัยไว้ ซึ่งทรัพย์สินที่เสียหายจะได้รับความคุ้มครองตามเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัย

บริษัทฯ ได้บันทึกผลเสียหายจากเหตุอุกภัยสำหรับทรัพย์สินที่เสียหาย ประกอบด้วยเครื่องบิน A300-600 จำนวน 2 ลำ ซึ่งเป็นเครื่องบินที่ปลดระวางจากฝูงบินและอยู่ระหว่างรอการจำหน่าย อะไหล่เครื่องบิน (Consumable Part) พัดตู้ทั่วไปและอุปกรณ์ของฝ่ายช่าง ค่าซ่อมแซมเครื่องมืออุปกรณ์ของฝ่ายช่าง และวัตถุดิบคลังกักตุนอาคาร และเมื่อวันที่ 18 มกราคม 2555 บริษัทฯ ได้รับเงินค่าสินไหมทดแทนงวดแรก จากบริษัทประกันภัยเป็นจำนวนเงิน 50 ล้านบาท และวันที่ 27 และ 31 มกราคม และ 13 กุมภาพันธ์ 2555 ได้รับอีก รวมจำนวนเงิน 5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือประมาณ 156.81 ล้านบาท ตามลำดับ และวันที่ 16 และ 28 มีนาคม และ 17 พฤษภาคม 2555 ได้รับอีกจำนวนเงิน 10 ล้านบาท และ 24.81 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือประมาณ 757.99 ล้านบาท และ 0.21 ล้านบาท และวันที่ 10 และ 30 กรกฎาคม และ 10 สิงหาคม และ 22 ตุลาคม และ 9 พฤศจิกายน 2555 ได้รับอีกจำนวนเงิน 50 ล้านบาท และ 0.19 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือประมาณ 6.02 ล้านบาท และ 13 ล้านบาท และ 2 ล้านบาท และ 1.55 ล้านบาท ตามลำดับ ทั้งนี้ บริษัทฯ รับรู้รายได้ ค่าสินไหมทดแทนจากเหตุอุกภัย เป็นจำนวนเงิน 459.23 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯ ได้รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับ ปี 2554 และปี 2555 แล้ว จำนวนเงิน 175 ล้านบาท และ 284.23 ล้านบาทตามลำดับ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ อยู่ระหว่างดำเนินการเรียกร้องเงินค่าสินไหมชดเชยจากบริษัท ผู้รับประกันภัยให้ครบถ้วนตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในกรมธรรม์

5.38.2 การให้ความช่วยเหลือแก่พนักงานที่ประสบอุทกภัย

สืบเนื่องจากบริษัทฯ ได้ขยายระยะเวลาการยื่นเรื่องขอรับเงินช่วยเหลือ กรณีบ้านพักอาศัยของพนักงานประสบอุทกภัย และได้แจ้งให้พนักงานยื่นเรื่องพร้อมเอกสารเพื่อขอรับความช่วยเหลือถึงวันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2555 จากข้อมูลที่พนักงานส่งเรื่องขอรับเงินช่วยเหลือ ณ วันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2555 และคาดว่าจะมีพนักงานยื่นเรื่อง ขอรับเงินช่วยเหลือไปจนถึงวันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2555 รวมทั้งหมดจำนวน 6,000 คน ประมาณการเงินช่วยเหลือทั้งสิ้น 400 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯ ได้รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับปี 2554 แล้ว และสำหรับปี 2555 บริษัทฯ ได้ทยอยจ่ายเงินช่วยเหลือแก่พนักงานที่มีคุณสมบัติตามหลักเกณฑ์ระเบียบบริษัทฯ แล้วจำนวนเงิน 209.42 ล้านบาท และได้ลดประมาณการเงินช่วยเหลือดังกล่าวจำนวน 190.58 ล้านบาท ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ให้การช่วยเหลือพนักงานสิ้นสุดในวันที่ 15 ตุลาคม 2555 ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 5 ตุลาคม 2555

5.39 เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

5.39.1 บริษัทฯได้รับมอบเครื่องบินแอร์บัส A330-300 จำนวน 1 ลำ ในวันที่ 16 มกราคม 2556 เป็นการจัดหาด้วยวิธีเช่าซื้อโดยใช้เครื่องบินเป็นหลักทรัพย์ค้ำประกัน ระยะเวลาของสัญญา 15 ปี

5.39.2 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงาน (Operating Lease Aircraft) แบบเครื่องบินแอร์บัส A320-200 ลำที่ 5 ในวันที่ 17 มกราคม 2556 โดยมีระยะเวลาในการเช่า 12 ปี

5.39.3 เมื่อวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2556 บริษัทฯได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุนบัตรที่ 9 เลขที่ 1220(2)/2556 สำหรับการลงทุนเครื่องบิน A330-300 จำนวน 2 ลำ บัตรส่งเสริมการลงทุนบัตรเลขที่ 10 เลขที่ 1221(2)/2556 สำหรับการลงทุนเครื่องบิน A380-800 จำนวน 3 ลำ และบัตรส่งเสริมการลงทุนบัตรที่ 11 เลขที่ 1222(2)/2556 สำหรับการลงทุนเครื่องบิน A320-200 จำนวน 2 ลำ

5.40 การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบผู้มีอำนาจของบริษัทฯ ให้ออกงบการเงินเมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2556

ข้อมูลทั่วไป

บริษัทที่ออกหลักทรัพย์

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

ทุนสามัญของบริษัทฯ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้วดังนี้

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

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

บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม ตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป ดังนี้

ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ	ชนิด ของหุ้น	ทุน จดทะเบียน ชำระแล้ว (ล้านบาท)	สัดส่วน การถือหุ้น (%)
บริษัท ไทย-อะมาติอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด อาคารดิออฟฟิศแอทเซ็นทรัลเวิลด์ 999/9 ยูนิตที่ 3406-3412 ชั้นที่ 34 ถนนพระราม 1 แขวงปทุมวัน เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10300 โทรศัพท์ 0-2207-9090 โทรสาร 0-2207-9191	บริการด้านคอมพิวเตอร์ สำหรับการสำรองที่นั่ง โดยสารและบริการเดินทางอื่นๆ ให้กับตัวแทนจำหน่าย	สามัญ	15.00	55.00
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด 183 อาคารระจันการ ชั้น 17 ถนนสาทรใต้ แขวงยานนาวา เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120 โทรศัพท์ 0-2627-2000 โทรสาร 0-2286-9830	บริการขนส่งผู้โดยสาร ทางอากาศ	สามัญ	500.00	49.00 (มีอำนาจ ควบคุม)
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทรศัพท์ 0-2545-1267 โทรสาร 0-2545-1535	บริหารจัดการเรื่องบุคลากร ให้กับบริษัทฯ	สามัญ	2.00	49.00 (มีอำนาจ ควบคุม)
บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิง จำกัด 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทรศัพท์ 0-2545-3330 โทรสาร 0-2545-3992	บริการฝึกอบรมด้านการบิน	สามัญ	2.00	49.00 (มีอำนาจ ควบคุม)

ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ	ชนิดของหุ้น	ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว (ล้านบาท)	สัดส่วนการถือหุ้น (%)
บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด 89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900 โทรศัพท์ 0-2356-2888 โทรสาร 0-2288-7158	บริการท่องเที่ยวและกิจกรรมท่องเที่ยว	สามัญ	1.00	ถือหุ้นโดยผ่าน บจ. วังสพาน เซอร์วิสเชส 49.00 (มีอำนาจควบคุม)
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเทล จำกัด 333 หมู่ 10 ถนนเชิดวุฒากาศ แขวงสีกัน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร 10210 โทรศัพท์ 0-2566-1020-1 โทรสาร 0-2566-1941	โรงแรมและร้านอาหาร	สามัญ	120.00	40.00
บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด 10/3 หมู่ 6 ถนนสนามบิน ตำบลไม้ขาว อำเภอถลาง จังหวัดภูเก็ต 83000 โทรศัพท์ (076) 327-497, (076) 327-500-6 โทรสาร (076) 327-123-4	ครีวการบิน	สามัญ	100.00	30.00
บริษัท โรงแรมรอยัลออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) 2 ซอยกัปตันบุช ถนนเจริญกรุง แขวงบางรัก เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500 โทรศัพท์ 0-2266-0123 โทรสาร 0-2236-6656	โรงแรมและร้านอาหาร	สามัญ	937.50	24.00
บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 171/2 หมู่ 10 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสีกัน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร 10210 โทรศัพท์ 0-2565-3811-8 โทรสาร 0-2565-3825	คลังเชื้อเพลิงและบริการ เติมเชื้อเพลิงให้แก่เครื่องบิน	สามัญ	510.00	22.59
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด 999 อาคารโรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หมู่ 1 ตำบลหนองปรือ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ 10540 โทรศัพท์ 0-2131-1111 โทรสาร 0-2131-1188	โรงแรมและร้านอาหาร	สามัญ	1,017.78	30.00

หมายเหตุ : ข้อมูลสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555

บุคคลอ้างอิง

นายทะเบียนหลักทรัพย์ (หุ้นสามัญ)

: บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด
62 ถนนรัชดาภิเษก แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110
โทรศัพท์ 0-2229-2800, 0-2229-2888, 0-2654-5599
โทรสาร 0-2359-1262-3

ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ครั้งที่ 1 / 2547

: ธนาคารธนาชาติ จำกัด (มหาชน)
ฝ่ายบริการธุรกิจหลักทรัพย์และผู้ดูแลผลประโยชน์
ชั้นใต้ดิน อาคาร Glas Haus
สุขุมวิท 25 แขวงคลองเตยเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพฯ 10110
โทรศัพท์ 0-2207-4900 ต่อ 1300 - 1308

นายทะเบียนหุ้นกู้ครั้งที่ 1 / 2547

: ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)
สายปฏิบัติการธุรกรรมการเงินและหลักทรัพย์
อาคาร 2 ชั้น 3 เลขที่ 1060 ถนนเพชรบุรีตัดใหม่
แขวงมักกะสัน เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ 0-2256-2323-27 โทรสาร 0-2256-2405

ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ครั้งที่ 1 / 2548

: ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย จำกัด (มหาชน)
เลขที่ 44 ถนนหลังสวน แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
โทรศัพท์ 0-2626-7507 โทรสาร 0-2626-7542

นายทะเบียนหุ้นกู้ครั้งที่ 1 / 2548

: ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)
ฝ่ายปฏิบัติการหลักทรัพย์และกองทุน
เลขที่ 3000 ถนนพหลโยธิน
แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900
โทรศัพท์ 0-2299-1321, 0-2299-1536 โทรสาร 0-2242-3270

ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ครั้งที่ 1 / 2550

: ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)
ฝ่ายปฏิบัติการหลักทรัพย์และกองทุน
เลขที่ 3000 ถนนพหลโยธิน
แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900
โทรศัพท์ 0-2299-2465, 0-2299-1887 โทรสาร 0-2242-3208

นายทะเบียนหุ้นกู้ครั้งที่ 1 / 2550

: ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)
ฝ่ายปฏิบัติการหลักทรัพย์และกองทุน
เลขที่ 3000 ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900
โทรศัพท์ 0-2299-1321, 0-2299-1536
โทรสาร 0-2242-3270

ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ครั้งที่ 1 / 2551

: ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)
ฝ่ายปฏิบัติการหลักทรัพย์และกองทุน
เลขที่ 3000 ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900
โทรศัพท์ 0-2299-2465, 0-2299-1887
โทรสาร 0-2242-3208

นายทะเบียนหุ้นกู้ครั้งที่ 1 / 2551

: ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)
ฝ่ายปฏิบัติการหลักทรัพย์และกองทุน
เลขที่ 3000 ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900
โทรศัพท์ 0-2299-1321, 0-299-1536
โทรสาร 0-2242-3270

**ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ครั้งที่ 1 / 2554
และหุ้นกู้ครั้งที่ 2 / 2554**

: ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย จำกัด (มหาชน)
เลขที่ 44 ถนนหลังสวน แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
โทรศัพท์ 0-2626-7507 โทรสาร 0-2626-7542

**นายทะเบียนหุ้นกู้ครั้งที่ 1/2554
หุ้นกู้ครั้งที่ 2/2554 และ
หุ้นกู้ครั้งที่ 2/2555**

: ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย จำกัด (มหาชน)
เลขที่ 44 ถนนหลังสวน แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
โทรศัพท์ 0-2626-7507 โทรสาร 0-2657-3333

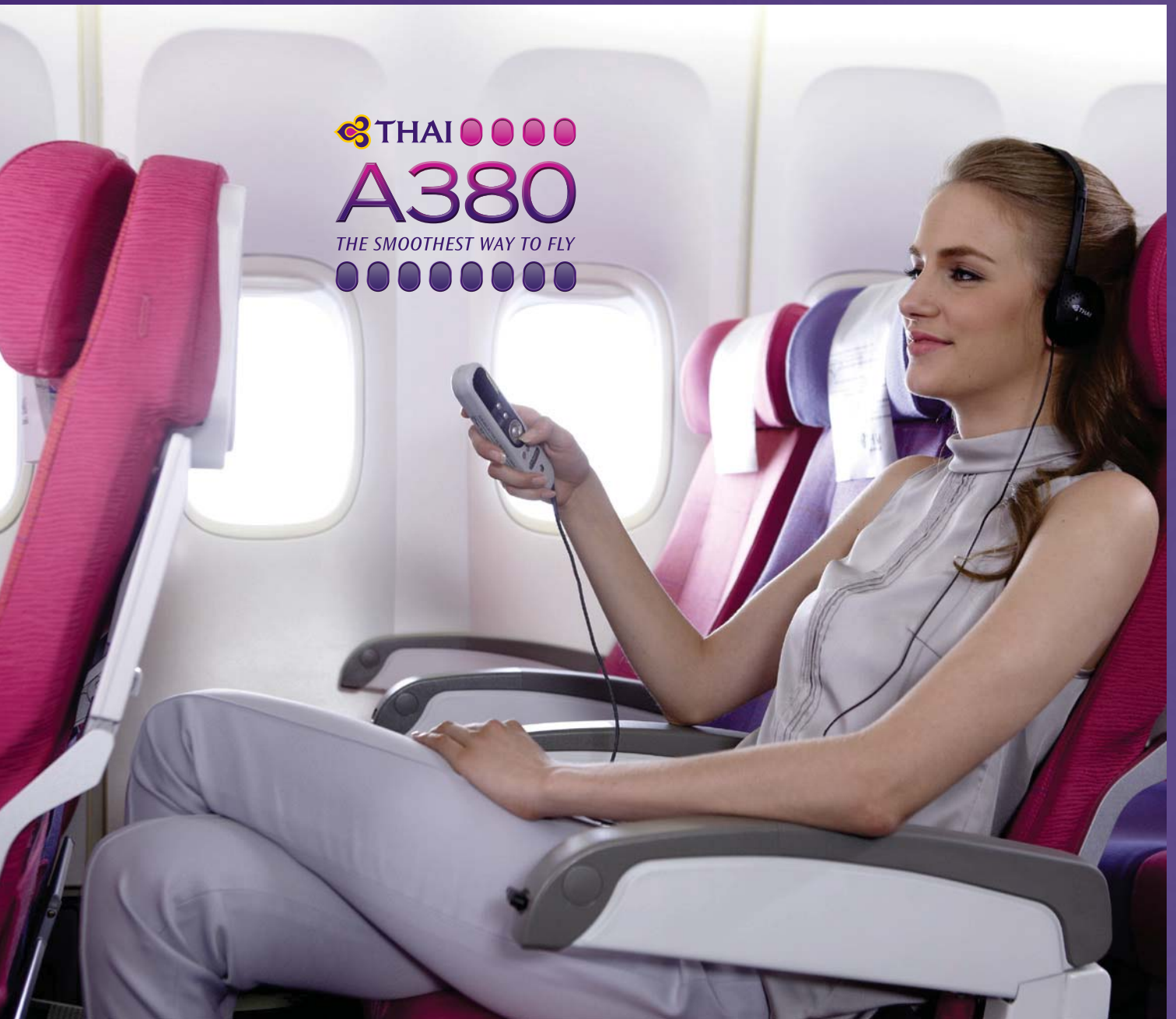
นายทะเบียนหุ้นกู้ครั้งที่ 3/2555

: ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน)
เลขที่ 1222 ถนนพระรามที่ 3 แขวงบางโพงพาง
เขตยานนาวา กรุงเทพฯ 10120
โทรศัพท์ 0-2296-3341 โทรสาร 0-2683-1297

ผู้สอบบัญชี

: สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน
ถนนพระรามที่ 6 เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ 0-2271-8000 ต่อ 2405
โทรสาร 0-2618-5783

THAI 
A380
THE SMOOTHEST WAY TO FLY

สู่ทุกจุดหมาย
ด้วยความสบาย
เหนือระดับ

คณะกรรมการ



นายอำพน กิตติอำพน

ประธานกรรมการ และกรรมการอิสระ

การศึกษา

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

ประสบการณ์การทำงาน

- เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

- รองปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์

ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน

- เลขาธิการคณะรัฐมนตรี
- กรรมการ ธนาคารแห่งประเทศไทย
- กรรมการ คณะกรรมการนโยบายการเงิน
- กรรมการ และ ประธานกรรมการตรวจสอบ บริษัท ปตท. สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)

นายจุลสิงห์ วสันตสิงห์

รองประธานกรรมการ และกรรมการอิสระ

การศึกษา

- MCL (Comparative Law) University of Illinois, USA

ประสบการณ์การทำงาน

- รองอธิการบดีสูงสุด
- กรรมการ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย
- กรรมการ บริษัท ผลิตไฟฟ้าราชบุรี โฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน)

ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน

- อธิการบดีสูงสุด
- กรรมการตรวจสอบ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
- กรรมการเนติบัณฑิตยสภา

นายอาร์พงศ์ ภูษอุม

รองประธานกรรมการ

การศึกษา

- ปริญญาเอก ด้านการเงิน University of Mississippi, USA

ประสบการณ์การทำงาน

- อธิบดีกรมสรรพสามิต กระทรวงการคลัง
- ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน

- ปลัดกระทรวงการคลัง
- ประธานกรรมการ ธนาคารอาคารสงเคราะห์



นายคณิต แสงสุพรรณ

กรรมการอิสระ

การศึกษา

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

ประสบการณ์การทำงาน

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

ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน

- ผู้อำนวยการสถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลังกระทรวงการคลัง
- กรรมการ ธนาคารแห่งประเทศไทย

นายจตุพันธ์ กิรมย์ภักดี

กรรมการ

การศึกษา

- เศรษฐศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยบอสตัน
- มลรัฐแมสซาชูเซต สหรัฐอเมริกา

ประสบการณ์การทำงาน

- สมาชิกวุฒิสภา กรุงเทพมหานคร
- ประธานคณะกรรมการการประชาสัมพันธ์และเผยแพร่สภาร่างรัฐธรรมนูญ

ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน

- กรรมการรองกรรมการผู้จัดการใหญ่ และกรรมการบริหาร บริษัท บุญรอดบริวเวอรี่ จำกัด
- กรรมการผู้จัดการ บริษัท บุญรอดเทรดดิ้ง อินเตอร์ เนชั่นแนล จำกัด
- รองประธานกรรมการบริหารและกรรมการ บริษัท บางกอกกล๊าส จำกัด
- ประธานคณะกรรมการ บริษัท บางกอกบรจักษ์ จำกัด และ บริษัท เพชรแพด จำกัด
- ประธานมูลนิธิคณะกรรมการพาราลิมปิกประเทศไทย

นายธีรศักดิ์ สุวรรณยศ

กรรมการ

การศึกษา

- ปริญญาบริหารธุรกิจดุษฎีบัณฑิตกิตติมศักดิ์ มหาวิทยาลัยราชภัฏยะลา

ประสบการณ์การทำงาน

- ผู้จัดการธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย
- ประธานคณะกรรมการบริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน กรุงเทพ
- คณะกรรมการฟื้นฟูและพัฒนาการดำเนินธุรกิจการขนส่งทางอากาศ บริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ คณะกรรมการบริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)

ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน

- อนุกรรมการ คณะอนุกรรมการพิจารณาร่างประกาศเกี่ยวกับการออกและเสนอขายหลักทรัพย์ สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.)
- ที่ปรึกษา สำนักจุฬาราชมนตรี

พลตำรวจเอก พงศพัศ พงษ์เจริญ

กรรมการ

การศึกษา

- ปริญญาเอก การบริหารงานกระบวนการยุติธรรมทางอาญามหาวิทยาลัยแฮม ิวส์ตัน สเตท สหรัฐอเมริกา

ประสบการณ์การทำงาน

- ที่ปรึกษา (สบ 10) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- ผู้ช่วยผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ
- รองผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ
- เลขาธิการ ป.ป.ส. สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด
- กรรมการอิสระ การไฟฟ้านครหลวง





นายวรเดช ทาญประเสริฐ
กรรมการ

การศึกษา

- เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต

ประสบการณ์การทำงาน

- ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจการขนส่งทางอากาศ กระทรวงคมนาคม

- ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม

ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน

- อธิบดีกรมการบินพลเรือน
- ประธานกรรมการบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

นายวีระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ
กรรมการอิสระ

การศึกษา

- LL.M. University of Pennsylvania, USA

ประสบการณ์การทำงาน

- Executive Partner บริษัท ไวท์ แอนด์ เคส (ประเทศไทย) จำกัด
- กรรมการ บริษัท โนเบิล ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน)

ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน

- ประธานบริษัท วีระวงศ์ ชินวัฒน์ และเพ็ญพนา จำกัด
- กรรมการตรวจสอบ บริษัท เบอร์ลี่ ยูคเกอร์ จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ บริษัท ไมเนอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด (มหาชน)

พลอากาศเอก
สกิตย์พงษ์ สุขวิมล
กรรมการ

การศึกษา

- ศิลปศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

ประสบการณ์การทำงาน

- รับราชการ ประจำสำนักพระราชวังพิเศษ (ระดับ 10)

ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน

- ราชเลขานุการในพระองค์ สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร

พลอากาศเอก
ทปอมหลวงสุปรีชา กมลาศน์
กรรมการ

การศึกษา

- วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

ประสบการณ์การทำงาน

- ประธานคณะที่ปรึกษา กองบัญชาการกองทัพอากาศ
- ผู้บัญชาการ โรงเรียนเสนาธิการทหารอากาศ
- ผู้บัญชาการ โรงเรียนนายเรืออากาศ
- หัวหน้านายทหารฝ่ายเสนาธิการประจำผู้บัญชาการทหารสูงสุด

ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน

- ข้าราชการบำนาญ



นายสุธรรม ศิริทิพย์สาคร

กรรมการ

การศึกษา

- ปริญญาตรี (เกียรตินิยมอันดับหนึ่ง) สถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประสบการณ์การทำงาน

- กรรมการ การเคหะแห่งชาติ
- กรรมการ บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)

ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน

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

นายศิลปชัย จารุเกษมรัตน์

กรรมการ

การศึกษา

- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต วศ.บ.(โยธา) มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์
- ปริญญาโท ด้านการวางแผน การขนส่ง (D.I.C.) Transport Imperial College, University of London, UK

- ปริญญาโท ด้านการจราจร และการขนส่ง University of Newcastle Upon-Tyne, UK

ประสบการณ์การทำงาน

- รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก
- หัวหน้าผู้ตรวจราชการ กระทรวงคมนาคม
- อธิบดีกรมการขนส่งทางบก
- รองปลัดกระทรวงคมนาคม
- ปลัดกระทรวงคมนาคม

ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน

- กรรมการการเคหะแห่งชาติ

นายอภิพร ภาขวรัตน์

กรรมการอิสระ

การศึกษา

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

ประสบการณ์การทำงาน

- ที่ปรึกษา บริษัท ปูนซิเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน)
- กรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท เคมีภัณฑ์ซิเมนต์ไทย จำกัด
- กรรมการ บริษัท อะโรเมติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)

ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน

- ประธานกรรมการ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด
- ประธานคณะกรรมการบริหาร และกรรมการ บริษัท ลินด์ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ บริษัท ไทยพลาสติก และเคมีภัณฑ์ จำกัด (มหาชน)

นายสรจักร เกษมสุวรรณ

กรรมการ

การศึกษา

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

ประสบการณ์การทำงาน

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

ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน

- กรรมการอิสระ บริษัท ผลิตไฟฟ้า จำกัด (มหาชน)
- รองประธานมูลนิธิสถาบันการต่างประเทศสราญรมย์



ฝ่ายบริหาร



นายสรจักร เกษมสุวรรณ
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

การศึกษา

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

ประสบการณ์การทำงาน

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



นายโชคชัย ปัญญาองค์
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโส
สายกลยุทธ์และพัฒนาธุรกิจ

การศึกษา

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

ประสบการณ์การทำงาน

- รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
สายกลยุทธ์และพัฒนาธุรกิจ
- ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาธุรกิจ
และโครงการสำคัญ
- ผู้อำนวยการใหญ่โครงการสุวรรณภูมิ



นายปานทิต ชเนภัย
กรรมการผู้จัดการหน่วยธุรกิจ
การบริการภาคพื้น
ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

การศึกษา

- ปริญญาโท (International Relations,
University of Connecticut, USA

ประสบการณ์การทำงาน

- รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
สายการพาณิชย์
- รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
สายทรัพยากรบุคคล และบริหารทั่วไป
- รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
สายการพาณิชย์
- ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาและ
สนับสนุนการพาณิชย์



เรืออากาศเอกมนตรี จำเริญ
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายช่าง

การศึกษา

- วิทยาศาสตร์บัณฑิต (วิศวกรรมเครื่องกล)
โรงเรียนนายเรืออากาศ

ประสบการณ์การทำงาน

- กรรมการผู้จัดการฝ่ายช่าง
ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
- รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
สายทรัพยากรบุคคลและบริหารทั่วไป
- ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารบุคลากร

นาวาอากาศตรีอัษฎาวุธ วัฒนางกูร
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
สนับสนุนการดำเนินงาน

การศึกษา

- ปริญญาโท (วิศวกรรมโยธา)
Hochschule der Bundeswehr Muenchen,
Federal Republic of Germany

ประสบการณ์การทำงาน

- รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
สายปฏิบัติการ
- รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
สายมาตรฐานความปลอดภัยและพัฒนา
ทรัพยากรการบิน
- ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาทรัพยากรการบิน
- ผู้อำนวยการฝ่ายฝึกอบรมนักบิน

นายธีรพล โชติชนากิบาล
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
สายผลิตภัณฑ์และบริการลูกค้า

การศึกษา

- ปริญญาโท (Science Operations Research,
University of Southampton, UK

ประสบการณ์การทำงาน

- ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาและสนับสนุน
การพาณิชย์
- กรรมการผู้จัดการฝ่ายครุภัณฑ์
- ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายขาย



นายคณูช บุนนาค

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
สายการพาณิชย์

การศึกษา

- ปริญญาโท (Construction Management), Washington University at St. Louis, USA

ประสบการณ์การทำงาน

- กรรมการผู้จัดการหน่วยธุรกิจการบริการภาคพื้นระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
- ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายวางแผนการตลาด และการบริหารรายได้

นายนิรุฒ มณีพันธ์

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
สายทรัพยากรบุคคล
และกำกับกิจกรรมองค์กร

การศึกษา

- Master of Laws, (LL.M.) Temple University, Philadelphia Pennsylvania, USA

ประสบการณ์การทำงาน

- รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สำนักเลขานุการบริษัท
- ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายกฎหมายและกำกับกิจกรรมองค์กร

นางวสุกานต์ วิชาลสวัสดิ์

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
สายการเงินและการบัญชี

การศึกษา

- ปริญญาโท พัฒนาเศรษฐกิจด้านการวิเคราะห์และประเมินโครงการ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (นิด้า)

ประสบการณ์การทำงาน

- ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการเงินองค์กร
- ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและโครงการสำคัญ
- ผู้อำนวยการฝ่ายเงินทุน

ร้อยโทอิศศักดิ์ พัดชื่นใจ

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
สายปฏิบัติการ

การศึกษา

- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิตวิศวกรรมสำรวจ โรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า

ประสบการณ์การทำงาน

- ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายปฏิบัติการบิน
- ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนาทรัพยากรการบิน
- ผู้อำนวยการภารกิจพิเศษฝ่ายพัฒนาทรัพยากรการบิน
- ผู้อำนวยการภารกิจพิเศษฝ่ายปฏิบัติการบิน
- ผู้อำนวยการฝ่ายประสานการอำนวยความสะดวก



สู่ทุกจุดหมาย
ด้วยความสบาย
เหนือระดับ

THAI ON - LINE OFFICES

AUCKLAND, NEW ZEALAND

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

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

BEIJING, PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

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

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

BRISBANE, AUSTRALIA

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

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

BANGALORE, REPUBLIC OF INDIA

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

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

BRUSSELS, BELGIUM

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

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

BUSAN, REPUBLIC OF KOREA

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

TKT : (82) 51-600-818
RSVN :
FAX : (82) 51-463-8564
AIRPORT : (82) 51-941-8182
FAX : (82) 51-941-8183

BODHGAYA, REPUBLIC OF INDIA (TEMPORARY OFFICE)

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

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

CHENNAI, REPUBLIC OF INDIA

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

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

CHENGDU, PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

CTUAD : MR. PEERAPONG JUTAGANOON
ROOM 02-03, 12th FLOOR OF TOWER 1,
CENTRAL PLAZA 8 SHUNCHENG AVENUE,
CHENGDU, SICHUANPEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

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

COLOMBO, SRI LANKA

CMBAA : MR. THONGCHAI TUNGKASAREERUK
APARTMENT 505, HILTON COLOMBO RESIDENCE
200, UNION PLACE COLOMBO 2, SRI LANKA

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

COPENHAGEN, DENMARK

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

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

DELHI, REPUBLIC OF INDIA

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

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

DENPASAR, INDONESIA

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

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

DHAKA, BANGLADESH

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

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

DUBAI, U.A.E.

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

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

FRANKFURT, GERMANY

FRANN : MR. NOND KALINTA
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PCL
ZEIL 127 60313 FRANKFURT, GERMANY

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

FUKUOKA, JAPAN

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

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

GUANGZHOU, PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

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

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

HANOI, SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM

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

TKT : (84-4) 3826-7921
RSVN : (84-4) 3826-7922
FAX : (84-4) 3826-7394
AIRPORT : (84-4) 3884-0530
FAX : (84-4) 3886-5574

HO CHI MINH CITY, SOCIAL REPUBLIC OF VIETNAM

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

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

HONG KONG, PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

HKGAA : MRS. NONTHAKORN TRAKULPA
24A UNITED CENTRE
95 QUEENSWAY, HONG KONG
PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

TKT : (852) 2179-7785
RSVN : (852) 2179-7777
FAX : (852) 2179-7600
AIRPORT : (852) 2769-7421-4
FAX : (852) 2382-4595

HYDERABAD, REPUBLIC OF INDIA

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

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

MADRID, SPAIN

MADAA : MR. PATAPONG NANAKORN
 THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PCL
 PRINCIPE DE VERGARA, 18528002 MADRID,
 SPAIN

TKT : (34-91) 782-0523-24
 RSVN : (34-91) 782-0520-22
 FAX : (34-91) 564-5620
 AIRPORT : (34-91) 305-8647-48
 FAX : (34-91) 305-6166

ISLAMABAD, ISLAMIC REPUBLIC OF PAKISTAN

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

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

MANILA, PHILIPPINES

MNLAA : MR. SERN CHUPIKULCHAI
 COUNTRY SPACE 1 BUILDING SEN. GIL J.
 PUYAT AVENUE MAKATI CITY, PHILIPPINES

TKT : (63-2) 580-8446-8
 RSVN : (63-2) 580-8440-1
 FAX : (63-2) 580-8484
 AIRPORT : (63-2) 834-0366-68
 FAX : (63-2) 879-5265

JAKARTA, REPUBLIC OF INDONESIA

JKTAA : MR. SURARIDDI BOON-LONG
 WISMA NUSANTARA BUILDING 26th FLOOR
 J.L. MH. THAMRIN NO. 59
 JAKARTA 10350 INDONESIA

TKT/RSVN : (62-21) 230-3041
 FAX : (62-21) 319-30792
 AIRPORT : (62-21) 550-2443 / 7137
 FAX : (62-21) 550-7137

MELBOURNE, AUSTRALIA

MELAA : MR. ATHIWAT KRISNAMPOK
 3rd FLOOR, 250 COLLINS STREET
 MELBOURNE, VICTORIA 3000 AUSTRALIA

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

JOHANNESBURG, CENTRAL EAST AND SOUTH AFRICA

JNBAA : MR. THAMANOON KUPRASERT
 COMMERCE SQUARE, 39 RIVONIA ROAD,
 SANDHURST SANTON 2196, PO BOX 781847
 SANDTON CITY 2146, SOUTH AFRICA

TKT/RSVN : (27-11) 268-2580
 FAX : (27-11) 268-2584
 AIRPORT : (27-11) 390-3944
 FAX : (27-11) 390-3461

MILAN, REPUBLIC OF ITALY

MILAA : Mr. Vutichai Kampanartsanyakorn
 VIA AMEDEI, 1520123 MILAN, REPUBLIC OF
 ITALY

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

MOSCOW, RUSSIAN FEDERATION AND C.I.S.

MOWAA : MR. MANAN BOONYACHAI
 MILLENIUM HOUSE, FLOOR 7
 TRUBNAYA STREET, BUILDING NBR 12
 MOSCOW, RUSSIAN FEDERATION, 107045

TKT/RSVN : (7-495) 647-1082
 FAX : (7-495) 647-1083
 AIRPORT : (7-495) 641-3090 / 642-8840
 FAX : (7-495) 787-8614 / 642-8840

KARACHI, PAKISTAN

KHIAA : MR. POLAPAT NEELABHAMORN
 TECHNOLOGY PARK
 7th FLOOR SHAHRAH-E-FAISAL
 KARACHI, PAKISTAN

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

KATHMANDU, NEPAL

KTMMA : MR. CHANTOUCH SRINILTA
 ANNAPURNA ARCADE, DURBAR MARG
 KATHMANDU, NEPAL

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

KOLKATA, REPUBLIC OF INDIA

CCUAA : Mr. Vichaya Singtoroj
 229, A.J.C. BOSE ROAD
 CRESCENT TOWERS, 8th FLOOR
 KOLKATA - 700020, REPUBLIC OF INDIA

TKT/RSVN : (91-33) 2283-8865/68
 FAX : (91-33) 3982-7197
 AIRPORT : (91-33) 2511-8389
 FAX : (91-33) 2511-9931

MUMBAI, REPUBLIC OF INDIA

BOMAA : Mr. Pichet Laeietpiboon
 THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PCL
 MITTAL TOWERS, A WING, GROUND FLOOR 2A
 NARIMAN POINT, MUMBAI - 400021
 REPUBLIC OF INDIA

TKT/RSVN : (91-22) 6637-3737
 FAX : (91-22) 6637-3738
 AIRPORT : (91-22) 2682-8950 / 52 / 53
 FAX : (91-22) 2682-8063

MUNICH, GERMANY

MUCAA : MR. WAROTE INTASARA
 BAYER KARREE BAYERSTRASSE 8380335
 MUNICH, GERMANY

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

KUALA LUMPUR, MALAYSIA

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

TKT/RSVN : (60-3) 2034-6900, 2034-6999
 FAX : (60-3) 2034-6892
 AIRPORT : (60-3) 8787-3522 / 3533
 FAX : (60-3) 8787-3511

MUSCAT, SULTANATE OF OMAN

MCTAA : ** VACANT **
 THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO., LTD.
 P.O. BOX NO. 282, POSTAL CODE 100, CBD
 MUSCAT SULTANATE OF OMAN

TKT/RSVN : (968) 2470-4455
 FAX : (968) 2478-8753
 AIRPORT : (968) 2451-9874
 FAX : (968) 2451-0524

KUNMING, PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

KMGAD : MR. CHATIYA APINYANUKUL
 2nd, FLOOR, ATTACHED BUILDING OF JINJIANG
 HOTEL NO. 98 BEIJING ROAD, KUNMING,
 YUNNANPEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

TKT : (86-871) 351-2269
 RSVN : (86-871) 351-1515
 FAX : (86-871) 316-7351
 AIRPORT : (86-871) 718-2610
 FAX : (86-871) 711-3738

NAGOYA, JAPAN

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

TKT/RSVN : (81-52) 963-8585-86
 FAX : (81-52) 963-8588
 AIRPORT : (81-56) 938-1024 / 1025
 FAX : (81-56) 938-1023

LAHORE, ISLAMIC REPUBLIC OF PAKISTAN

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

TKT : (92-042) 3630-9791-4
 RSVN : (92-042) 3636-9740
 FAX : (92-042) 3636-8690
 AIRPORT : (92-042) 3661-1514/15
 FAX : (92-042) 3661-1513

OSAKA, JAPAN

OSAAA : Mr. Natthakorn Chunhacha
 SUMITOMOSEIMEI YODOYABASHI BUILDING
 4-1-21 KITAHAMA, CHUO-KU
 OSAKA 541-0041, JAPAN

RSVN : (81-06) 6202-5161
 FAX : (81-06) 6202-5453
 AIRPORT : (81-072) 456-5140
 FAX : (81-072) 456-5144

LONDON, UNITED KINGDOM

LONAA : MR. WIT KITCHATHORN
 41 ALBEMARLE STREET
 LONDON, W1S 4BF, UNITED KINGDOM

TKT : (44-207) 491-7953
 RSVN : (44-870) 606-0911
 FAX : (44-207) 409-1463
 AIRPORT : (44-208) 759-4441
 FAX : (44-208) 759-8678

OSLO, NORWAY

OSLAA : MR. ARNUPHAP KITTIKUL
 AKERSGT. 32 4th FLOOR
 0180 OSLO, NORWAY

RSVN : (47) 2311-8870
 FAX : (47) 2311-8880
 AIRPORT :
 FAX :
 E-MAIL : sales@thaiairways.no

LOS ANGELES, U.S.A.

LAXAA : MR. SUTSVETA SVETASOBHANA
 222 NORTH SEPULVEDA BLVD., SUITE 100
 EL SEGUNDO, CA 90245, U.S.A.

TKT/RSVN : (1-310) 640-0097 EXT. 747
 FAX : (1-310) 322-8728
 AIRPORT : (1-310) 646-3095
 FAX : (1-310) 646-3094

PARIS, FRANCE

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

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



PENANG, MALAYSIA

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

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

PERTH, AUSTRALIA

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

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

PHNOM PENH, KINGDOM OF CAMBODIA

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

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

ROME, REPUBLIC OF ITALY

ROMAA : MR. KAMALARS NGAOSUVAN
50, VIA BARBERINI 00187 ROME, REPUBLIC
OF ITALY

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

SEOUL, REPUBLIC OF KOREA

SELAA : MR. TAVIROJ SONGKUMPOL
15th FLOOR, HANHWA FINANCE
CENTER-TAEPYUNGRO
43, TAEPYUNGRO 2-GA, JUNG-GU
SEOUL, REPUBLIC OF KOREA, 100-733

TKT : (82-2) 3707-0133
RSVN : (82-2) 3707-0011
FAX : (82-2) 755-5251
AIRPORT : (82-32) 744-3571-4
FAX : (82-32) 744-3577

SHANGHAI, PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

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

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

SINGAPORE

SINAA : Mr. Kittiphong Sansomboon
100 CECIL STREET #02-00
THE GLOBE, SINGAPORE 069532
SINAI : Miss Piranuj Somburanadhira

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

STOCKHOLM, SWEDEN

STOAA : Mr. Viruj Ruchipongse
DROTTNINGGATAN 33 , BOX 1118
STOCKHOLM, SWEDEN

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

SYDNEY, AUSTRALIA

SYDNN : Mr. Viroj Sirihorachai
75-77 PITT STREET, SYDNEY
NEW SOUTH WALES 2000
AUSTRALIA

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

TAIPEI, TAIWAN

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

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

TOKYO, JAPAN

TYONN : MR. WIWAT PIYAWIROJ
1-5-1 YURAKUCHO, CHIYODA-KU
TOKYO 100-0006, JAPAN

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

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

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

TKT/RSVN : (856-21) 222-527
FAX : (856-21) 216-143
AIRPORT : (856-21) 512-024
FAX : (856-21) 512-096

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

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

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

XIAMEN, PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

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

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

YANGON, UNION OF MYANMAR

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

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

ZURICH, SWITZERLAND

ZRHAA : MR. NIVAT CHANTARACHOTI
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO., LTD.
BAHNHOFSTRASSE 67 / SIHLSTRASSE 18001
ZURICH, SWITZERLAND

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

THAILAND DOMESTIC

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

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

CHIANGRAI, THAILAND

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

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

HAT YAI, THAILAND

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

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

PHUKET, THAILAND

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

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

KRABI, THAILAND

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

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

KHONKAEN, THAILAND

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

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

PATTAYA, THAILAND

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

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

SURATTHANI, THAILAND

URTS : MR. SUVIJAK SRISAKULPRASERT
3/27-28 KAROONRAT ROAD,
A. MUANG, SURAT THANI 84000, THAILAND

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



ที่นั่งกว้างขวางและเป็นส่วนตัว

ห้องเปลี่ยนเสื้อผ้า
ไอโกง ทูรตรา

พอนคลายกับสกาย เลานจ์

สุดยอดความหรูหรา กับความสบายเหนือระดับ

พอนคลายในทุกอริยาบทบนเก้าอี้รุ่นใหม่ของการบินไทย บนเครื่องบินแอร์บัส เอ 380 ในชั้นหนึ่ง ที่นั่งปรับนอนราบได้ 180 องศา เพลิดเพลินกับความบันเทิงครบครันผ่านจอระบบสัมผัส 23 นิ้ว พร้อมการให้บริการอาหารที่เป็นไปตามความต้องการของผู้โดยสารแต่ละท่าน ซึ่งผ่านการคัดสรรมาเป็นอย่างดี และสกาย เลานจ์ ที่ทำให้ทุกนาทีของการเดินทางบนเครื่องบินแอร์บัส เอ 380 เป็นความรู้สึกที่เหนือระดับกว่าเดิม



thaiairways.com

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900

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