



รายงานประจำปี 2552

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

สารจากประธานกรรมการบริษัทฯ



ในปี 2552 เป็นปีที่อุตสาหกรรมการบินพาณิชย์ต้องประสบกับความยากลำบากในการดำเนินธุรกิจไม่น้อยกว่าปีที่ผ่านมา จากสถานะเศรษฐกิจโลกที่ถดถอยและซบเซาครั้งร้ายแรงที่สุดในรอบ 50 ปี อีกทั้งยังต้องเผชิญกับการระบาดของโรคไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ 2009 การเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศของโลกจากสภาวะโลกร้อนซึ่งก่อให้เกิดปัญหาภัยพิบัติที่รุนแรงขึ้นในภูมิภาคต่างๆ ของโลก ทำให้สายการบินขนาดใหญ่ระดับโลก หรือแม้กระทั่งสายการบินภายในประเทศหลายแห่งต้องปิดตัวลง อย่างไรก็ตามสำหรับบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ถือว่าสามารถฝ่าฟันวิกฤติดังกล่าวมาได้ด้วยพลังและความเสียสละของพนักงาน อีกทั้งด้วยความอดทน ความไว้วางใจและการสนับสนุนของผู้ถือหุ้นที่มีต่อบริษัทฯ

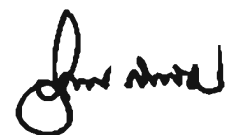
**“อย่างไรก็ตาม
สำหรับบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
ถือว่าสามารถฝ่าฟันวิกฤติดังกล่าวมาได้ด้วยพลัง
และความเสียสละของพนักงาน
 อีกทั้งด้วยความอดทน
ความไว้วางใจและการสนับสนุนของผู้ถือหุ้น
ที่มีต่อบริษัทฯ”**

จากสภาวะวิกฤติรุนแรงในปี 2552 บริษัทฯ ต้องประสบปัญหาทางการเงินจากการขาดสภาพคล่อง ทำให้มีหนี้สินเพิ่มขึ้นกว่า 30,000 ล้านบาท ขณะเดียวกันผู้ถือหุ้นส่วนใหญ่มีอายุการใช้งานมาเป็นเวลานาน ประกอบกับกลุ่มทุนใหญ่ๆ ในตะวันออกกลางได้ทุ่มเททั้งในเรื่องเครื่องบิน การให้บริการ และเงินทุนจำนวนมาก ทำให้สภาวะการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินที่มีผลกระทบต่อบริษัทฯ มีความรุนแรงขึ้น คณะกรรมการบริษัทฯ ไม่ได้วางเฉยต่อการแก้ปัญหาของบริษัทฯ ได้ยึดมั่นและปฏิบัติตามคำสัญญาที่ให้ไว้กับผู้ถือหุ้น ทำการปฏิรูปตามแผนฟื้นฟูของบริษัทฯ ในส่วนคณะกรรมการบริษัทฯ มีการปรับลดต้นทุนค่าใช้จ่ายโดยการปรับลดผลตอบแทนและสิทธิประโยชน์ของคณะกรรมการบริษัทฯ โดยปรับลดค่าตอบแทนและเบี้ยประชุมลง 25% และสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารลง 67% รวมทั้งอดีตกรรมการบริษัทฯ ที่เคยได้รับสิทธิประโยชน์บัตรโดยสารตลอดชีพให้เหลือเพียง 3 ปี และเหลือสิทธิประโยชน์เพียงครึ่งหนึ่งจากที่เคยได้รับ ซึ่งเป็นก้าวแรกที่แสดงถึงความจริงจังของคณะกรรมการชุดนี้ต่อผู้ถือหุ้น

ในด้านแผนฟื้นฟู คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ปรับโครงสร้างทางการเงินระยะสั้น และมีความเข้มงวดทางการเงิน เร่งรัดโครงการต่างๆ ทั้งในเรื่อง การจัดหาเครื่องบินตามแผน การปรับปรุงเรื่องการบริการลูกค้า การปรับเส้นทางบิน การเพิ่มประสิทธิภาพในการซ่อมบำรุงอากาศยาน ทำให้สามารถรองรับการบริการลูกค้าได้ตามเกณฑ์มาตรฐาน เพิ่มประสิทธิภาพการใช้งานของเครื่องบินจาก 10 ชั่วโมงเป็น 12 ชั่วโมงเฉลี่ยต่อเครื่องต่อวัน ซึ่งเป็นการเพิ่มรายได้และผลกำไรให้บริษัทฯ และสะท้อนถึงผลตอบแทนต่อหุ้นที่เพิ่มมากขึ้น

ในด้านการกำหนดนโยบายและอำนาจบริหาร คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ยึดหลักธรรมาภิบาล มีการโอนอำนาจการบริหารจากคณะกรรมการบริษัทฯ สู่ฝ่ายบริหาร โดยการบริหารงานบุคคลได้ให้อำนาจกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ในการบริหารจัดการ และแต่งตั้งระดับผู้บริหารทั้งหมด เพิ่มอำนาจการจัดซื้อจัดจ้างจากวงเงิน 50 ล้านบาท เป็น 200 ล้านบาท และเพื่อให้เกิดความโปร่งใสตามหลักธรรมาภิบาล จึงมีการแยกอำนาจฝ่ายนโยบายกับฝ่ายบริหารอย่างชัดเจน ทำให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการบริหารจัดการ จากวิกฤติที่บริษัทฯ เผชิญ ภายหลังการปฏิรูปเปลี่ยนแปลงทางการเงินระยะสั้นและการปรับระบบบริหารจัดการ ทำให้บริษัทฯ มีผลกำไรเกินกว่าประมาณการจากแผนที่ตั้งไว้ และมีสภาพคล่องเพียงพอต่อการดำเนินงาน

อย่างไรก็ตาม คณะกรรมการบริษัทฯ ยอมรับว่า บริษัทฯ ยังมีความอ่อนแอ และมีความเสี่ยงอีกหลายด้านที่จำเป็นต้องแก้ไข อาทิ การพัฒนาบุคลากร ผู้บิน การลดปัจจัยเสี่ยงของราคาน้ำมัน และปรับปรุงอายุการใช้งานของผู้บินให้น้อยลง คณะกรรมการบริษัทฯ จึงร่วมกับฝ่ายบริหารวางเป้าหมายในการแก้ปัญหาโครงสร้างทางการเงินในระยะที่ 2 กำหนดแผนยุทธศาสตร์ 10 ปี และทำการปฏิรูปครั้งใหญ่ เพื่อให้บริษัทฯ ก้าวสู่การเป็นบริษัทมหาชนที่มีการบริหารจัดการในระบบธรรมาภิบาล รับผิดชอบต่อสังคม ต่อองค์กร และต่อผู้ถือหุ้น เน้นการมีส่วนร่วมของผู้ถือหุ้นในการปฏิรูป ให้ความสำคัญในเสียงของผู้ถือหุ้น แม้จะเป็นเพียง 1 เสียงก็ตาม เพื่อพัฒนาให้การบินไทยมีศักยภาพในการแข่งขันทุกๆ ด้าน อันจะส่งผลต่อการเจริญเติบโตอย่างมั่นคงและยั่งยืนตลอดไปในอนาคต



(อำพน กิตติอำพน)
ประธานกรรมการบริษัทฯ

สารจากกรรมการผู้อำนวยการใหญ่



ไตรมาสแรกของปี พ.ศ. 2552 นับได้ว่าเป็นช่วงที่ท้าทายที่สุดตั้งแต่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้จัดตั้งขึ้นในปี พ.ศ. 2503 บริษัทฯ ประสบกับภาวะขาดสภาพคล่องอย่างรุนแรง จึงได้จัดทำแผนฟื้นฟูธุรกิจระยะเร่งด่วนเพื่อแก้ไขปัญหาการดำเนินงานธุรกิจ และดูแลสภาพคล่องทางการเงิน ซึ่งบริษัทฯ ได้ดำเนินการตามแผนฟื้นฟูฯ และส่งผลให้ในปี พ.ศ. 2552 บริษัทฯ มีผลกำไรจากการดำเนินงานก่อนดอกเบี้ยภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าใช้จ่ายตัดจ่าย (EBITDA) 30,297 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 122 จาก 13,619 ล้านบาทในปี พ.ศ. 2551 มีกำไรสุทธิ 7,344 ล้านบาท เปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2551 ซึ่งขาดทุนสุทธิ 21,379 ล้านบาท และมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นกว่า 92% จาก 7,446 ล้านบาท ในปี พ.ศ. 2551 เป็น 14,300 ล้านบาท ณ สิ้นปี พ.ศ. 2552 ซึ่งสามารถกล่าวได้ว่า บริษัทฯ ประสบความสำเร็จอย่างมากในการฟื้นฟูธุรกิจระยะเร่งด่วนและกลับมามีสภาพคล่องทางการเงินในระดับที่ปลอดภัยมากขึ้น

อย่างไรก็ดี บริษัทฯ ยังต้องเผชิญต่อสภาวะแวดล้อมที่ท้าทายในทุก ๆ ด้าน ตั้งแต่ภาวะวิกฤติเศรษฐกิจและการเมืองทั้งในและต่างประเทศต่าง ๆ ที่มีผลกระทบต่อกิจการของบริษัทฯ อย่างมาก ความผันผวนของราคาน้ำมันซึ่งเป็นต้นทุนหลักของธุรกิจการบิน การแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้น ทั้งจากสายการบินคู่แข่งในภูมิภาคที่เข้มแข็งและมีมาตรฐานการให้บริการที่ดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง การบุกตลาดของสายการบินหน้าใหม่ที่มีทุนหนา

**“ผม พร้อมทั้งคณะผู้บริหาร
และพนักงานบริษัทฯ มีความมุ่งมั่น
ที่จะทำให้การบินไทยกลับมาเป็นสายการบิน
ที่ดีที่สุดสามอันดับแรกของเอเชีย
และดีที่สุดห้าอันดับแรกของโลก”**

รวมถึงการขายตัวอย่างก้าวกระโดดของสายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาค ตลอดจนต้นทุนดำเนินงานของบริษัทฯ ที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องขณะที่ระบบบริหารจัดการอ่อนแอ ซึ่งอาจส่งผลให้บริษัทฯ มีอนาคตที่ไม่แน่นอน

เมื่อได้เข้ารับตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อย่างเป็นทางการในวันที่ 19 ตุลาคมที่ผ่านมา ผมมีความตั้งใจมุ่งมั่นที่จะเข้ามาเสริมสร้างบริษัทฯ ให้กลับมาเป็นความภาคภูมิใจของคนไทยในโลกอีกครั้งหนึ่ง ซึ่งผมพบว่า การที่จะดำเนินการตามความตั้งใจดังกล่าวมีความเป็นไปได้สูงมาก เนื่องจากการต่อยอดจากความแข็งแกร่งที่บริษัทฯ มีอยู่เป็นทุนเดิม อันได้แก่

- ความเป็นผู้นำในธุรกิจการบินของโลกด้านการบริการ ด้วยจิตวิญญาณแห่งการดูแลต้อนรับของพนักงานบริษัทฯ ซึ่งเป็นที่รับรู้กันในสากล
- พนักงานและผู้บริหารที่มีคุณภาพและมีความทุ่มเทให้แก่องค์กรอย่างสูง ซึ่งเห็นได้จากการดำเนินการลดค่าใช้จ่ายได้ตามเป้าหมายของแผนฟื้นฟู แสดงถึงความรักและความเสียสละที่พนักงานและผู้บริหารทุกคนช่วยกันพยายามวิฤติ
- มาตรฐานด้านปฏิบัติการบินที่ดีเยี่ยม ซึ่งการบินไทยมีความปลอดภัยและความน่าเชื่อถือด้านการปฏิบัติการบินในระดับโลก
- ความได้เปรียบของการบินไทยที่มีประเทศไทยเป็นศูนย์กลาง มีความได้เปรียบในแง่ทำเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ และความเป็นแหล่งท่องเที่ยวและวัฒนธรรมที่นักเดินทางทั่วโลกประสงค์มาเยี่ยมชม

ผมและคณะผู้บริหาร ได้ร่วมกันพัฒนาแผนยุทธศาสตร์ 5 ปี (2553-2557) ซึ่งได้รับความเห็นชอบอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ ในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2552 โดยได้กำหนดแนวทางในการสร้างบริษัทฯ ให้มีความเข้มแข็งและยั่งยืนจนเป็นหนึ่งในบริษัทไทยที่จะมีอายุยืนยาวกว่า 100 ปี จากที่บริษัทฯ จะครบรอบอายุ 50 ปีในปี พ.ศ. 2553 อันเป็นที่มาของชื่อแผนยุทธศาสตร์ 5 ปี คือ “Mission TG100”

ภายใต้ Mission TG100 บริษัทฯ จะมุ่งพัฒนาคุณลักษณะที่สำคัญ 3 ประการ คือ ประการแรก เป็นองค์กรที่มุ่งเน้นลูกค้า (Highly Customer Oriented) โดยนำเสนอผลิตภัณฑ์และบริการที่ตรงกับความต้องการของลูกค้า ประการที่สอง เป็นองค์กรที่สามารถแข่งขันได้ (Highly Competitive) โดยเป็นองค์กรที่มีประสิทธิภาพสูงและมีขีดความสามารถในการแข่งขันกับคู่แข่งทั้งในเอเชียและระดับโลก ให้บริการที่มีคุณภาพดีตามความคาดหวังอย่างสม่ำเสมอ ด้วยต้นทุนที่สามารถแข่งขันได้กับคู่แข่ง และประการที่สาม เป็นองค์กรที่มีความคล่องตัวสูง (Highly Dynamic) สามารถตัดสินใจและปรับตัวได้อย่างรวดเร็ว ตามความผันผวนของสภาวะแวดล้อมทางธุรกิจการบินที่เปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา

Mission TG100 มีกลยุทธ์ที่สำคัญ 9 ด้านในการดำเนินการดังกล่าว คือ

1. การกำหนดตำแหน่งยุทธศาสตร์ (Strategic Positioning) โดยกำหนดตำแหน่งยุทธศาสตร์ในลักษณะ “Two-Brand Strategy” โดยให้สายการบินไทย (TG) เป็นสายการบินเครือข่ายที่ให้บริการระดับพรีเมียม “Premium Service Network Airline” และให้สายการบินนกแอร์ (DD) เป็นสายการบินแบบประหยัดชั้นนำในภูมิภาค “Regional Leading Budget Carrier”
2. การสร้างคุณค่าให้แก่ลูกค้า (Customer Value) โดยจะปรับปรุงมาตรฐานการบริการในทุกจุดสัมผัสการให้บริการให้เป็นผู้นำในการให้บริการระดับโลก ตลอดจนพัฒนาโปรแกรมสะสมไมล์ของบริษัทฯ (รอยัล ออคิด พลัส) ให้สามารถรักษาสถานลูกค้าและสามารถสร้างคุณค่าสูงสุดให้แก่ลูกค้า
3. การพัฒนาเครือข่ายเส้นทางบินและฝูงบิน (Route Network and Fleet Strategy) โดยจะเน้นการเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินในตลาดที่มีศักยภาพการทำการค้าที่สูงก่อนที่จะเพิ่มเส้นทางบินใหม่ และพัฒนาแผนฝูงบินระยะสั้น (3-5 ปี) ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นโดยเฉพาะในด้านการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ตลอดจนพัฒนาแผนฝูงบินระยะยาวให้มีเครื่องบินรุ่นใหม่ที่มีประสิทธิภาพสูงเข้าประจำการพร้อมกับพยายามลดจำนวนแบบเครื่องบินให้น้อยลง

4. การพัฒนาผลิตภัณฑ์ (Product Strategy) โดยจะมุ่งพัฒนาที่มุ่งโดยสารชั้นธุรกิจให้เทียบเท่ากับกลุ่มผู้นำตลาด พัฒนาที่มุ่งโดยสารชั้นประหยัดให้อยู่ในระดับที่แข่งขันได้ และทบทวนส่วนผสมของผลิตภัณฑ์ที่มุ่งโดยสารที่เหมาะสมกับความต้องการของตลาด เพื่อให้สามารถสร้างประโยชน์สูงสุดจากพื้นที่โดยสารในเครื่องบิน
5. การพัฒนาระบบกำหนดราคา การบริหารรายได้ และการจัดจำหน่าย (Pricing, Revenue Management and Distribution Strategy) โดยจะเร่งพัฒนาระบบบริหารรายได้ระยะที่ 2 (Origin and Destination) ให้สามารถสร้างรายได้สูงสุดจากที่มุ่งโดยสารที่มีในเครือข่ายเส้นทางบิน จะปรับปรุงระบบการกำหนดราคาบัตรโดยสารให้สามารถทำได้รวดเร็วตามสถานการณ์ตลาดและต้นทุนน้ำมัน ตลอดจนจะปรับเปลี่ยนระบบจัดจำหน่ายให้มีประสิทธิภาพและทันสมัยตามความต้องการของลูกค้าและลดค่าใช้จ่ายในการจัดจำหน่าย
6. การพัฒนาหน่วยธุรกิจให้สามารถแข่งขันได้ (BU Business Strategy) โดยจะพัฒนาหน่วยธุรกิจให้มีอิสระในการบริหารงานและแยกบัญชีทรัพย์สิน หนี้สิน และงบกำไรขาดทุนเพื่อให้มีความรับผิดชอบต่อผลประกอบการของตนเอง จะปรับปรุงการดำเนินงานของหน่วยธุรกิจให้มียุทธศาสตร์ที่ชัดเจนและเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการต้นทุน ตลอดจนจะพัฒนารูปแบบของหน่วยธุรกิจให้เหมาะสมสามารถแข่งขันได้ในระยะยาว
7. การเพิ่มประสิทธิภาพต้นทุนและผลิตภาพ (Cost Efficiency & Productivity) โดยจะพัฒนาโครงสร้างต้นทุนให้เหมาะสม คล่องตัวและสามารถแข่งขัน ด้วยการประยุกต์ใช้แนวทาง Lean and Green ในการเพิ่มผลผลิตพร้อมทั้งรักษาสีสิ่งแวดล้อม รวมทั้งจะบริหารจัดการต้นทุนน้ำมันและการประกันความเสี่ยงด้านราคาอย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนจะเพิ่มประสิทธิภาพของค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรโดยมีอัตราค่าจ้างคนให้เหมาะสมและมีความคล่องตัวมากขึ้น
8. การเพิ่มประสิทธิผลองค์กร (Organization Effectiveness) โดยจะสร้างวัฒนธรรมการทำงานที่เน้นผลงาน (Performance-based culture) จะปรับปรุงนโยบายและกฎระเบียบให้คล่องตัว มีความโปร่งใสมากขึ้น และมีระดับธรรมาภิบาลที่สูงขึ้น รวมถึงจะส่งเสริมให้เกิดการทำงานร่วมกันและการแลกเปลี่ยนข้อมูลความรู้ระหว่างหน่วยงาน ตลอดจนจะพัฒนาทักษะด้านการบริหารจัดการให้แก่ผู้บริหาร และจะเร่งพัฒนาพนักงานที่อยู่ในตำแหน่งที่มีความสำคัญสูงของบริษัทฯ
9. การสร้างความแข็งแกร่งทางการเงิน (Financial Strength) โดยจะปรับปรุงโครงสร้างทางการเงินให้มีความแข็งแกร่ง สามารถรองรับการลงทุนเพื่อการเติบโตทางธุรกิจ และมีสภาพคล่องที่เพียงพอในการรองรับผลกระทบจากวิกฤติการณ์และสถานการณ์ฉุกเฉินต่าง ๆ

Mission TG100 จะใช้ระยะเวลาดำเนินการประมาณ 3 ถึง 5 ปี แต่จะเริ่มดำเนินการโดยทันที ซึ่งมีหลายส่วนได้เริ่มดำเนินการแล้ว เช่น การปรับปรุงรายการอาหารและสารบันเทิงบนเครื่องบิน การพัฒนานโยบายและกระบวนการบริหารความเสี่ยงด้านราคาน้ำมัน การนำแนวคิด “Whistle BLOWER” มาใช้ในการเพิ่มธรรมาภิบาล การประสานความร่วมมือกับสายการบินนกแอร์ในระยะแรก

ผม พร้อมทั้งคณะผู้บริหาร และพนักงานบริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะทำให้การบินไทยกลับมาเป็นสายการบินที่ดีที่สุดสามอันดับแรกของเอเชียและดีที่สุดในโลก พวกเราเชื่อมั่นว่า ด้วยการสนับสนุนจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง พวกเราจะสามารถสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้แก่ลูกค้า สร้างผลตอบแทนที่ดีให้แก่ผู้ถือหุ้น และเป็นความภาคภูมิใจของประเทศไทยในเวทีโลกอีกครั้งหนึ่ง



(ปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์)
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

ผลงานและการดำเนินงานสำคัญปี 2552



- ❖ เปิดจุดบินใหม่เส้นทางไป-กลับ กรุงเทพฯ-ออสโล ประเทศนอร์เวย์ หนึ่งในเส้นทางบินที่อยู่ในแผนวิสาหกิจ 10 ปีของบริษัทฯ ที่วางแผนจะขยายเครือข่ายทางการบิน ซึ่งถือเป็นจุดแข็งของการบินไทยที่ตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารในการเดินทางไปยังจุดหมายต่าง ๆ ได้ครอบคลุมทั่วโลก
- ❖ เปิดบริการบินกรุงเทพฯ-คูไบ ด้วยชั้นที่นั่งรอยัล เฟิร์สคลาส เป็นครั้งแรก ด้วยเครื่องบินแบบแอร์บัส A340 -600
- ❖ เปิดเส้นทางบินใหม่ภูเก็ต-ฮ่องกง ด้วยเครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 เพื่อรองรับความต้องการของผู้โดยสาร และคาดว่าจะเปิดอีกเส้นทางหนึ่งที่จะสร้างรายได้ให้กับบริษัทฯ
- ❖ เปิดตัวโครงการ GOT Campaign (Government of Thailand) ซึ่งเป็นโครงการที่ส่งเสริมให้ลูกค้า ข้าราชการ และพนักงานรัฐวิสาหกิจทั่วประเทศ สามารถเข้าถึงผลิตภัณฑ์และบริการต่าง ๆ ของบริษัทฯ ได้อย่างทั่วถึง และจะได้รับสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ มากมาย
- ❖ บริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการควบคุมค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานในส่วนที่ไม่ใช่ น้ำมันเชื้อเพลิง โดยสามารถลดค่าใช้จ่ายลงได้ 12,774 ล้านบาท เมื่อเทียบกับปี 2551 และสามารถลดได้มากกว่าเป้าหมายที่ตั้งไว้เท่ากับ 11,840 ล้านบาท มาจากการปรับลดค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร ค่าใช้จ่ายของนักบินและลูกเรือ ค่าใช้จ่ายในการตลาด การขายและโฆษณา ค่าเช่าเครื่องบิน เครื่องยนต์และอะไหล่
- ❖ เป็นสายการบินแรกในเอเชียแปซิฟิก ที่ได้ลงนามบันทึกข้อตกลงกับสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ เพื่อศึกษาแนวทางการมีส่วนร่วมลดการปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของผู้โดยสารที่เดินทางด้วยสายการบินไทย แสดงถึงความรับผิดชอบต่อสังคมและสภาวะแวดล้อมของสายการบินชั้นนำของโลก
- ❖ บริษัทฯ ประกาศสนับสนุนนโยบายการลดการปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากอุตสาหกรรมการบินในการประชุมตามกรอบอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ที่กรุงโคเปนเฮเกน ประเทศเดนมาร์ก
- ❖ บริษัทฯ เป็นเจ้าภาพจัดงานประชุมใหญ่ผู้ให้บริการและผู้ให้บริการการขนส่งสินค้าทางอากาศจากทั่วโลก “IATA World Cargo Symposium 2009” ร่วมกับสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ระหว่างวันที่ 2-5 มีนาคม 2552 ณ โรงแรมเซ็นทารา แกรนด์ เซ็นทรัล วิลด์
- ❖ ฝ่ายการพาณิชย์สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ของบริษัทฯ ได้รับมอบใบรับรองระบบคุณภาพมาตรฐาน ISO 9001 : 2008 เวอร์ชันล่าสุด เป็นหน่วยงานแรกของบริษัทฯ จากการตรวจสอบของบริษัท Bureau Veritas Certification (Thailand) จำกัด ซึ่งลูกค้าที่ใช้บริการของไทยคาร์โก้สามารถมั่นใจได้ว่าจะได้รับการที่มีคุณภาพมาตรฐานระดับโลก

รางวัลและเกียรติยศ

- ❖ รับรางวัลอันดับ 2 ประเภทสายการบินยอดเยี่ยมของเอเชีย จากการประกาศรางวัล โก อวอร์ดส ซึ่งผลการจัดอันดับได้มาจากผลการสำรวจความคิดเห็นของผู้โดยสารชาวยุโรปผ่านทางเว็บไซต์ www.goasia.de ระหว่างเดือนตุลาคม 2551 - 15 กุมภาพันธ์ 2552 และยังได้รับรางวัลอันดับ 2 ประเภทสายการบินระหว่างทวีปยอดเยี่ยมจากงาน Grand Travel Award Ceremony ซึ่งผลการจัดอันดับได้มาจากการโหวตลงคะแนนของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวมากกว่า 1,200 บริษัทในกลุ่มประเทศสแกนดิเนเวีย
- ❖ รางวัลพลตตินัมแบรอนด์ ประเภทสายการบินที่น่าเชื่อถือมากที่สุดจากผู้บริโภคประจำปี 2552 ทั้งนี้ การบินไทยได้รับรางวัลนี้ต่อเนื่องเป็นปีที่ 10 จากนิตยสาร Reader's Digest
- ❖ รางวัลสถานประกอบการดีเด่นด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาวะแวดล้อมในการทำงานระดับประเทศ ประจำปี 2552

- ❖ 3 รางวัลสายการบินดีเด่นของโลก ประจำปี 2009 จากเว็บไซต์ สمارท์ แทรเวล เอเชีย ได้แก่ รางวัลยอดเยี่ยมอันดับ 2 ประเภทการบริการบนเครื่องบินดีเด่น รางวัลยอดเยี่ยมอันดับ 3 ประเภทสายการบินดีเด่นของโลก และรางวัลยอดเยี่ยมอันดับ 3 ประเภทชั้นธุรกิจดีเด่น
- ❖ รางวัลชนะเลิศ ผลักดันซอฟต์แวร์ดีเด่นแห่งชาติ ประจำปี 2009 สาขาการท่องเที่ยวและการโรงแรม จากการออกแบบและพัฒนาซอฟต์แวร์ Cabin Attendant Pre-Flight Study and Briefing System ซึ่งสามารถดูข้อมูลต่าง ๆ ของแต่ละเที่ยวบินได้แบบ On-line Real Time ทำให้ผู้ปฏิบัติงานที่สามารถเตรียมการบินก่อนที่จะถึงเวลาปฏิบัติงานจริง ผ่านเครือข่ายอินเทอร์เน็ตที่มีความปลอดภัยสูงได้ทุกที่ ทุกเวลา
- ❖ ได้รับใบรับรอง ด้านการซ่อมบำรุงอุปกรณ์สำหรับใช้ในภาวะฉุกเฉินบนเครื่องบิน ตามมาตรฐานของกรมควบคุมความปลอดภัยการขนส่ง และบรรจุภัณฑ์วัตถุอันตราย กระทรวงคมนาคม ประเทศสหรัฐอเมริกา แสดงถึงคุณภาพในการปฏิบัติงานได้ในระดับสากลของบริษัทฯ ของหน่วยงานซ่อมบำรุงอุปกรณ์และบริภัณฑ์อากาศยาน
- ❖ ฝ่ายcrewการบินได้รับมอบใบรับรองระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001: 2004 จากบริษัท Bureau Veritas Certification (Thailand)

กิจกรรมเกิดพระเกียรติ

- ❖ การบินไทยเปิดตัวโครงการไมล์สร้างบุญ 2552 ปีที่ 2 ซึ่งเป็นการเชิญชวนให้สมาชิก รอยัล ออร์คีด พลัส ร่วมกุศลโดยการบริจาคไมล์ เพื่อนำไปใช้ในการเผยแพร่พระพุทธศาสนาและร่วมสืบสานพระปณิธานในสมเด็จพระเจ้าพี่นางเธอ เจ้าฟ้ากัลยาณิวัฒนา กรมหลวงนราธิวาสราชนครินทร์ ในโครงการอัญเชิญพระไตรปิฎกสากล (อักษรโรมัน) ชุด 40 เล่ม ไปประดิษฐานยังนานาประเทศทั่วโลก
- ❖ บริษัทฯ โดยสมาคมพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินไทยเป็นเจ้าภาพพิธีได้ชีวิตโค-กระบือ ภายใต้โครงการทานชีวิต เศรษฐกิจพอเพียง รวมใจไทยเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ของสถาบันพระปกเกล้า โดยรับเงินบริจาคเป็นเงินจำนวน 2,048,675 บาท (สองล้านสี่หมื่นแปดพันหกกร้อยเจ็ดสิบห้าบาทถ้วน) สามารถได้ชีวิตโค-กระบือ ได้ทั้งสิ้นจำนวน 83 ตัว และได้ถูกส่งมอบให้กับเกษตรกรพื้นที่ จังหวัดศรีสะเกษ จังหวัดอำนาจเจริญ และจังหวัดพิจิตร
- ❖ ร่วมลงนามถวายพระพรพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวให้ทรงหายจากอาการพระประวัธน์ ศาสดาสิริราช 100 ปี โรงพยาบาลศิริราช โดยมีกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริหารระดับสูง พร้อมด้วยพนักงานจากฝ่ายต่าง ๆ ร่วมลงนามถวายพระพร
- ❖ บริษัทฯ โดยสมาคมสโมสรพนักงานการบินไทยได้ร่วมโครงการบรรพชาสามเณรภาคฤดูร้อนเพื่อเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เนื่องในโอกาสมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา 82 พรรษา 5 ธันวาคม 2552 จัดโดยสำนักงานพุทธมณฑล สำนักงานพระพุทธศาสนาแห่งชาติ ซึ่งมีบุตรพนักงานอายุระหว่าง 11-14 ปี บรรพชาเป็นสามเณรจำนวน 30 คน
- ❖ ทัวร์เอื้องหลวง จัดโครงการ “จาริกแดนพุทธภูมิ ตามรอยพระศาสดา” เพื่อร่วมพิธีทอดผ้าพระกฐินพระราชทานของบริษัทฯ ณ วัดไทยพุทธคยา สาธารณรัฐอินเดีย และยังจัดให้มีโครงการ “พาพ่อลัดฟ้า จาริกแดนพุทธภูมิ” ร่วมจาริกบุญสวนมนต์ เจริญจิตภาวนาถวายเป็นพระราชกุศล เนื่องในวันเฉลิมพระชนมพรรษาของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว
- ❖ จัดกิจกรรมบริจาคโลหิต เพื่อร่วมถวายเป็นพระราชกุศลและฉลองพระชนมายุ 84 พรรษา สมเด็จพระเจ้าภคินีเธอ เจ้าฟ้าเพชรรัตนราชสุดา สิริโสภาพัณณวดี เนื่องในวันคล้ายวันประสูติ โดยมีพนักงานเข้าร่วมบริจาคโลหิตเป็นจำนวน 90,150 ยูนิต
- ❖ จัดกิจกรรม “9 ในดวงใจ เทิดพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว” โดยเชิญชวนให้พนักงานร่วมกันร้องเพลงสรรเสริญพระบารมีถวายแด่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ในวันพุธที่ 9 กันยายน 2552 เวลา 9 นาฬิกา 9 นาที ซึ่งถือเป็นเลขมงคล โดยในพิธีมีการเปิดกรวยดอกไม้ถวายราชสักการะ กล่าวถวายพระพรชัยมงคล และร่วมร้องเพลงสรรเสริญพระบารมีและสดุดีมหาราชา
- ❖ บริษัทฯ ร่วมกับสมาคมสโมสรพนักงานการบินไทย จัดพิธีอุปสมบทหมู่ 5 ธันวาคมมหามงคล เพื่อถวายเป็นพระราชกุศล

แต่องค์พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เนื่องในวโรกาสที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ทรงพระเจริญพระชนมพรรษา ครบ 82 พรรษา โดยมีพนักงานบริษัทฯ จำนวน 99 นาย เข้าร่วมอุปสมบทหมู่ ณ พระอุโบสถ วัดสระเกศราชวรมหาวิหาร และไปจำพรรษา ณ วัดทุ่งลาดหญ้า จังหวัดกาญจนบุรี

- ❖ ในวโรกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา 12 สิงหาคม 2552 ครบ 77 พรรษา “การบินไทยมอบพลังใจ เพื่อผู้ไร้ที่พึ่ง” เปิดโอกาสให้บุคคลไร้ที่พึ่งหญิง จำนวน 77 คน จากสถานสงเคราะห์คนไร้ที่พึ่งหญิงธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี เข้าเยี่ยมชมห้องฝึกจำลองบริการผู้โดยสารบนเครื่องบิน พร้อมเลี้ยงอาหารกลางวันให้กับคณะฯ ณ ศูนย์ลูกเรือ หลักสี่
- ❖ สนับสนุนทุนการศึกษาจำนวน 109 ทุน ให้แก่ภิกษุ สามเณร เด็กนักเรียนในระดับประถมศึกษา มัธยมศึกษา และอุดมศึกษาที่มีความประพฤติดี แต่ขาดแคลนทุนทรัพย์ในจังหวัดขอนแก่น รวมเป็นจำนวนเงิน 300,000 บาท เนื่องในวันคล้ายวันพระราชสมภพสมเด็จพระศรีนครินทราบรมราชชนนี เพื่อเป็นการน้อมรำลึกถึงพระกรุณาธิคุณ และถวายเป็นพระราชกุศลในโอกาส 109 ปี สมเด็จพระเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 9 ณ วัดศรีจันทร์ จังหวัดขอนแก่น
- ❖ จัดกิจกรรม “การบินไทย สร้างฝันพลังใจ ให้เด็กไทย เพื่อในหลวง” เพื่อถวายเป็นพระราชกุศลแด่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เนื่องในวโรกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา 5 ธันวาคม 2552 ครบ 82 พรรษา ทั้งนี้เพื่อสนองแนวพระราชดำริเกี่ยวกับการพัฒนาเด็กและเยาวชน โดยการบินไทยได้เชิญเยาวชนจากหมู่บ้านเด็กโสสะ แห่งประเทศไทย และเยาวชนผู้พิการทางการได้ยินจากโรงเรียนเศรษฐเสถียร ในพระบรมราชูปถัมภ์ จำนวน 82 คน เข้าเยี่ยมชมโรงซ่อมอากาศยานของการบินไทยที่ใหญ่ที่สุดในโลก โดยมีพนักงานจากฝ่ายช่างให้การต้อนรับและดูแลให้ความรู้แก่เยาวชนอย่างใกล้ชิด เพื่อเป็นการส่งเสริมให้เด็กและเยาวชนสามารถพัฒนาได้อย่างเต็มที่ในทุกๆ ด้าน และจุดประกายให้กับเด็กๆ ที่เป็นอนาคตของสังคมไทยได้ก่อให้เกิดแรงบันดาลใจในการเลือกประกอบอาชีพเลี้ยงตนเองได้โดยไม่เป็นภาระต่อสังคม
- ❖ สนับสนุนการจัดทำและจัดพิมพ์หนังสือ “KING BHUMIBOL: Strength of the Land” ของคณะกรรมการเสริมสร้างเอกลักษณ์ของชาติ เป็นระยะเวลายาวนานเกือบ 10 ปี เพื่อให้ประชาชนคนไทย เยาวชนไทย นักเรียน นิสิต นักศึกษา ได้มีโอกาสอ่าน ซึ่งการได้รับรางวัลในครั้งนี้จะทำให้ชาวต่างชาติได้เข้าใจและเข้าถึงพระราชกรณียกิจของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวที่ทรงงานหนักตลอดระยะเวลากว่า 60 ปี เพื่อประโยชน์สุขของประชาชนคนไทยมาโดยตลอด

กิจกรรมเพื่อสังคม

- ❖ บริษัทฯ โดยสมาคมสโมสรพนักงานการบินไทย มอบเงินสนับสนุนโครงการปรับปรุงห้องเรียนและโครงการสุขภาพโรงอาหาร จำนวน 483,148 บาท ให้กับคณะครูโรงเรียนตำรวจตระเวนชายแดนการบินไทย จังหวัดสระแก้ว
- ❖ บริษัทฯ โดยสมาชิกสมาคมสโมสรพนักงานการบินไทยได้มอบอุปกรณ์การกีฬาแก่โรงเรียนตำรวจตระเวนชายแดนการบินไทย จังหวัดสระแก้ว ซึ่งการมอบอุปกรณ์กีฬาในครั้งนี้ได้จากการรวบรวมเงินบริจาคของพนักงาน
- ❖ จัดโครงการ “หนานี้ร่วมห่มใจให้คลายหนาว แด่น้องๆ คชด.การบินไทย” เพื่อรวบรวมเสื้อกันหนาวที่ให้กับเยาวชนโรงเรียนตำรวจตระเวนชายแดนการบินไทยเพื่อใช้ในฤดูหนาว
- ❖ กิจกรรม “การบินไทย ปลูกชีวิตให้แผ่นดิน” ณ พื้นที่ศูนย์ศึกษาการพัฒนาห้วยทราย อันเนื่องมาจากพระราชดำริ จังหวัดเพชรบุรี โดยนักบินและพนักงานการบินไทย ร่วมอนุรักษ์ทรัพยากรป่าไม้และสิ่งแวดล้อมตามแนวพระราชดำริอย่างต่อเนื่อง การบินไทยเป็นหน่วยงานแรกที่ได้รับอนุญาตให้ทำการปลูกและบำรุงรักษาป่าร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการพิเศษเพื่อประสานงานโครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริ (กปร.)
- ❖ ร่วมออกร้านในงาน “เพื่อนพึ่ง (ภาฯ) 2552” โดยมูลนิธิอาสาเพื่อนพึ่ง (ภาฯ) ขยายภาค สภาอากาศไทย ณ พระตำหนักวังสวนกุหลาบ โดยนำสินค้าพื้นเมืองจากสถานต่างประเทศที่การบินไทยทำการบินมาจำหน่าย โดยรายได้หลังหักค่าใช้จ่ายได้นำขึ้นทูลเกล้าฯ ถวายพระเจ้าวรวงศ์เธอ พระองค์เจ้าโสมสวลี พระวรราชาทินัดดามาตุ เพื่อสมทบทุนมูลนิธิฯ
- ❖ ตั้ง SPA Team (Special Process Audit) เพื่อติดตามและตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ 2009 (H1 N1)

ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป



	งบการเงินรวม		
	2552 (ม.ค.-ธ.ค.)	2551 (ม.ค.-ธ.ค.)	2550 (ม.ค.-ธ.ค.)

งบกำไรขาดทุน

รายได้รวม	(ล้านบาท)	163,875	202,606	199,921
ค่าใช้จ่ายรวม	(ล้านบาท)	150,030	*220,720	188,656
กำไร (ขาดทุน) ก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้	(ล้านบาท)	13,845	(18,114)	11,265
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	(ล้านบาท)	7,344	(21,379)	4,368

* รวมสำรองค่าความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกรณีกฎหมายป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม และผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินจำนวน 4,290 ล้านบาท และ 4,426 ล้านบาทตามลำดับ

งบดุล

สินทรัพย์รวม	(ล้านบาท)	271,694	259,534	280,275
หนี้สินรวม	(ล้านบาท)	218,450	213,652	212,250
ส่วนของผู้ถือหุ้น	(ล้านบาท)	53,244	45,882	68,025

หุ้น

จำนวนหุ้นสามัญที่ออกและชำระแล้ว	(ล้านหุ้น)	1,698.90	1,698.90	1,698.90
มูลค่าหุ้นที่ตราไว้	(บาท)	10.00	10.00	10.00
กำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อหุ้น	(บาท)	4.32	(12.58)	2.57
เงินปันผลจ่ายต่อหุ้น	(บาท)		-	1.80

อัตราส่วนทางการเงิน

อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อรายได้รวม	(ร้อยละ)	4.5	(10.6)	2.2
อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวม	(ร้อยละ)	2.8	(7.9)	1.7
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	(ร้อยละ)	14.8	(37.5)	6.5
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	(เท่า)	4.1	4.7	3.1

หมายเหตุ เนื่องจากมีการเปลี่ยนรอบปีบัญชีใหม่เป็นตามปีปฏิทิน (1 ม.ค.-31 ธ.ค.) บริษัทฯ ได้ปรับปรุงงบการเงินของปี 2550 ให้มีรอบระยะเวลาที่เปรียบเทียบกันได้กับรอบระยะเวลาที่เปลี่ยนแปลงใหม่ซึ่งเริ่มตั้งแต่ปี 2551 เป็นต้นไป

ลักษณะการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ



บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม และเป็นสายการบินแห่งชาติที่รับผิดชอบกิจการการบินพาณิชย์ทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศและเส้นทางบินภายในประเทศ โดยแยกการบริหารออกเป็นธุรกิจหลัก คือ ธุรกิจสายการบิน และหน่วยธุรกิจ ซึ่งเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขนส่ง ดังนี้

ธุรกิจสายการบิน

ธุรกิจสายการบินเป็นกิจการหลักของบริษัทฯ ประกอบด้วยการบริหารขนส่งผู้โดยสาร และการบริการขนส่งสินค้า พัสดุภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์ โดยบริษัทฯ ได้ให้บริการขนส่งในเส้นทางบินไปยังจุดหมายต่าง ๆ ทั้งแบบเที่ยวบินประจำ และเที่ยวบินเช่าเหมาลำ ในเส้นทางบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ

กิจการหน่วยธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องโดยตรงกับการขนส่ง

หน่วยงานธุรกิจซึ่งเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องเนื่องโดยตรงกับการขนส่งเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการขนส่งทางอากาศ จะต้องมีการดำเนินการที่สอดคล้องต่อเนื่องกันอย่างเป็นระบบ เพื่อให้เครื่องบินสามารถออกเดินทางจากสถานีต้นทางและถึงสถานีปลายทางตรงตามกำหนดเวลาที่ระบุในตารางบิน ด้วยความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัย ทำให้เกิดความเชื่อถือและความมั่นใจแก่ผู้โดยสาร ซึ่งมีรายละเอียดการให้บริการต่าง ๆ ดังนี้

● กิจการบริการลูกค้าภาคพื้น (Ground Customer Services)

- บริการตรวจรับผู้โดยสาร ตรวจสอบและบันทึกน้ำหนักกระเป๋าสัมภาระของผู้โดยสารพร้อมติด Baggage Tag (Check-in Service)
- บริการผู้โดยสารขาออก (Departure Gate Services) การตรวจนับผู้โดยสารขึ้นเครื่อง การบริการผู้โดยสารต่อเครื่อง (Transit) และการให้บริการผู้โดยสารขาเข้า (Arrival Gate Services)
- บริการผู้โดยสารพิเศษต่าง ๆ (Special Services) เช่น ผู้โดยสาร VIP, First Class, Business Class, ผู้สูงอายุ ผู้ป่วย/คนพิการ เป็นต้น
- บริการห้องรับรองพิเศษ (Lounge Services) สำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่ง ผู้โดยสารชั้นธุรกิจ และสมาชิกบัตรทอง ตลอดจนการให้บริการ Royal Orchid Spa สำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่งและผู้โดยสารชั้นธุรกิจที่เดินทางโดยสายการบินไทย
- บริการควบคุมระวางบรรทุกเครื่องบิน (Load Control) ได้แก่ การวางแผนระวางบรรทุก การคำนวณน้ำหนักบรรทุก และการดูแล Loading และ Unloading กระเป๋าสัมภาระของผู้โดยสาร รวมทั้งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์
- บริการด้านกระเป๋าและสัมภาระของผู้โดยสารขาเข้า (Baggage Services) ได้แก่ การติดตามกระเป๋าสัมภาระที่สูญหายและซ่อมแซมกระเป๋าที่ชำรุด รวมถึงการบริการนำส่งสัมภาระล่าช้าแก่ผู้โดยสารถึงที่พัก
- บริการสายการบินลูกค้า โดยให้บริการด้านผู้โดยสาร กระเป๋าสัมภาระ ห้องรับรองพิเศษ การควบคุม การบรรทุก และการบริการพิเศษ ตามที่กำหนดในสัญญาการให้บริการ

● กิจการบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น (Ground Support Equipment Services)

- บริการลากจูงอากาศยานเข้า-ออกจากสะพานเทียบเครื่องบิน (Aerobridge) หรือจุดจอดอากาศยานภายในลานจอด (Remote bay) ด้วยรถเคลื่อนย้ายอากาศยาน (Aircraft Towing Tractor)
- บริการผู้โดยสารขึ้น-ลงจากอากาศยานด้วยรถบันได (Passenger Step)
- บริการรับ-ส่งผู้โดยสารและรถโดยสารระหว่างอาคารผู้โดยสารกับอากาศยานโดยรถรับ-ส่งผู้โดยสาร (Passenger Ramp Bus)
- บริการนำค้มน้ำใช้ภายในอากาศยานด้วย Water Service Unit
- บริการขนถ่ายสิ่งปฏิกูลจากอากาศยานด้วย Toilet Service Unit
- บริการทำความเย็นและบริการจ่ายกระแสไฟฟ้าภายในอากาศยานขณะจอดด้วย Air Condition Unit และ Ground Power Unit
- บริการจ่ายลมร้อนสำหรับติดเครื่องยนต์อากาศยานด้วย Air Starter Unit
- บริการรูดสายพาน (Conveyor Belt) เพื่อลำเลียงกระเป๋าสัมภาระผู้โดยสาร
- บริการนำส่งสัมภาระผู้โดยสารระหว่างอาคารผู้โดยสารกับอากาศยาน
- บริการนำส่งตู้สินค้า (Unit Load Devices / ULD) ระหว่างอาคารคลังสินค้ากับอากาศยานและบริการลำเลียงตู้สินค้าเข้า-ออกจากอากาศยาน
- บริการทำความสะอาดภายในอากาศยาน (Aircraft Interior Cleaning)
- บริการซ่อมบำรุงและตรวจเช็คตามระยะเวลาสำหรับอุปกรณ์ภาคพื้นและยานพาหนะประเภทต่าง ๆ
- บริการซ่อมตู้สินค้า (Unit Load Device / ULD) ตามระบบมาตรฐานสากล

● กิจการพาณิชย์สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ (Cargo and Mail Commercial)

- บริการสำรองระวางสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์
- บริการควบคุมและวางแผนระวางบรรทุกสินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ และสัมภาระผู้โดยสาร (Space Control and Load Planning)
- บริการจัดการเก็บรักษาสินค้า (Warehouse Storage)
- บริการตรวจสอบสภาพหีบห่อ ชั่งน้ำหนัก ตรวจสอบนับคัดแยก และจัดบรรทุก ขนถ่ายสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์
- บริการจัดการเอกสาร สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ (Cargo and Mail Documentation)
- บริการจัดทำบัญชีเรือขาออก (Cargo and Mail Manifesting)
- บริการรวบรวมใบขนส่งสินค้าและรายงานอากาศยานเข้า-ออกต่อกรมศุลกากร
- บริการรับแจ้งสินค้าที่ชำรุดสูญหาย (Cargo Tracing)
- บริการรับส่งข้อมูลสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ให้แก่สายการบินลูกค้าและสถานีต่างประเทศ
- บริการข้อมูลและสถิติการนำเข้าและส่งออกสินค้า
- บริการควบคุมบริการที่จัดเก็บและจัดหาอุปกรณ์บรรทุกสินค้าและสัมภาระผู้โดยสาร (Unit Load Devices Control)
- บริการติดตามข้อมูลและตรวจสอบสถานภาพการขนส่ง (Track and Trace) ผ่านทางเว็บไซต์
- ศูนย์บริการสินค้าสดและผลไม้ (Perishable Services Center) เพื่อรักษาคุณภาพและความสดของสินค้า
- ศูนย์บริการสินค้าเร่งด่วน (Express Services Center)

● กิจการครัวการบิน (Catering Services)

- บริการจัดหา และผลิตอาหาร/เครื่องดื่ม เพื่อบริการผู้โดยสารบนเครื่องบิน สำหรับสายการบินบริษัท และสายการบินถูกค้า
- ดำเนินกิจการภัตตาคารและ Snack Bar ณ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ภูเก็ต เชียงราย และกระบี่
- ดำเนินกิจการภัตตาคาร “Yellow Orchid” ณ อาคารปฏิบัติการ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และ Puff & Pie Cafeteria ณ อาคารรักคุณเท่าฟ้า ท่าอากาศยานดอนเมือง
- บริการจัดเลี้ยงทั้งในและนอกสถานที่ และดำเนินธุรกิจร้านเบเกอรี่ Puff & Pie จำนวน 40 แห่ง (ในกรุงเทพฯ 32 แห่ง และต่างจังหวัด 8 แห่ง) ณ สถานที่ราชการ และหน่วยงานของรัฐ อีกทั้งยังมี ร้าน Puff & Pie สาขาเฉพาะกิจที่เปิดจำหน่ายเป็นประจำอีก 6 แห่ง ในสถานที่เอกชน
- บริการอาหารและเครื่องดื่มให้กับการประชุมของหน่วยงานต่าง ๆ ภายในบริษัทฯ
- บริการ Snack Box และอาหารกล่อง ในงานต่าง ๆ นอกสถานที่ เช่น งานสวดพระอภิธรรม งานประชุม งานกีฬา งานนิทรรศการ เป็นต้น
- บริการอาหารให้แก่พนักงาน (Staff Canteen) เพื่อเป็นสวัสดิการ ณ สำนักงานใหญ่ ฝ่ายช่าง ศูนย์ฝึกอบรม ลูกเรือ และอาคารศูนย์ปฏิบัติการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- จัดฝึกอบรมหลักสูตรการทำอาหารและเบเกอรี่ให้แก่บุคคลทั่วไป
- บริการอาหารและเครื่องดื่มในงานมหกรรมต่าง ๆ (Special Event Catering) เช่น งาน World EXPO ที่ไอจี ประเทศญี่ปุ่น อาหาร Take Home 50,000 กล่อง ที่วัดพระธรรมกาย เป็นต้น
- งานผลิตขนมปังและเบเกอรี่แช่แข็ง สำหรับส่งออกหารายได้ ปัจจุบันจำหน่ายให้แก่ ครัวการบิน Gate Gourmet และบริษัท Cosmo Enterprise Co., Ltd. ครัวการบิน ในประเทศญี่ปุ่น
- งานผลิตขนมปังและเบเกอรี่จำหน่ายให้แก่ร้าน Puff & Pie Supreme Bakery Delight ซึ่งดำเนินงานโดยผู้แทนจำหน่ายที่ได้รับการคัดเลือกและแต่งตั้งจากฝ่ายครัวการบิน
- งานผลิตและจำหน่ายผลิตภัณฑ์ “เอื้องหลวง” เช่น น้ำแกงสำเร็จรูป (Retort Pouch), Salad Dressing เครื่องดื่มต่าง ๆ อาทิ น้ำส้ม น้ำผลไม้รวม น้ำมะขาม น้ำดื่ม เป็นต้น

● กิจการซ่อมบำรุงอากาศยาน (Technical Services)

- บริการตรวจทางเทคนิค และซ่อมบำรุงชั้นลานจอด (Line and Light Maintenance) ทุกครั้งที่เครื่องบินจอดแวะ (Transit) และจอดค้างคืน (Night stop) ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานอื่น ๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้เปิดให้บริการ 24 ชั่วโมง
- บริการซ่อมบำรุงขั้นโรงงาน (Heavy Maintenance) สำหรับเครื่องบินที่ผลิตจากบริษัทโบอิง (แบบโบอิง 747 แบบโบอิง 777 แบบโบอิง 737) และผลิตจากบริษัทแอร์บัส (แอร์บัส A300-600 แอร์บัส A330 แอร์บัส A340) นอกจากนี้ ยังมีเครื่องบินแบบอื่นอีก อาทิ เอทีอาร์-72 ที่ผลิตจากบริษัท อาโรสตาเซีย ประเทศฝรั่งเศส เป็นต้น
- บริการปรับปรุงที่นั่งผู้โดยสาร และระบบให้ความบันเทิงบนเครื่องบินแบบโบอิง 747-400 แบบโบอิง 777-200 และแบบโบอิง 777-300 โดยศูนย์ซ่อมอากาศยานดอนเมือง กรุงเทพฯ และศูนย์ซ่อมอากาศยานอุตะเกา จังหวัดระยอง
- ซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ที่ผลิตโดยบริษัท General Electric แบบ CF6-80 และแบบ CF6-50 รวมทั้งอุปกรณ์เครื่องบินต่าง ๆ

- ซ่อมบำรุงเครื่องบินให้ฝูงบินของบริษัท สายการบิน นกแอร์ จำกัด ฝูงบินของกองบินตำรวจ และหน่วยราชการสำคัญต่าง ๆ
- ส่งวิศวกรอากาศยานเป็นผู้แทนของบริษัทฯ ไปประจำที่เมืองตูลูส (Toulouse) ประเทศฝรั่งเศส เพื่อประสานงานกับบริษัทแอร์บัส ในการสร้างเครื่องบินตามคำสั่งซื้อของบริษัทฯ

กิจกรรมที่สนับสนุนการขนส่ง

กิจการที่สนับสนุนการขนส่งประกอบด้วย บริการอำนวยความสะดวก การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน และการจำหน่ายสินค้าที่ระลึก

- การให้บริการอำนวยความสะดวก (Dispatch Services) เป็นการให้บริการข้อมูลเกี่ยวกับ รายละเอียดของเส้นทางบิน ตกขณะอากาศ เพื่อให้เครื่องบินสามารถไปถึงที่หมายได้อย่างปลอดภัยแก่เที่ยวบินของบริษัทฯ และสายการบินลูกค้า
- การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน (Sales on Board) ในปี 2551 จนถึงปัจจุบัน บริษัทฯ ได้ทำสัญญากับ King Power Marketing and Management Co., Ltd. ให้เป็นผู้จำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน
- การจำหน่ายสินค้าที่ระลึก (THAI Shop) บริษัทฯ ได้ดำเนินการเปิดร้านจำหน่ายสินค้าที่ระลึกรวมทั้งสิ้น 5 สาขา ประกอบด้วย ที่สำนักงานใหญ่ของบริษัทฯ สำนักงานหลานหลวง สำนักงานสีลม สำนักงานเชียงใหม่ ศูนย์ปฏิบัติการ (Operation Center : OPC) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

โครงสร้างรายได้ของบริษัทฯ



รายได้จากการดำเนินงานของบริษัทฯ มีลักษณะดังนี้

1. รายได้ค่าบริการขนส่งผู้โดยสารและค่าระวางสำหรับน้ำหนักสัมภาระเกินพิกัด ได้แก่ รายได้จากผู้โดยสารใช้บริการในการเดินทาง และค่าระวางสำหรับน้ำหนักสัมภาระเกินพิกัดในแต่ละเส้นทางของบริษัทฯ (รวมรายได้จากการขนส่งแบบเช่าเหมาลำ)
2. รายได้ค่าระวางขนส่งสินค้าตามน้ำหนัก ประเภท ขนาด และจุดหมายปลายทาง
3. รายได้ค่าขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์
4. รายได้จากกิจการที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการขนส่งทางอากาศในลักษณะหน่วยธุรกิจ และกิจการที่สนับสนุนการขนส่ง
5. รายได้จากการดำเนินงานของบริษัทย่อย
6. รายได้อื่น ๆ

	ปี 2552		ปี 2551		ปี 2550	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการดำเนินงานในเส้นทางบินในประเทศ						
การบริการขนส่งผู้โดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	15,177	9.26	16,080	7.94	13,434	6.72
การบริการขนส่งสินค้า	378	0.23	376	0.18	392	0.19
การบริการขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์	1	-	3	-	-	-
รายได้จากกิจการอื่น ๆ ในประเทศ						
กิจการที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขนส่ง	6,821	4.17	7,976	3.94	8,156	4.08
กิจการที่สนับสนุนการขนส่ง	574	0.35	692	0.34	787	0.39
รวมรายได้จากการดำเนินงานภายในประเทศ	22,951	14.01	25,127	12.40	22,769	11.38
รายได้จากกิจการขนส่งในเส้นทางบินระหว่างประเทศ						
การบริการขนส่งผู้โดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	119,302	72.80	148,238	73.19	147,124	73.55
การบริการขนส่งสินค้า	18,148	11.08	25,464	12.57	25,665	12.83
การบริการขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์	822	0.50	911	0.45	978	0.49
รวมรายได้จากการดำเนินงานระหว่างประเทศ	138,272	84.38	174,613	86.21	173,767	86.87
รายได้จากการดำเนินงานของบริษัทย่อย						
บริษัท ไทย-อะมาดิวส์ เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด	380	0.23	378	0.19	373	0.19
รวมรายได้จากการดำเนินงาน	161,603	98.62	200,118	98.80	196,909	98.44
รายได้อื่น						
ส่วนได้เสียในกำไรสุทธิของบริษัทร่วม	(9)	(0.01)	(65)	(0.03)	101	0.05
ดอกเบี้ยรับ	178	0.11	493	0.24	745	0.37
อื่น ๆ	2,094	1.28	1,994	0.99	2,267	1.14
รวมรายได้อื่น ๆ	2,263	1.38	2,422	1.20	3,113	1.56
รวมรายได้	163,866	100.00	202,540	100.00	200,022	100.00



การเปลี่ยนแปลง

ของลักษณะการประกอบธุรกิจ



ในปี 2552 การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ยังคงได้รับผลกระทบอย่างต่อเนื่องจากวิกฤติการณ์การเงินและภาวะถดถอยทางเศรษฐกิจทั่วโลก ตลอดจนปัญหาความไม่สงบจากสถานการณ์ทางการเมืองภายในประเทศ โดยเฉพาะการปิดสนามบินสุวรรณภูมิเมื่อช่วงปลายปี 2551 และความไม่สงบภายในประเทศระหว่างการเป็นเจ้าภาพประชุมผู้นำประเทศในกลุ่มอาเซียนเมื่อเดือนเมษายน 2552 ได้ส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของชาวต่างชาติในการเดินทางมายังประเทศไทย และต่อรายได้ของบริษัทฯ จนเกิดปัญหาขาดแคลนสภาพคล่องทางการเงินในเวลาต่อมา ถึงแม้สภาวะเศรษฐกิจโลกจะเริ่มฟื้นตัวในช่วงปลายปี 2552 แต่ก็ยังเป็นแบบค่อยเป็นค่อยไป ประกอบกับมีปัจจัยเชิงลบหลายด้านที่เกิดขึ้น อาทิ ปัญหาความไม่สงบทางการเมืองที่ยังไม่สิ้นสุด การแพร่กระจายของเชื้อไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ 2009 ล้วนส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจทางการบินอย่างต่อเนื่อง

บริษัทฯ ได้ปรับกลยุทธ์ให้เหมาะสมกับสภาวะตลาด ด้วยการลดเที่ยวบินในเส้นทางภูมิภาคและเส้นทางข้ามทวีปหยุดทำการบินในเส้นทางข้ามทวีปบางเส้นทางที่มีผลประกอบการขาดทุน และทบทวนเส้นทางบินระยะไกลที่มีค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสูง สำหรับเส้นทางในประเทศ บริษัทฯ ได้ย้ายเที่ยวบินที่ให้บริการที่ทำอากาศยานคอนเมืองทั้งหมดไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2552 เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการพัฒนาเครือข่ายเส้นทางบินและอำนวยความสะดวกให้ผู้โดยสารที่ต้องการต่อเที่ยวบินต่างประเทศและภายในประเทศ รวมทั้งดำเนินกิจกรรมทางการตลาดอย่างต่อเนื่องเพื่อกระตุ้นความต้องการ เดินทางท่ามกลางการแข่งขันที่รุนแรงขึ้น อีกทั้ง นำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการตลาดเพิ่มขึ้น โดยมีเป้าหมายที่จะเพิ่มการขายผ่านอินเทอร์เน็ต เพื่อเข้าถึงลูกค้ามากขึ้นและลดต้นทุนด้านการตลาด นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ปลดประจำการเครื่องบินที่มีอายุการใช้งานมานานและสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงสูง และจัดหาเครื่องบินใหม่เพื่อทดแทนเครื่องบินเก่า ตลอดจนปรับเปลี่ยนขนาดของเครื่องบินเพื่อให้เหมาะสมกับความต้องการเดินทางของแต่ละเส้นทางเพื่อลดต้นทุนในการดำเนินงาน



การดำเนินงานของธุรกิจหลัก ฝูงบินของบริษัทฯ

แบบเครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551
โบอิง 747-400	18	18
โบอิง 777-300	6	6
โบอิง 777-200	8	8
โบอิง 777-200ER	6	6
โบอิง 737-400 ⁽¹⁾	9	10
แอร์บัส A340-600	6	6
แอร์บัส A340-500	4	4
แอร์บัส A330-300	15	12
แอร์บัส A300-600	17	17
เอทีอาร์ 72	2	2
รวม⁽²⁾	91	89

หมายเหตุ : (1) เครื่องบินแบบโบอิง 737-400 จำนวน 1 ลำ ได้สิ้นสุดสัญญาเช่าดำเนินงานและทำการคืนแก่ผู้ให้เช่า เมื่อวันที่ 4 มิถุนายน 2552

(2) รวมเครื่องบิน ที่บริษัทฯ ให้นำมาใช้ สายการบินนกแอร์ จำกัด เช่นโดย ณ ปัจจุบันให้ผู้เช่าเครื่องบินแบบโบอิง 737-400 จำนวน 3 ลำ

ในปี 2552 บริษัทฯ รับมอบเครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 3 ลำ ซึ่งได้นำมาทำการบินในเส้นทางภูมิภาคเอเชียและออสเตรเลีย อีกทั้ง บริษัทฯ ได้ทำการปรับปรุงที่นั่งบนเครื่องบินแบบโบอิง 777-300 จำนวน 6 ลำ ให้มีความสะดวกสบายและทันสมัยมากขึ้น ซึ่งได้ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้วจำนวน 5 ลำ และลำสุดท้ายจะแล้วเสร็จในเดือนมกราคม 2553

นอกจากนี้ บริษัทฯ มีแผนที่จะจำหน่ายเครื่องบินแบบแอร์บัส A340-500 จำนวน 4 ลำ ซึ่งเป็นเครื่องบินพิสัยไกล เนื่องจากการที่บริษัทฯ ยกเลิกเส้นทางบินกรุงเทพ-นิวยอร์ก โดยในระหว่างรอการจำหน่ายบริษัทฯ ได้นำเครื่องบินดังกล่าวมาบินในเส้นทางกรุงเทพฯ-ลอนดอนเจดิส และฮอสโล

การพัฒนาเส้นทางบินและจุดบิน

ถึงแม้ว่าในปี 2552 ราคาน้ำมันจะลดต่ำลงจนเกือบเข้าสู่ภาวะปกติ แต่บริษัทฯ ยังคงประสบภาวะเศรษฐกิจชะลอตัวที่ต่อเนื่องมาจากปีก่อน อีกทั้ง ยังมีปัญหาการเมืองภายในประเทศ เกิดการจลาจล ในกรุงเทพมหานคร เมื่อเดือนเมษายน และใช้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ 2009 ในเดือนพฤษภาคม ส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารลดลงเป็นจำนวนมาก

บริษัทฯ ได้ปรับกลยุทธ์ เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยการปรับโครงสร้างเครือข่ายเส้นทางบิน ด้วยการปรับลดกำลังการผลิตในเที่ยวบินที่มีผลประกอบการไม่ดี ยกเลิกเที่ยวบินที่ขาดทุน ทบทวนเส้นทางบินที่มีค่าใช้จ่ายสูงไม่สอดคล้องกับรายได้ ระลอกการเพิ่มเที่ยวบินในเส้นทางบินระยะไกลที่มีสัดส่วนของค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสูง มุ่งเน้นตลาดภูมิภาคเอเชียที่มีอัตราการเจริญเติบโตสูง มีสัดส่วนค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงต่ำกว่า และมีกำไรต่อหน่วยสูงกว่า รวมทั้งการปรับโครงสร้างฝูงบินและแผนการจัดหาเครื่องบินทดแทนเครื่องบินที่มีอายุเกิน 20 ปี ปรับเปลี่ยนแบบของเครื่องบินและความถี่ของเที่ยวบินให้เหมาะสมกับโครงสร้างรายได้ค่าใช้จ่ายและความต้องการเดินทางของผู้โดยสารที่เปลี่ยนแปลงไปในแต่ละเส้นทางบิน โดยเพิ่มการใช้งานเครื่องบินสองเครื่องยนต์ในเส้นทางบินระยะไกลมากขึ้น เพื่อลดผลกระทบจากราคาน้ำมันทั้งในเส้นทางหลักและเส้นทางรอง อีกทั้ง ยังใช้กลยุทธ์การลดขนาดของเครื่องบิน (Aircraft Downsizing Strategy) ในเส้นทางบินที่มีความต้องการเดินทางลดลง เป็นต้น

บริษัทฯ ได้พัฒนาเครือข่ายการบินโดยพิจารณาเปิดเส้นทางบินใหม่ เพิ่มหรือลดจำนวนเที่ยวบิน และยกเลิกเส้นทางบินบางเส้นทาง ให้สอดคล้องกับแผนการตลาด โดยพิจารณาจากจำนวนเครื่องบินที่มีอยู่ การคาดการณ์อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร ความสามารถในการทำกำไร และความถี่ของเส้นทางแต่ละเส้นทางต่อเส้นทางอื่น ๆ

บริษัทฯ มีเป้าหมายที่จะพัฒนาให้กรุงเทพฯ เป็นศูนย์กลางการบินสู่ประเทศต่างๆ ในแถบเอเชียใต้ อินโดจีน กลุ่มแม่น้ำโขง จีนตอนใต้ โดยจะให้บริการเที่ยวบินตรงระหว่างกรุงเทพฯ และจุดบินต่าง ๆ ดังกล่าว รวมถึงการพัฒนาให้กรุงเทพฯ เป็นจุดเชื่อมโยงของเที่ยวบินระหว่างจุดบินในยุโรป และอเมริกาเหนือกับจุดบินในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และออสเตรเลีย บริษัทฯ มีแผนจะเพิ่มความถี่และจำนวนที่นั่งของเที่ยวบินในเส้นทางที่มีความต้องการเดินทางสูง หรือมีศักยภาพในการเติบโตในอนาคต

บริษัทฯ ได้จัดทำตารางบินเป็นสองฤดู ประกอบด้วย ตารางการบินฤดูร้อนและฤดูหนาว ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association : IATA) โดยทั่วไปแล้ว บริษัทฯ จะจัดทำตารางการบินล่วงหน้าเป็นเวลา 6 เดือน ก่อนการประกาศใช้ ได้แก่ ตารางบินฤดูร้อน (Summer Schedule) เริ่มจากวันอาทิตย์สุดท้ายของเดือนมีนาคม ถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของแต่ละปี และตารางบินฤดูหนาว (Winter Schedule) เริ่มจากวันอาทิตย์สุดท้ายของเดือนตุลาคมถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนมีนาคมของแต่ละปี ทั้งนี้ ในแต่ละฤดู จะมีการกำหนดความถี่ของเที่ยวบิน ชนิดเครื่องบิน และตารางการบินไปยังจุดบินต่างๆ ที่อาจแตกต่างกันตามการเปลี่ยนแปลงของความต้องการในแต่ละช่วงเวลา

ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 บริษัทฯ มีเครือข่ายเส้นทางบินให้บริการครอบคลุม 61 จุดบิน ใน 34 ประเทศทั่วโลก และ 12 จุดบินภายในประเทศ

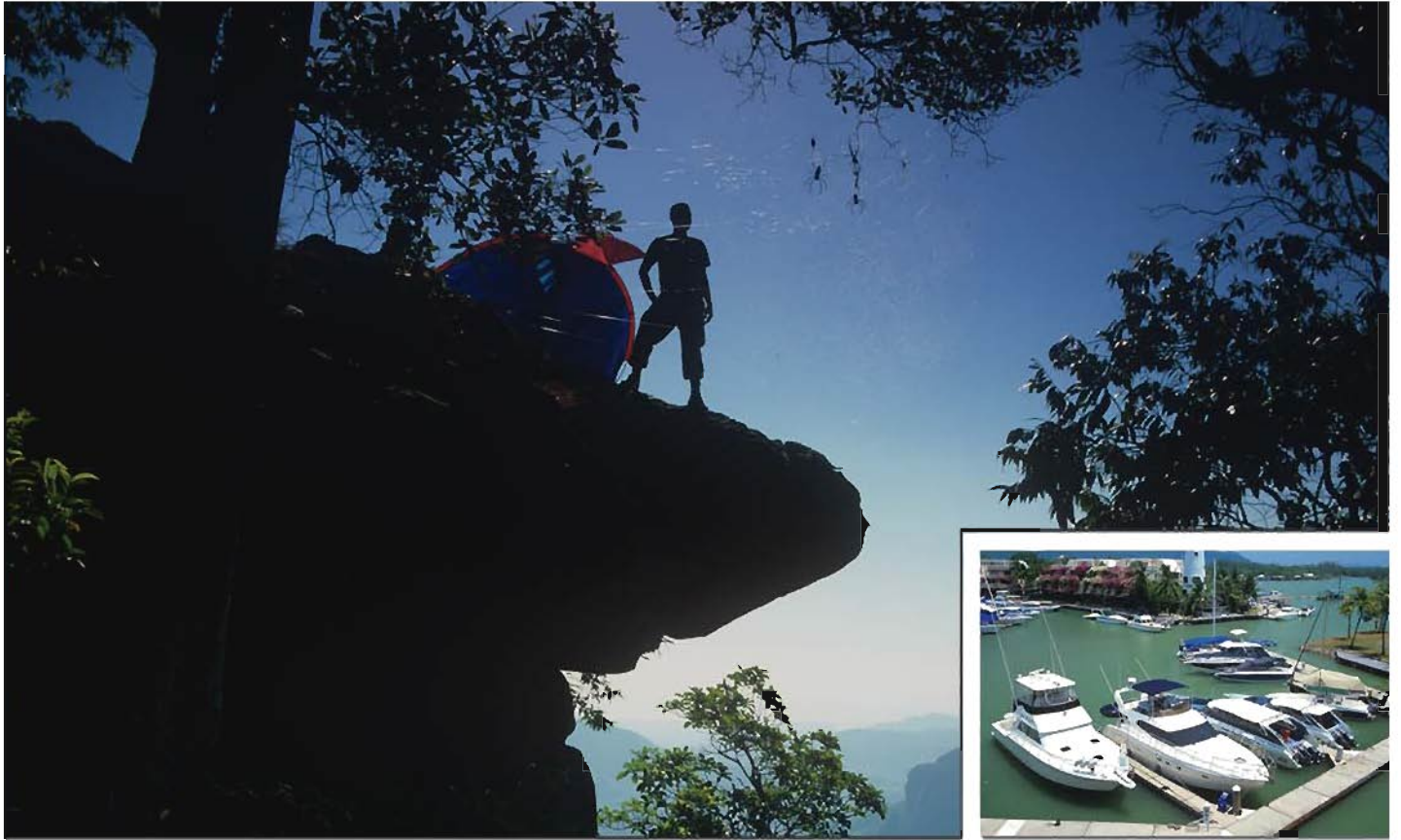


เส้นทางบินภายในประเทศ

ถือเป็นตลาดที่มีศักยภาพสูง บริษัทฯ ได้พัฒนาเที่ยวบินในประเทศ โดยให้ความสำคัญต่อจุดบินหลัก ส่วนจุดบินรอง และจุดบินย่อยบางจุด บริษัทฯ จะร่วมมือกับสายการบินพันธมิตรในประเทศ เพื่อรักษาส่วนแบ่งการตลาด

ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 บริษัทฯ ทำการบินจากกรุงเทพฯ ไปยัง 12 จุดบินหลักภายในประเทศ ด้วยความถี่ 346 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ดังนี้ ภาคเหนือ ได้แก่ เชียงใหม่ เชียงราย แม่ฮ่องสอน พิชญโลก ภาคตะวันออก เฉียงเหนือ ได้แก่ อุตรธานี อุบลราชธานี ขอนแก่น ภูเก็ต ได้แก่ ภูเก็ต กระบี่ หาดใหญ่ สุราษฎร์ธานี เกาะสมุย และทำการบินระหว่างเชียงใหม่-ภูเก็ต และเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Sharing) กับสายการบิน พี บี แอร์ ให้บริการในเส้นทางบินต่างๆ อีก 6 จุดบิน ได้แก่ ลำปาง น่าน สกลนคร นครพนม ร้อยเอ็ด และบุรีรัมย์ ส่งผลให้บริษัทฯ สามารถจัดส่งผู้โดยสารที่เดินทางจากต่างประเทศเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยได้อย่างต่อเนื่อง และครอบคลุมเมืองสำคัญในภูมิภาคได้อย่างทั่วถึง



เส้นทางบินระหว่างประเทศ

บริษัทฯ ทำการบินเส้นทางระหว่างประเทศทั้งสิ้น 547 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ โดยแบ่งเป็น 2 เส้นทางหลัก ได้แก่ เส้นทางภูมิภาคเอเชีย 402 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ 42 จุดบิน 20 ประเทศ และเส้นทางข้ามทวีป 145 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ 19 จุดบิน 14 ประเทศ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

เส้นทางภูมิภาคเอเชีย

บริษัทฯ ได้ปรับแผนเครือข่ายการบินให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาเครือข่ายการบินเพื่อเชื่อมโยงให้ประเทศไทย เป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชีย ครอบคลุม 42 จุดบินหลัก

ปัจจุบันบริษัทฯ ได้แบ่งเส้นทางภูมิภาคเอเชียเป็น 5 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางสายเหนือ เส้นทางสายใต้ เส้นทางสายตะวันตก เส้นทางสายตะวันออกกลาง และเส้นทางสายอินโดจีน

เส้นทางสายเหนือ

เป็นเส้นทางที่มีปริมาณผู้โดยสารหนาแน่นและทำกำไรสูงให้กับบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ มีจุดบินให้บริการ 5 ประเทศ 15 เมือง ได้แก่ ยองกง โตเกียว โอซากา นาโงยา ฟูกูโอกะ ไทเป ไช่หนิง มะนิลา ปักกิ่ง ปูซาน เซี่ยงไฮ้ กวางโจว คุนหมิง เจียะเหมิน และเจิ้งตู ด้วยความถี่ 163 เที่ยวบินต่อสัปดาห์



เส้นทางสายใต้

เป็นเส้นทางที่มีสายการบินต้นทุนต่ำเข้ามาแข่งขันมาก ได้แก่ ไทยแอร์เอเชีย เจ็ทสตาร์เอเชีย และไทเกอร์แอร์ บริษัทฯ มีจุดบินให้บริการ 5 เมือง 3 ประเทศ ได้แก่ สิงคโปร์ กัวลาลัมเปอร์ ปีนัง เคนปาสาร์ และ จาการ์ตา ด้วยความถี่ 65 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

เส้นทางสายตะวันตก

เป็นเส้นทางที่มีปริมาณผู้โดยสารหนาแน่นสูง และมีการเจริญเติบโตที่ดี โดยเฉพาะตลาดหลัก ได้แก่ อินเดีย บริษัทฯ มีจุดบินให้บริการ 16 เมือง 6 ประเทศ ได้แก่ เดลี มุมไบ กัลกัตตา ไฮเดอราบาด บังคาลอร์ ธากา โคลัมโบ การุณนาทูปุราม ย่างกุ้ง จัคตะกอง เจนไน การากี อิสลามาบัด ถาฮอร์ พาราณสี และพุทธคยา ด้วยความถี่ 102 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

เส้นทางสายตะวันออกกลาง

บริษัทฯ มีจุดบินให้บริการไปยัง 3 เมืองใน 3 ประเทศ ได้แก่ มัสกัต คูไบ และคูเวต ด้วยความถี่ 13 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

เส้นทางสายอินโดจีน

เป็นเส้นทางที่มีการเจริญเติบโตที่ดี เป็นจุดแข็งของเครือข่ายเส้นทางบินภูมิภาค และมีศักยภาพในการทำกำไรสูง แต่มีการแข่งขันโดยสายการบินต้นทุนต่ำ บริษัทฯ มีจุดบินให้บริการ 4 เมือง 3 ประเทศ ได้แก่ เวียงจันทน์ พนมเปญ ฮานอย และไซ่ง่อน ด้วยความถี่ 56 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

เส้นทางข้ามทวีป

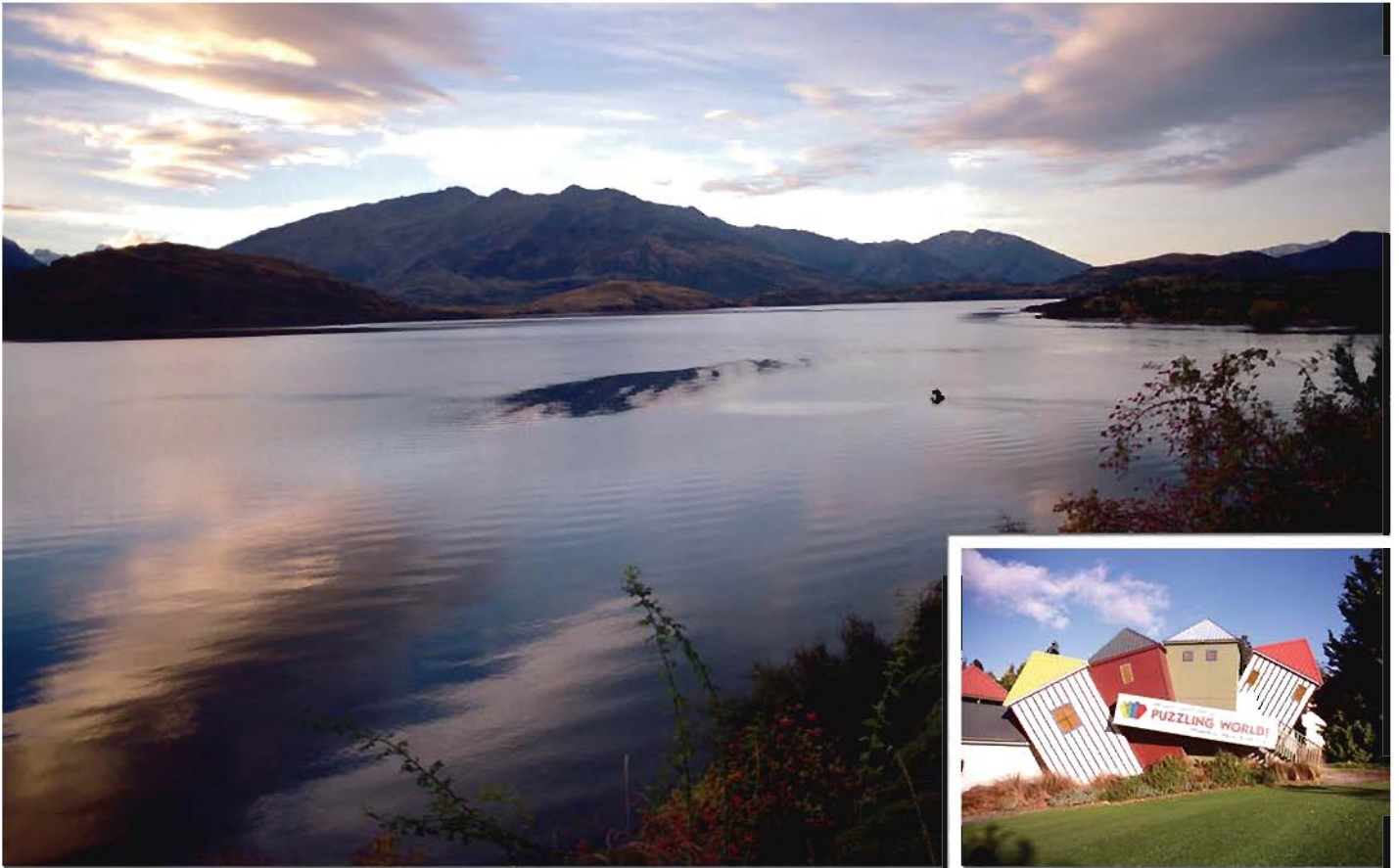
เส้นทางยุโรป

ปัจจุบันบริษัทฯ มีบริการเที่ยวบินไปยัง 13 เมืองใน 11 ประเทศของทวีปยุโรป ได้แก่ ลอนดอน แฟรงก์เฟิร์ต ปารีส โรม โคเปนเฮเกน สตอกโฮล์ม ซูริก มิวนิค เอเธนส์ มิลาโน มาดริด มอสโคว์ และออสโล ด้วยความถี่รวม 87 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ในปีนี้ บริษัทฯ ได้เพิ่มจุดบินใหม่ไปยังออสโล ประเทศนอร์เวย์ และจะบินด้วยความถี่ 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ในตารางการบินฤดูหนาว 2552/2553

สำหรับตลาดที่บริษัทฯ ไม่ได้เปิดทำการบินโดยตรง ทั้งในยุโรปและสหราชอาณาจักร บริษัทฯ ได้ทำความร่วมมือกับกลุ่มสายการบินพันธมิตรในการให้บริการเส้นทางบินโดยใช้รหัสร่วม (Code Sharing) ซึ่งครอบคลุม 54 เมืองใน 19 ประเทศ

เส้นทางแอฟริกา

ตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2552 เป็นต้นไป บริษัทฯ ได้หยุดทำการบินจากกรุงเทพฯ ไปโจฮันเนสเบิร์ก สาธารณรัฐแอฟริกาใต้ชั่วคราว เนื่องจากผลกระทบจากสภาวะเศรษฐกิจโลกและจำนวนผู้โดยสารที่ลดลงและอยู่ระหว่างการพิจารณากลับมาทำการใหม่เมื่อสภาวะเศรษฐกิจดีขึ้น



เส้นทางออสเตรเลียและนิวซีแลนด์

บริษัทฯ ให้บริการ 5 เมืองใน 2 ประเทศ ได้แก่ ซิดนีย์ เมลเบิร์น บริสเบน และเพิร์ท ในออสเตรเลีย และ โอ๊คแลนด์ในนิวซีแลนด์ ด้วยความถี่รวม 51 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จัดเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Sharing) กับกลุ่มพันธมิตรการบิน สายการบินแอร์นิวซีแลนด์ ในการเชื่อมโยงเครือข่ายการบินของบริษัทฯ เข้ากับเที่ยวบินระหว่างเมืองท่องเที่ยวต่างๆ ของประเทศนิวซีแลนด์

เส้นทางอเมริกาเหนือ

เป็นตลาดที่มีขนาดใหญ่ และมีการแข่งขันสูงมาก การให้บริการเส้นทางบินขึ้นอยู่กับความร่วมมือกับเครือข่ายภายในประเทศสหรัฐอเมริกา และแคนาดา ปัจจุบันบริษัทฯ ให้บริการเที่ยวบินตรงไปยังลอสแอนเจลิส จำนวน 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

นอกจากนั้น บริษัทฯ ได้ร่วมมือกับกลุ่มพันธมิตรการบิน สตาร์ อัลไลแอนซ์ ได้แก่ สายการบินยูไนเต็ดแอร์ไลน์ และลฟท์ฮันซา ทำเที่ยวบินรหัสร่วมไปยังจุดบินอื่นๆ อีก อาทิ เส้นทางข้ามแปซิฟิก บริษัทฯ ได้ทำการบินรหัสร่วมกับสายการบินยูไนเต็ดแอร์ไลน์ โดยมีลอสแอนเจลิสเป็นศูนย์กลางไปยังชิคาโก ซานฟรานซิสโก นิวยอร์ก เคนเวอร์ ซีแอตเติล และวอชิงตัน ดี.ซี. เป็นต้น ส่วนเส้นทางข้ามแอตแลนติก บริษัทฯ ได้ทำการบินรหัสร่วมกับสายการบินลฟท์ฮันซา โดยมีแฟรงก์เฟิร์ตเป็นศูนย์กลางไปยังนิวยอร์ก แอดแลนด์ ไมอามี ชิคาโก และวอชิงตัน ดี.ซี. เป็นต้น



พันธมิตรการบิน สตาร์ อัลไลแอนซ์

ในปี 2552 กลุ่มพันธมิตรการบิน สตาร์ อัลไลแอนซ์ ได้ต้อนรับสมาชิกใหม่เพิ่มขึ้นอีก 2 สายการบิน ได้แก่ สายการบินคอนติเนนตัล (Continental Airlines) เข้าเป็นสมาชิกลำดับที่ 25 เพื่อขยายเครือข่ายการบินในทวีปอเมริกาเหนือ ประเทศในแถบลาตินอเมริกา และในเส้นทางบินข้ามมหาสมุทรแอตแลนติกเหนือและแปซิฟิก และสายการบินบรัสเซลส์ (Brussels Airlines) เป็นสมาชิกลำดับที่ 26 เพื่อเพิ่มความเข้มแข็งของเส้นทางบินในทวีปยุโรปตอนกลางและทวีปแอฟริกา ทำให้ สตาร์ อัลไลแอนซ์ สามารถขยายเครือข่ายการบินรอบโลกครอบคลุมกว้างขวางยิ่งขึ้นถึง 1,077 สนามบิน ใน 175 ประเทศ ด้วยเที่ยวบินมากกว่า 19,700 เที่ยวบินต่อวัน สตาร์ อัลไลแอนซ์ จึงยังคงครองความเป็นที่หนึ่งด้านเครือข่ายการบินที่มีคุณภาพ และสามารถครอบครองส่วนแบ่งผู้โดยสารทั่วโลก (Global Passenger Share) สูงถึงร้อยละ 24.6 ซึ่งมากกว่าคู่แข่งพันธมิตรการบินอื่น นอกจากนี้ สตาร์ อัลไลแอนซ์ ยังได้เชิญสายการบินอีเจียน (Aegean Airlines) ของประเทศกรีซเข้าเป็นสมาชิกใหม่ต่อจาก สายการบินแทม (TAM) ของประเทศบราซิล และสายการบินอินเดียน (Air India) ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการเพื่อเข้าเป็นสมาชิกใหม่ในปี 2553

จากสภาวะเศรษฐกิจตกต่ำทั่วโลก (Global Recession) ทำให้การแข่งขันด้านราคาในภาคธุรกิจการบินทวีความรุนแรงขึ้น ความร่วมมือกับพันธมิตรการบินจึงเป็นกลยุทธ์สำคัญที่สุดอย่างหนึ่งที่สายการบินใช้เพื่อเพิ่มปริมาณการขนส่งผู้โดยสารให้มากขึ้น (Network Traffic Feeding) ในระหว่างเดือนมกราคม-กันยายน 2552 การบินไทยรับจากผู้โดยสาร (Interline Sales Received) จากพันธมิตรการบิน สตาร์ อัลไลแอนซ์ เป็นจำนวนเงินสูงถึง 109 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ อีกทั้ง ยังได้ใช้กลยุทธ์ทางความร่วมมือเป็นช่องทางในการคิดค้นลดค่านำเสนอสินค้าและบริการใหม่ๆ ให้กับลูกค้าอย่างต่อเนื่อง เช่น การใช้ไมล์สะสมในการเลื่อนชั้นที่นั่งในเครื่องบิน (Mileage Upgrade Award) และอื่นๆ



อนึ่ง เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าในทศวรรษนี้ ที่ต้องการความสะดวกโดยไม่จำกัดเวลาในการจองและซื้อบัตรโดยสาร ในเดือนกรกฎาคม 2552 การบินไทยและพันธมิตร สตาร์ อัลไลแอนซ์ ได้เปิดตัวการขายบัตรโดยสารรอบโลก (Round-the-World Fare) ผ่านทางเว็บไซต์ของ สตาร์ อัลไลแอนซ์ (www.staralliance.com) ที่สามารถสื่อสารกับลูกค้าได้หลายภาษา อาทิ อังกฤษ ฝรั่งเศส เยอรมัน เกาหลี ญี่ปุ่น สเปน โปรตุเกส และจีน ซึ่งได้รับการตอบรับจากลูกค้าอย่างมาก โดยระหว่างเดือนกรกฎาคม-กันยายน 2552 มีมูลค่าการขายสูงถึง 1 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ทั้งนี้ การขายบัตรโดยสารผ่านทางอินเทอร์เน็ตยังช่วยลดขั้นตอนการทำงานและประหยัดเวลาของพนักงานของสายการบินสมาชิกอีกด้วย

โครงการ Move Under One Roof (MUOR) ที่ริเริ่มโดย สตาร์ อัลไลแอนซ์ และประสบความสำเร็จมาแล้ว มีแผนการจะดำเนินการในปีต่อๆ ไป คือ การรวมตัวกันของสายการบินสมาชิกที่สนามบิน เพื่อสร้างเสริมประสิทธิภาพการเดินทางที่ราบรื่นและสะดวกสบาย (Seamless Travel) ให้กับผู้โดยสาร และยังช่วยลดค่าใช้จ่ายให้กับสายการบินสมาชิกจากการใช้พื้นที่และอุปกรณ์ร่วมกัน ตัวอย่างสำคัญของโครงการนี้ในปีที่ผ่านมา ได้แก่ สนามบินฮีทโธรว์ ลอนดอน และสนามบินเมืองโคโร ทั้งนี้ รวมถึงโครงการบริการด้านสัมภาระร่วมกัน (Common Baggage Service Facility : CBSF) ณ สนามบินสำคัญที่มีการเชื่อมต่อเที่ยวบินของสายการบินสมาชิก เช่น สนามบินในเมืองเม็กซิโก เมืองบาร์เซโลนา เมืองฮ่องกง เมืองชาร์ลอตต์ ในสหรัฐอเมริกา และสนามบินฮีทโธรว์ เป็นต้น

การจัดซื้อร่วมกันระหว่างสายการบินสมาชิก (Joint Purchasing / Sourcing) เป็นอีกวิธีการหนึ่งที่ช่วยลดค่าใช้จ่ายโดยรวมจำนวนมากให้กับสายการบินสมาชิก ตัวอย่างการจัดซื้อสำคัญๆ ในปีที่ผ่านมาได้แก่ โครงการจัดหาน้ำมัน ณ เมืองต่างๆ โครงการจัดซื้อของฝ่ายขายและการตลาด และโครงการจัดซื้ออุปกรณ์ที่สนามบินและบนเครื่องบิน ซึ่งมีมูลค่ากว่า 39 ล้านดอลลาร์สหรัฐ 16 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และ 8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ตามลำดับ

นอกจากนี้ สตาร์ อัลไลแอนซ์ ยังได้พัฒนาระบบการสอบถามความพึงพอใจของลูกค้าสู่ระบบออนไลน์ (On-line Survey) เพื่อให้ได้ผลการสำรวจที่รวดเร็วและมีคุณภาพมากขึ้น ช่วยประหยัดเวลาและลดขั้นตอนการดำเนินการสำหรับผู้โดยสารและพนักงานสายการบิน ทำให้ต้นทุนในการสำรวจลดลงต่ำกว่าครึ่ง อันจะนำไปสู่การพัฒนาสินค้าและการให้บริการที่ตรงกับความต้องการของลูกค้าและเป็นมาตรฐานเดียวกันยิ่งขึ้น ได้แก่ การปรับปรุงการให้บริการแก่สมาชิกบัตรทองของสตาร์ อัลไลแอนซ์ ในเรื่องสิทธิประโยชน์จากการสะสมไมล์ (FFP Recognition) การบริการด้านสัมภาระที่รวดเร็ว (Priority Baggage Delivery) เป็นต้น

การพาณิชย์

เพื่อให้บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจได้อย่างแข็งแกร่งและยั่งยืน ภายใต้สภาวะการแข่งขันที่รุนแรงของธุรกิจการบินพาณิชย์ และผลกระทบจากปัจจัยภายนอกต่าง ๆ ที่ไม่สามารถควบคุมได้ เช่น ความไม่แน่นอนของภาวะเศรษฐกิจโลก ราคาน้ำมันในตลาดโลกที่ผันผวน และปัจจัยทางการเมืองของประเทศไทย เป็นต้น ดังนั้น ในปี 2552 บริษัทฯ ได้กำหนดแผนยุทธศาสตร์การพาณิชย์ โดยเน้นการตลาดเชิงรุกอย่างต่อเนื่อง เพื่อเพิ่มรายได้และส่วนแบ่งตลาดให้มากขึ้น ด้วยการรักษฐานลูกค้าเดิมและแสวงหาฐานลูกค้าใหม่ โดยเฉพาะกลุ่มลูกค้าระดับบน ได้แก่ ผู้โดยสารชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจ (Premium Passenger) รวมถึงกลุ่มลูกค้าองค์กร (Corporate Client) และผู้โดยสารชั้นประหยัด

นอกเหนือจากการพัฒนาผู้บินให้ทันสมัย บริษัทฯ มีการปรับเปลี่ยน-ลดความถี่เที่ยวบินให้เหมาะสมกับสภาวะตลาด เพื่อสนับสนุนการบริหารรายได้และค่าใช้จ่ายให้มีประสิทธิภาพสูงสุด มีการดำเนินกลยุทธ์เครือข่ายการตลาด โดยการขายแบบเครือข่าย (Network Sales) ด้วยความเป็นสายการบินที่มีเครือข่ายครอบคลุมอย่างกว้างขวาง (Full Network Airline) ผ่านเครือข่ายพันธมิตร สตาร์ อัลไลแอนซ์ (Star Alliance) และสายการบินคู่ค้าอื่น ๆ (Partner Airline) ตลอดจนตัวแทนจำหน่ายทั่วโลก

บริษัทฯ ได้จัดรายการส่งเสริมการขายให้ตรงกับความต้องการของลูกค้าเป้าหมายอย่างต่อเนื่อง เพื่อเพิ่มรายได้และจำนวนผู้โดยสาร กระตุ้นตลาดในช่วงที่การท่องเที่ยวชะลอตัว และปกป้องส่วนแบ่งตลาดจากการขยายตลาดของสายการบินคู่แข่งอื่น ๆ รวมถึงสายการบินต้นทุนต่ำต่าง ๆ เช่น การจัดแคมเปญ “เดิมสุขทั่วไทย” และ “เดิมสุขทั่วโลก” แคมเปญ “แลก 1 บิน 2” เพื่อเป็นการสมนาคุณพิเศษแก่สมาชิกรอยัล ออร์คิด พลัส (Royal Orchid Plus : ROP) การสานต่อโครงการไมล์สร้างบุญ 2552 โดยนำไมล์สะสมที่ได้รับบริจาคจากสมาชิก ROP มาสนับสนุนโครงการ “เผยแผ่พระไตรปิฎกสากล” ชุด 40 เล่ม ฉบับสมบูรณ์แบบตามรอยปณิธานสมเด็จพระพี่นางเธอ เจ้าฟ้ากมลพรหมวงนราธิวาสราชนครินทร์ เป็นต้น

ด้านการเพิ่มคุณค่าสินค้าและบริการ บริษัทฯ ได้พัฒนารายการท่องเที่ยวทั้งในประเทศและต่างประเทศของรอยัล ออร์คิด โฮลิเดย์ (Royal Orchid Holidays : ROH) ให้มีความหลากหลายมากขึ้น เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้ามากขึ้น ในปี 2552 รอยัล ออร์คิด โฮลิเดย์ มีแพ็คเกจประมาณ 800 แพ็คเกจ ไปยัง 94 เมือง ใน 34 ประเทศ และมีรายการส่งเสริมการขาย เช่น ทัวร์เอื้องหลวงกับโปรโมชัน “Thailand Plus & More” ด้วยบัตรโดยสารราคาพิเศษ พร้อมเที่ยวบินภายในประเทศและที่พักรับ 1 คืน จาก 100 โรงแรมชั้นนำของประเทศไทย “Romantic Norway” เพื่อสนับสนุนการบินใหม่ “HKG Spree” และ “Twice the Fun”

ด้านระบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) ได้มีการพัฒนาปรับปรุงระบบการขายผ่านอินเทอร์เน็ต ให้มีขั้นตอนที่ง่ายและสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น เพื่อเพิ่มยอดขายผ่านทางอินเทอร์เน็ต (Royal e-Booking) เพิ่มประสิทธิภาพด้านการลดค่าใช้จ่าย และเป็นการพัฒนาการบริการให้ทัดเทียมกับสายการบินอื่นๆ โดยมีการกระตุ้นให้ผู้ซื้อผ่านระบบนี้มากขึ้น ด้วยการจัดแคมเปญ “Click 2 Fly” ที่เสนอราคาพิเศษให้ลูกค้า

บริษัทฯ ได้มีการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศให้ทันสมัย เพื่อให้การดำเนินการมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากขึ้น เช่น การปรับปรุงต่อเนื่องในระบบ Centralized Intelligent Fares System (CIF) ระบบ CIF On-Line Fare Filing การศึกษาหาระบบใหม่เพื่อช่วยในการสร้างอัตราค่าโดยสารและบรรจุข้อมูลค่าโดยสารเข้าสู่ระบบแบบอัตโนมัติ การนำเทคโนโลยีต่าง ๆ มาใช้เพื่อช่วยตัวแทนจำหน่ายทั่วโลกในการกระจายราคาขายได้อย่างถูกต้องและรวดเร็วทันต่อเหตุการณ์ที่เปลี่ยนแปลงตลอดเวลา และกำลังดำเนินการในขั้นตอนการหาระบบที่สนับสนุนการเก็บรวบรวมข้อมูลทั้งหมดไว้ที่ส่วนกลาง เป็นฐานข้อมูลรวมของบริษัทฯ (Data Warehouse Enterprise) ซึ่งหน่วยงานต่าง ๆ สามารถนำข้อมูลไปวิเคราะห์ ในรูปแบบต่าง ๆ เพื่อประกอบการตัดสินใจ การพัฒนาด้านเทคโนโลยีต่าง ๆ เหล่านี้เพื่อสนับสนุนให้บริษัทฯ มีผลประกอบการที่ดี สามารถแข่งขันกับคู่แข่งสายการบินต่าง ๆ และมีการเติบโตอย่างยั่งยืนในที่สุด

การเงิน

ในปี 2552 ภาวะเศรษฐกิจโลกยังคงชะลอตัว ประกอบกับการเกิดวิกฤติใช้หนี้ใหญ่สายพันธุ์ใหม่ 2009 ซึ่งส่งผลกระทบต่อความต้องการเดินทางทางอากาศโดยรวม นอกจากนี้ ปัญหาทางสังคมและการเมืองภายในประเทศยังคงส่งผลกระทบต่อธุรกิจการบินและมีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ ได้จัดทำแผนฟื้นฟูธุรกิจและได้ดำเนินการอย่างเคร่งครัด โดยนอกเหนือจากการที่บริษัทฯ สามารถลดค่าใช้จ่ายได้เป็นไปตามแผนฯ แล้ว บริษัทฯ ยังได้ดำเนินการปรับปรุงโครงสร้างหนี้โดยการจัดหาเงินกู้ระยะยาวเพื่อมาทดแทนหนี้ระยะสั้น และมีการกู้เงินระยะยาวเพื่อรองรับการลงทุน และเพื่อให้บริษัทฯ มีสภาพคล่องในการดำเนินงานอย่างเพียงพอ บริษัทฯ ได้เบิกรับเงินกู้ระยะยาวจากสถาบันการเงินภายในประเทศ รวมไปถึงการออกหุ้นกู้ เป็นจำนวนเงินรวมทั้งสิ้น 35,290 ล้านบาท นอกจากนี้ ในปีที่ผ่านมาบริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดหาเงินกู้เพื่อชำระค่าเครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 6 ลำ โดย 2 ลำเป็นเงินกู้สกุลเยนจำนวน 14,664.2 ล้านบาท และอีก 4 ลำเป็นเงินกู้สกุลยูโร โดยมี European Export Credit Agencies (ECA) เป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ จำนวน 235.3 ล้านบาท ในส่วนของการชำระคืนหนี้ บริษัทฯ ได้มีการชำระคืนเงินต้นของหนี้ระยะสั้นและระยะยาวรวมเป็นจำนวน 41,548 ล้านบาท ทำให้ยอดหนี้เงินกู้และหนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน (รวมหนี้ที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) ของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจาก 147,181 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2551 มาเป็น 156,016 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2552

สำหรับในอนาคต บริษัทฯ ยังมีความจำเป็นที่จะต้องลงทุนจัดหาเครื่องบินใหม่และปรับปรุงผลิตภัณฑ์ให้เหมาะสมกับความต้องการของลูกค้าและสภาวะการแข่งขัน รวมไปถึงการปรับปรุงระบบสารสนเทศของบริษัทฯ เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน ดังนั้น เพื่อให้บริษัทฯ มีขีดความสามารถในการแข่งขันได้อย่างยั่งยืนในระยะยาว บริษัทฯ จึงได้กำหนดแผนกลยุทธ์ทางการเงิน โดยมีวัตถุประสงค์ที่สำคัญ ได้แก่

- เพื่อให้บริษัทฯ มีศักยภาพที่จะลงทุนในการขยายกิจการให้แข่งขันได้ในระยะยาว
- เพื่อให้บริษัทฯ มีเงินสดที่จะใช้คืนหนี้ที่ถึงกำหนดชำระในอนาคตอันใกล้
- เพื่อปรับโครงสร้างเงินทุนของบริษัทฯ ให้แข็งแกร่ง อยู่ในระดับที่เหมาะสมสำหรับการแข่งขัน และการก้าวขึ้นมาเป็นสายการบินชั้นนำของโลกอีกครั้ง และปรับอายุของเงินทุนให้ใกล้เคียงกับอายุสินทรัพย์มากขึ้น (Matched Funding)
- เพื่อเพิ่มสภาพคล่องทางการเงินที่เหมาะสม มีเสถียรภาพทางการเงินที่จะดำเนินธุรกิจอย่างมั่นคงในภาวะที่ธุรกิจสายการบินมีความผันผวนสูง

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้จัดทำแผนการปรับโครงสร้างทางการเงินร่วมกับที่ปรึกษาทางการเงินเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ข้างต้น โดยได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัทฯ แล้ว และจะเริ่มดำเนินการตามแผนในปี 2553

ในด้านการบริหารความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนนั้น บริษัทฯ บริหารโดยการกู้เงินในสกุลที่มีกระแสเงินสดสุทธิส่วนเกิน เพื่อรองรับภาระการชำระคืนหนี้ตามหลักการ Natural hedging และมีการระดมทุนสกุลบาทด้วยส่วนหนึ่ง เพื่อลดผลกระทบที่จะมีต่อการเงินของบริษัทฯ โดยตลอดปีที่ผ่านมาบริษัทฯ ยังไม่มีการเข้าทำธุรกรรม Cross Currency Swap โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 บริษัทฯ มีสัดส่วนหนี้ใน 4 สกุลเงิน ได้แก่ USD : EUR : JPY : THB = 2 : 39 : 11 : 48 ส่วนการบริหารความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยนั้น บริษัทฯ ได้ ติดตามตลาดเงินอย่างใกล้ชิด และเตรียมความพร้อมเพื่อเข้าทำธุรกรรม IRS โดยปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ยังไม่มีการเข้าทำธุรกรรม Interest Rate Swap เพิ่มเติม ทั้งนี้ สัดส่วนหนี้ของบริษัทฯ ที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่ต่อหนี้ที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัว ณ 31 ธันวาคม 2552 เท่ากับ 50 : 50

ในปี 2552 บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับเครดิตองค์กรและตราสารหนี้จากบริษัท ทริส เรตติ้ง จำกัด ในระดับ A ซึ่งเป็นระดับที่แสดงว่าตราสารหนี้ของบริษัทฯ เป็นตราสารหนี้ที่น่าลงทุน มีความเสี่ยงต่ำ และบริษัทฯ มีความสามารถในการชำระดอกเบี้ย และคืนเงินกู้ในเกณฑ์ที่สูง

ปัจจุบันบริษัทฯ อยู่ระหว่างการพัฒนา ระบบ Enterprise Resource Planning ซึ่งเป็นระบบที่นำข้อมูลทางธุรกิจด้านการเงินและการบัญชีมาใช้ให้เกิดประโยชน์ สามารถนำมาใช้ในการบริหารจัดการทางธุรกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อประกอบการตัดสินใจของฝ่ายบริหารบนพื้นฐานที่เป็นปัจจุบันนั้น คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติให้ดำเนินการติดตั้งระบบ SAP ของบริษัทฯ (Corporate SAP) ซึ่งจะเป็นส่วนที่เชื่อมโยงระบบ SAP ทั้งหมดของบริษัทฯ ให้เป็นระบบเดียวกัน (Integrated System) และจัดทำระบบข้อมูลบริหารกลาง (Corporate MIS System) ได้อย่างสมบูรณ์ โดยคณะกรรมการบริษัทฯ ได้เร่งรัดให้ดำเนินการติดตั้งระบบ SAP Corporate Financial and Accounting เป็นลำดับแรก ซึ่งขณะนี้งานดำเนินการอยู่ระหว่างการจัดหาที่ปรึกษาเพื่อดำเนินงานติดตั้งระบบดังกล่าว

การบริการลูกค้า

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญของการบริการลูกค้า ซึ่งเป็นปัจจัยหลักสู่ความสำเร็จของภารกิจให้บริการขนส่งทางอากาศของบริษัทฯ โดยเฉพาะอย่างยิ่งภายใต้สภาวะวิกฤติการณ์การแข่งขันที่ทวีความรุนแรงของสายการบินพาณิชย์ในปัจจุบันในขณะที่ความต้องการในการเดินทางของผู้โดยสารลดลง บริษัทฯ จึงมุ่งมั่นพัฒนาและปรับปรุงคุณภาพการบริการลูกค้าอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง ภายใต้ค่านโยบายเชิงรุกซึ่งสอดคล้องกับเป้าหมายและกลยุทธ์ของบริษัทฯ ที่มุ่งปรับเปลี่ยนวัฒนธรรมการทำงานให้เอื้ออำนวยต่อการแข่งขัน ด้วยการปลูกฝังวัฒนธรรมของการมุ่งเน้นลูกค้า (Customer Oriented Culture) บริษัทฯ ได้จัดโครงการรณรงค์ให้พนักงานทุกคนตระหนักถึงความสำคัญของการเพิ่มคุณค่าของ “การบินไทย บริการจากใจ” (Service from the Heart) โดยเน้นการบริการด้วยความใส่ใจและผูกพัน ภายใต้เอกลักษณ์ความเป็นไทยและเสน่ห์ไทยทุกจุดบริการแบบครบวงจร (Magic Service Ring) เพื่อนำไปสู่ความเป็นเลิศและความสม่ำเสมอในการบริการ (Service Excellence and Consistency) และตอบสนองความต้องการของลูกค้า เพิ่มความสะดวกสบาย ความราบรื่นและรวดเร็ว รวมทั้งสร้างความแตกต่างตลอดการใช้บริการของลูกค้า อันจะนำมาซึ่งความประทับใจและกลับมาใช้บริการของบริษัทฯ อีก ส่งผลให้บริษัทฯ สามารถบรรลุถึงวิสัยทัศน์การเป็นสายการบินที่ลูกค้าเลือกเป็นลำดับแรก

ด้านการบริการบนเครื่องบิน บริษัทฯ ได้พัฒนาการบริการอาหารและเครื่องดื่มให้เป็นเลิศอย่างต่อเนื่อง เพิ่มความแตกต่างและความหลากหลายของการบริการอย่างสม่ำเสมอ อาทิ อาหารยอดนิยมของแต่ละท้องถิ่น อาหารฮาลาลและอาหารไทย ที่คัดสรรคุณภาพวัตถุดิบที่ใช้ผลิต โดยผ่านการจัดเตรียมอย่างมีคุณภาพ เน้นความสะอาดถูกต้องตามสุขลักษณะและความปลอดภัยตามมาตรฐานสากล

บริษัทฯ มุ่งเน้นพัฒนาการบริการในทุกจุดสัมผัสของลูกค้า ตั้งแต่การสำรองที่นั่ง การปรับปรุงเก้าอี้บนเครื่องบิน ตลอดจนอุปกรณ์และระบบสารบบบันเทิงในเที่ยวบิน เพื่อให้ผู้โดยสารได้รับสิ่งที่ดีที่สุด โดยในการพัฒนาและปรับปรุงผลิตภัณฑ์และคุณภาพการบริการด้านต่าง ๆ นั้น บริษัทฯ ได้ดำเนินการสำรวจความพึงพอใจของผู้โดยสาร (THAI Customer Satisfaction Survey) เป็นรายไตรมาส ด้วยการประเมินความพึงพอใจของผู้โดยสารต่อจุดบริการหลักต่าง ๆ อย่างครบวงจร นอกจากนี้ ยังมีการสำรวจความต้องการ พฤติกรรม และทัศนคติของลูกค้า ส่งผลให้การพัฒนาและปรับปรุงผลิตภัณฑ์และคุณภาพการบริการเป็นไปอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ใช้ข้อมูลจากระบบ (Customer Feedback Management System : CFMS) มาทำการวิเคราะห์ เพื่อปรับปรุงแก้ไขผลิตภัณฑ์และคุณภาพการบริการ ตลอดจนพัฒนาให้การบริการเป็นไปตามความคาดหวังของลูกค้าในทุกจุดบริการ อนึ่ง ในการสนับสนุนให้บริษัทฯ บรรลุเป้าหมายหลักในการเป็นสายการบินชั้นนำ 1 ใน 3 ของเอเชีย และ 1 ใน 5 ของโลกนั้น บริษัทฯ ยังได้ทำการศึกษาเปรียบเทียบการบริการกับสายการบินคู่แข่ง (Benchmarking) ร่วมกับผลการวิเคราะห์อื่น ๆ เพื่อชิงความได้เปรียบเชิงแข่งขัน จากการที่มีผลิตภัณฑ์และการบริการที่แตกต่างและเป็นไปตามความต้องการของลูกค้าอย่างแท้จริง

การปฏิบัติการบิน

ภารกิจหลักของบริษัทฯ ที่เป็นหัวใจสำคัญของธุรกิจการบิน คือ การปฏิบัติการบินเพื่อนำผู้โดยสารและพัสดุภัณฑ์สู่จุดหมายปลายทางด้วยความสะดวกสบาย ตรงต่อเวลา และตระหนักถึงความปลอดภัยสูงสุดตามมาตรฐานสากลเป็นสำคัญ โดยมุ่งเน้นมาตรฐานความปลอดภัยของกรมการขนส่งทางอากาศ (Department of Civil Aviation : DCA) องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) องค์การร่วมเพื่อบริการการบินแห่งยุโรป (Joint Aviation Authorities : JAA) องค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration : FAA) และการตรวจประเมินความปลอดภัยด้านการปฏิบัติการบินของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association : IATA)

มาตรการสำคัญที่จะเสริมสร้างความปลอดภัยในการปฏิบัติการบิน คือ การกำหนดนโยบายในการคัดสรรบุคลากรการบินอย่างเข้มงวด ผู้สมัครต้องมีความพร้อมทั้งด้านร่างกาย จิตใจ ความรู้ (Knowledge) ทักษะ (Skill) พฤติกรรม (Behavior) อีกทั้งต้องผ่านการทดสอบความถนัด (Aptitude) และจิตวิทยาการบิน (Aviation Psychology) โดยคณะผู้ชำนาญการด้านจิตวิทยาการบินด้านพาณิชย์และความถนัดทางด้านวิชาชีพนักบินจากประเทศสวีเดนเป็นผู้ประเมินผลรวมทั้งต้องผ่านการทดสอบความสามารถและทักษะทางการบิน เพื่อเป็นการเสริมสร้างคุณภาพบุคลากรด้านการบินพาณิชย์ของบริษัทฯ อีกด้วย

บุคลากรที่เกี่ยวข้องการบิน

นักบิน

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการฝึกอบรมนักบินอย่างเข้มงวด เพื่อผลิตนักบินที่มีประสิทธิภาพ โดยบริษัทฯ จะส่งผู้ผ่านการสอบคัดเลือกไปฝึกเพื่อเป็นนักบินที่โรงเรียนการบิน ซึ่งได้มาตรฐานทั้งในประเทศและต่างประเทศ เป็นเวลา 12 เดือน เพื่อให้ได้รับใบอนุญาตนักบินพาณิชย์ตรีจากกรมการขนส่งทางอากาศ จากนั้นจึงจะเข้าฝึกอบรมหลักสูตรนักบินเบื้องต้น (Airline Transition Training) และหลักสูตรการฝึกบินเฉพาะแบบ (Aircraft Type Course) เป็นเวลาอีก 8 เดือน นักบินดังกล่าว จึงจะได้รับใบอนุญาตจากกรมการขนส่งทางอากาศให้บินเครื่องบินพาณิชย์ของบริษัทฯ นักบินของบริษัทฯ ต้องมีประสบการณ์การเป็นนักบินอย่างน้อย 8 ปี และเป็นนักบินผู้ช่วยของบริษัทฯ อย่างน้อย 4 ปี เพื่อรับโอกาสในการคัดเลือกเข้ารับการตรวจสอบและพิจารณาเลื่อนตำแหน่งเป็นนักบินที่หนึ่ง (Pilot in Command)

บริษัทฯ ได้ติดตั้งเครื่องฝึกบินจำลองที่ทันสมัย เพื่อที่จะทำการฝึกอบรมนักบินของบริษัทฯ รวมถึงให้นักบินของสายการบินลูกค้าอื่นๆ เช่น สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ สายการบินฟิลิปปินส์แอร์ไลน์ สายการบินปากีสถานแอร์ไลน์ สายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ โดยนักบินของบริษัทฯ จะทำการฝึกบิน การนำเครื่องขึ้นและลงจอด ณ ท่าอากาศยานต่างๆ ทั่วโลกในสภาพภูมิอากาศทุกประเภททั้งภาวะปกติและฉุกเฉิน โดยตลอดอายุการทำงานของนักบินจะต้องผ่านการทดสอบในเครื่องฝึกบินจำลองในสถานการณ์ฉุกเฉินต่างๆ ทุก 6 เดือน รวมทั้งการเข้ารับการอบรมเพิ่มเติมความรู้ทางการบินอย่างต่อเนื่อง และนักบินของบริษัทฯ ต้องได้รับการประเมินผลการปฏิบัติการบินจากเจ้าหน้าที่หรือผู้แทนของกรมการขนส่งทางอากาศอย่างสม่ำเสมอ นอกจากนี้ นักบินทุกคนจะต้องผ่านการตรวจสุขภาพตามระยะเวลาที่กำหนด รวมทั้งจะได้รับการสุ่มตรวจสารแอลกอฮอล์และสารเสพติดในร่างกาย โดยนักบินและลูกเรือที่มีสิ่งบ่งชี้ว่ามีปัญหาดังกล่าวต้องเข้ารับการตรวจสุขภาพในทันที

พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน

สืบเนื่องจากสถานะแวดล้อมของอุตสาหกรรมการบินที่มีภาวะการแข่งขันสูง บริษัทฯ จำเป็นต้องมีความไวต่อการปรับเปลี่ยนแผนกลยุทธ์เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นตลอดเวลาอันจะส่งผลถึงความได้เปรียบเชิงแข่งขัน พนักงานต้อนรับบนเครื่องบินถือเป็นทรัพยากรบุคคลซึ่งเป็นกลไกสำคัญ เป็นจุดแข็งที่จะเพิ่มประสิทธิภาพในการแข่งขันของ บริษัทฯ ได้

ฝ่ายบริการบนเครื่องบินให้ความสำคัญในการพัฒนาศักยภาพของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินอย่างต่อเนื่อง โดยมีการวางแผนการฝึกอบรมสำหรับพนักงานตั้งแต่เริ่มเข้ามาเป็นพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน การฝึกอบรมสำหรับการเปลี่ยนแบบเครื่องบิน และการฝึกอบรมสำหรับพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินที่ได้รับการเลื่อนตำแหน่งสูงขึ้นไปจนถึงระดับหัวหน้างาน รวมทั้งพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินทุกคนต้องกลับมารับการฝึกอบรมทบทวนเรื่องระบบความปลอดภัย และการบริการอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง ภายใน 1 ปี โดยมุ่งเน้นแนวทางการฝึกอบรมทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ ให้พนักงานมีความรู้ ความชำนาญแบบมืออาชีพ มีทัศนคติและใจรักต่องานบริการควบคู่ไปกับความปลอดภัย ด้วยการสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้แก่ผู้โดยสาร ซึ่งเป็นแนวทางหลักที่บริษัทฯ ใช้กำหนดนโยบายและวางแผนพัฒนาบุคลากรให้มีประสิทธิภาพในการทำงานและการให้บริการที่ดีเลิศด้วยเอกลักษณ์ความเป็นไทย

นอกจากนั้น ยังมีหลักสูตรที่เสริมสร้างศักยภาพเฉพาะทางในสายงานวิชาชีพ อันได้แก่ หลักสูตรการพัฒนาบุคลิกภาพ หลักสูตรการเรียนรู้และทำความเข้าใจกับอารมณ์และความรู้สึกของตนเอง เพื่อเป็นการพัฒนาศักยภาพส่วนตัวของพนักงาน และเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพให้การบริการดียิ่งขึ้น

ฝ่ายบริการบนเครื่องบินได้ให้ความสำคัญกับการตรวจติดตาม การประเมินผลการปฏิบัติงานหรือข้อบกพร่องในการทำงานของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินทุกระดับ เพื่อนำผลการประเมินมาวิเคราะห์เชื่อมโยงกับการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินให้อยู่ในแนวทางที่องค์กรต้องการอย่างต่อเนื่อง โครงการพัฒนาระบบติดตามและตรวจสอบงานบริการของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินได้บรรจุไว้ในแผนกลยุทธ์ของฝ่ายบริการบนเครื่องบิน เพื่อให้การบริการบนเครื่องบินทุกชั้นทุกระดับมีคุณภาพอย่างสม่ำเสมอ (In-flight Service Consistency)

การรักษามาตรฐานความปลอดภัยและความมั่นคงการบิน

ในฐานะสายการบินแห่งชาติ บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญในการเสริมสร้างและรักษา รวมถึงมุ่งมั่นพัฒนาในด้านความปลอดภัยและความมั่นคงการบินอย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นที่ยอมรับในระดับสากล ตลอดจนเพื่อความปลอดภัยอย่างสูงสุดต่อลูกค้า พนักงาน และผู้เกี่ยวข้อง รวมทั้งเป็นไปตามกฎเกณฑ์ ข้อบังคับ มาตรฐาน และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยและความมั่นคงด้านการบิน รวมถึงการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ เป็นไปตามวัตถุประสงค์ตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น บริษัทฯ ได้จัดให้มีระบบการบริหารจัดการ รวมทั้งกำหนดนโยบาย เป้าหมาย ตลอดจนจัดให้มีมาตรฐานการปฏิบัติงาน มาตรฐานการฝึกอบรม ระบบข้อมูลข่าวสาร ระบบการตรวจสอบติดตาม ระบบวิเคราะห์และประเมินผลการดำเนินงานให้ครอบคลุมในทุกกิจกรรมของบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ จะดำเนินงานเชิงรุกในการพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยความมั่นคงด้านการบิน เพื่อให้บริษัทฯ มีขีดความสามารถในการแข่งขัน และทำให้มั่นใจว่ากระบวนการปฏิบัติงาน ผลลัพธ์ และบริการของบริษัทฯ เป็นไปตามกฎเกณฑ์ ข้อบังคับ มาตรฐาน และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งมีระบบการบริหารภาวะวิกฤติเพื่อให้บริษัทฯ สามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างต่อเนื่อง สร้างความมั่นใจแก่ลูกค้า พนักงาน และผู้เกี่ยวข้อง

บริษัทฯ ได้จัดให้มีคณะกรรมการความปลอดภัย (Company Safety Committee : CSC) และคณะกรรมการความมั่นคงการบิน (Aviation Security Committee : ASC) ประกอบด้วยผู้แทนจากหน่วยงานต่าง ๆ ของบริษัทฯ ดำเนินการประชุมเป็นประจำทุกเดือน เพื่อพิจารณา ทบทวน และสอบทานประสิทธิภาพการดำเนินงานด้านความปลอดภัยและความมั่นคงการบินของบริษัทฯ โดยผลการประชุมถูกนำไปปฏิบัติ เพื่อพัฒนา และยกระดับการจัดการด้านความปลอดภัยและความมั่นคงการบินให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO Standard and Recommended Practices : SARPs) ที่ได้กำหนดให้สายการบินจะต้องดำเนินการจัดให้มีระบบบริหารความปลอดภัย (Safety Management System : SMS) อันเป็นระบบบริหารความปลอดภัยที่มีองค์ประกอบสมบูรณ์แบบ มีความชัดเจน มีการดำเนินการ

ในรูปแบบการบริหารเชิงป้องกัน (Proactive) ใช้ในการบริหารจัดการความเสี่ยงที่มีผลกระทบต่อกระบวนการทำงาน โดยบริษัทฯ ได้มีการดำเนินการจัดทำระบบ THAI Safety Management System (TSMS) เพื่อพัฒนาให้บริษัทฯ มีระบบบริหารความปลอดภัย ทั้งด้านการปฏิบัติการบินและการซ่อมบำรุงอากาศยาน ตามที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศกำหนด นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้จัดทำคู่มือ THAI Integrated Safety Manual โดยยึดถือตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยด้านการปฏิบัติการของบริษัทฯ ให้อยู่ในระดับสูงยิ่งขึ้น รวมทั้งได้นำระบบบริหารข้อมูลความปลอดภัยทั่วทั้งองค์กร (Corporate Safety Information System : CSIS) มาใช้เมื่อกลางปี 2550 และได้ฝึกอบรมพนักงานให้มีความชำนาญในการใช้ระบบอย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการบริหารจัดการความปลอดภัย (Safety Management System : SMS) ของบริษัทฯ ซึ่งส่งผลให้ระบบการป้องกันอุบัติเหตุมีประสิทธิภาพมากขึ้นด้วยเช่นกัน

งานความมั่นคงด้านการบิน (Aviation Security) เป็นสิ่งที่บริษัทฯ ให้ความสำคัญสูงสุดเช่นกัน โดยได้สร้างระบบบริหารจัดการและพัฒนามาตรฐานความมั่นคงด้านการบินอย่างต่อเนื่อง เพื่อใช้เป็นมาตรฐานในการปฏิบัติงาน ทั้งในสถานการณ์ปกติและในสถานการณ์ที่ต้องเพิ่มมาตรการพิเศษด้านความมั่นคงการบิน ตลอดจนให้เป็นไปตามกฎเกณฑ์/ข้อบังคับ/มาตรการด้านความมั่นคงการบินตามมาตรฐานสากล และของประเทศต่างๆ ที่บริษัทฯ ทำการบิน รวมทั้งจัดให้มีแผนเผชิญเหตุเพื่อเตรียมความพร้อมในการบริหารและป้องกันในกรณีเกิดเหตุการณ์ เพื่อให้บริษัทฯ สามารถดำเนินงานเป็นไปตามแผนธุรกิจอย่างต่อเนื่อง ซึ่งได้รับการรับรองจากกรมการบินพลเรือน เพื่อเป็นการยืนยันถึงความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ในด้านความมั่นคงการบิน โดยเชื่อว่าความสำเร็จของงานด้านความมั่นคงการบินต้องเกิดจากความร่วมแรงร่วมใจของพนักงานทุกคน บริษัทฯ ได้ปลูกจิตสำนึกและสร้างวัฒนธรรมด้านความมั่นคงการบินโดยการฝึกอบรมความรู้และทักษะ ตลอดจนการจัดกิจกรรมต่างๆ เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารด้านความมั่นคงการบินอย่างต่อเนื่อง

บริษัทฯ ได้สร้างและพัฒนาเครือข่ายระบบติดตามข้อมูลข่าวสาร รวมทั้งการประเมินสถานการณ์และความเสี่ยงด้านความมั่นคงการบินในทุกสถานที่บริษัทฯ ทำการบิน ซึ่งเป็นอีกวิธีหนึ่งที่บริษัทฯ นำมาใช้เพื่อเป็นการเตรียมพร้อมในเชิงรุก อันจะนำไปสู่การกำหนดมาตรการด้านความมั่นคงการบินที่เหมาะสมในการที่จะรับมือกับเหตุการณ์ต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งจัดให้มีระบบในการตรวจประเมินและควบคุมคุณภาพด้านความมั่นคงการบิน ตลอดจนมีการฝึกซ้อมร่วมกับหน่วยงานภาครัฐอย่างสม่ำเสมอ

ผลจากความมุ่งมั่นในการดำเนินการด้านความปลอดภัยและความมั่นคงด้านการบิน บริษัทฯ จึงได้รับการรับรองมาตรฐานการตรวจประเมินความปลอดภัยด้านการปฏิบัติการจากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA Operational safety Audit : IOSA) ซึ่งเป็นมาตรฐานด้านความปลอดภัยและความมั่นคงทางการบินของสายการบินที่สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association : IATA) กำหนดไว้ตั้งแต่ปี 2547 เป็นต้นมา

ในปี 2552 บริษัทฯ ได้ผ่านการตรวจประเมินตามผลการแก้ไข (Corrective Action Plan : Universal Security Audit Program/USAP) จากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) รวมถึงได้ผ่านการตรวจประเมินจากองค์กรระดับสากลต่างๆ เช่น Transportation Security Administration/

TSA : U.S. Department of Homeland Security ประเทศสหรัฐอเมริกา และ Office of Transport Security/OTS : Australian Government, Department of Infrastructure, Transport, Regional Development and Local Government ประเทศออสเตรเลีย โดยผลการตรวจประเมินในทุกพื้นที่การปฏิบัติงานเป็นที่น่าพอใจอย่างยิ่ง

จากการรับรองขององค์กรทั้งภาครัฐ และองค์กรระดับสากลต่าง ๆ ทำให้มั่นใจได้ว่าบริษัทฯ ได้ดำเนินการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยและความมั่นคงด้านการบินอย่างครบถ้วน ทันสมัย และก่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ลูกค้า พนักงาน และผู้เกี่ยวข้อง

เทคโนโลยีสารสนเทศ

บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญต่อการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและเครือข่ายสื่อสารอย่างต่อเนื่อง โดยได้กำหนดนโยบายเชิงรุกในการส่งเสริมให้ทุกกิจกรรมของบริษัทฯ ใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีสารสนเทศอย่างจริงจังและต่อเนื่อง ในการพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการรูปแบบใหม่ๆ ที่สะดวกรวดเร็ว สามารถตอบสนองความต้องการและสร้างความพึงพอใจให้ลูกค้า รวมทั้งสามารถเข้าถึงบริการต่างๆ ได้โดยตรง นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังคงส่งเสริมด้านการเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน การพัฒนาบุคลากร และการบริหารด้านทุนและค่าใช้จ่าย เพื่อให้เกิดประโยชน์คุ้มค่าต่อองค์กร ขณะเดียวกัน บริษัทฯ ได้วางแผนทบทวนและปรับปรุงกระบวนการวางกลยุทธ์และการจัดทำแผนแม่บทเทคโนโลยีสารสนเทศ การวางแผนโครงสร้างสถาปัตยกรรม การลงทุนและวิจัยพัฒนาด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ การใช้ทรัพยากรร่วมกัน โดยมุ่งเน้นการพัฒนาโครงการแบบบูรณาการ ให้สัมฤทธิ์ผลและสอดคล้องกับนโยบายกลยุทธ์ของบริษัทฯ ด้านความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมการบิน

ในปี 2552 บริษัทฯ ได้ขยายขีดความสามารถในการให้บริการ e-Services แก่ลูกค้าให้ครอบคลุมบริการมากขึ้น ทั้งการปรับโครงสร้างเว็บไซต์ www.thaiairways.com ให้เข้าถึงข้อมูลง่ายและรวดเร็วขึ้นเพื่อสนับสนุนการขายและการทำธุรกรรมผ่านทางอินเทอร์เน็ต การเพิ่มช่องทางการชำระเงินและออกบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ผ่านทางเคาน์เตอร์เซอร์วิส (Counter Service Payment) กว่า 5,000 แห่งทั่วประเทศ และส่งข้อมูลการชำระเงินผ่านระบบ SMS แก่ลูกค้าทันที อำนวยความสะดวกการบริการเช็คอินแก่ผู้โดยสารที่เดินทางทั้งภายในประเทศ และต่างประเทศ ให้สามารถเช็คอินได้ด้วยตนเอง (Check-in Counter) อาทิ ผู้โดยสารเช็คอินผ่านเครื่องเช็คอินอัตโนมัติ (Kiosk - Common Use Self Service) ได้เริ่มใช้งานระบบนี้ที่สนามบินสุวรรณภูมิ ประเทศมาเลเซีย เป็นสนามบินแรก ผู้โดยสารเช็คอินและพิมพ์บัตรขึ้นเครื่อง (Boarding Pass) ลงบนกระดาษ A4 ผ่านทาง Internet Check-in ได้ด้วยตนเองสำหรับทุกเที่ยวบินภายในประเทศ และมีแผนการขยายขอบเขตการให้บริการในเที่ยวบินต่างประเทศในอนาคต และมีการเชื่อมต่อระหว่างระบบท่องเที่ยวของตัวแทนจำหน่ายประเภท Wholesale กับระบบ Royal Orchid Holidays ของบริษัทฯ โดยตัวแทนจำหน่ายสามารถเรียกดูข้อมูลท่องเที่ยว โรงแรม และขายผลิตภัณฑ์ได้สะดวกรวดเร็วขึ้น

ระบบ Mileage Purchase on Web ลูกค้าสมาชิก รอยัล ออร์คิด พลัส สามารถซื้อไมล์สะสมเพิ่มเติม หากมีไมล์สะสมไม่เพียงพอเพื่อแลกรางวัลที่ต้องการ โดยการชำระเงินผ่านบัตรเครดิต และในกรณีที่ยังไม่ได้บันทึกไมล์สะสมของเที่ยวบินนั้นๆ สมาชิกสามารถดำเนินการขอสะสมไมล์ย้อนหลังได้ด้วยตนเองผ่านระบบ TG Retro Credit Claim on Web สำหรับเที่ยวบินของการบินไทย

ในด้านการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ จากเว็บไซต์ www.thaicargo.com ลูกค้าที่ลงทะเบียนไว้กับบริษัทฯ สามารถชำระค่าบริการคลังสินค้าเข้าได้ด้วยตนเอง โดยวิธีการหักบัญชีธนาคารด้วยระบบ Cargo e-Payment บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด สามารถตรวจสอบสถานะของไปรษณีย์ภัณฑ์ได้โดยตรงและสะดวกขึ้นด้วยระบบ Thailand Post Mail Tracking ซึ่งนอกจากเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับบริการ (Value Added Service) แล้วนั้นและยังสนับสนุน ฝ่ายขายของบริษัทฯ ในการขายระวางให้แก่บริษัทไปรษณีย์ไทย จำกัด

ระบบ Air Crew เป็นระบบสารสนเทศที่สนับสนุนการปฏิบัติงานของนักบินและลูกเรือ ซึ่งสนับสนุนการให้บริการ ลูกค้านบนเครื่องบิน และช่วยในการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลให้เหมาะสมกับเที่ยวบิน ส่งผลให้บริการเป็นไปตาม มาตรฐาน และควบคุมค่าใช้จ่ายให้เหมาะสม

ระบบเตรียมการก่อนบินของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน (Cabin Attendant Pre-Flight Study and Briefing System) เป็นระบบที่ออกแบบและพัฒนาโดยพนักงานการบินไทย เพื่อให้พนักงานต้อนรับฯ เตรียมการให้บริการผู้โดยสาร และปฏิบัติการบิน โดยสามารถดูข้อมูลการบิน ข้อมูลตารางบิน ข้อมูลผู้โดยสาร ข้อมูลอาหารและอุปกรณ์บริการ ข้อมูล เครื่องบิน ข้อมูลด้านความปลอดภัย ข้อมูลการบริการ ข้อมูลเมืองปลายทางทั้งสภาพอากาศ วัฒนธรรม ภาษาท้องถิ่น ระบบช่วยออกเสียงภาษาท้องถิ่นกว่า 10 ภาษา แบบ On-line Real Time ตลอดจนสามารถแสดงผลการปฏิบัติงานได้ โดยตรง พนักงานต้อนรับฯ สามารถเตรียมการบินได้จากทุกที่ ทุกเครือข่าย ทุกเวลา ด้วยอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ของบริษัทฯ และของพนักงานเอง ตลอดจนโทรศัพท์มือถือได้ทุกรุ่นทุกแบบ ที่มีใช้งานในปัจจุบัน มีระบบจัดการด้านความปลอดภัย High Secured Internet (SSL VPN with OTP Token) ระบบดังกล่าวช่วยสร้างจุดแข็งในด้านการบริการผู้โดยสาร การรักษามาตรฐานการให้บริการ สามารถแข่งขันได้กับสายการบินที่มี Hub ในจุดบินต่างๆ และในปี 2552 ระบบเตรียม การก่อนการบินของพนักงานต้อนรับ ได้รับรางวัลชนะเลิศการประกวดคัดสรรผลิตภัณฑ์ซอฟต์แวร์ดีเด่นแห่งชาติประจำปี 2552 (Thailand ICT Awards 2009 : TICTA 2009) ในหมวด Tourism & Hospitality และรางวัลชนะเลิศซอฟต์แวร์ ดีเด่นแห่งภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก 2552 (Asia Pacific ICT Alliance Award 2009 : APICTA) ในหมวด Tourism & Hospitality ที่เมืองเมลเบิร์น ประเทศออสเตรเลีย

บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความสำคัญด้านการบริหารความเสี่ยงและภัยต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้น โดยได้จัดตั้งศูนย์ คอมพิวเตอร์สำรองเพื่อกู้คืนระบบแห่งใหม่และเตรียมพร้อมสำหรับการกู้คืนระบบและคลังข้อมูลให้กลับคืนสู่สภาพปกติ ในกรณีที่เกิดภัยพิบัติต่างๆ หรือได้รับความเสียหายจากเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิด เพื่อให้ระบบบริการลูกค้าและการใช้งาน ของระบบสารสนเทศต่างๆ ของบริษัทฯ ดำเนินไปอย่างต่อเนื่องโดยไม่กระทบหรือกระทบน้อยที่สุดต่อการดำเนินธุรกิจ ของบริษัทฯ คณะทำงานด้านความมั่นคงปลอดภัยเทคโนโลยีสารสนเทศของบริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดทำนโยบายและ มาตรการการรักษาความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศขึ้น และมีผลบังคับใช้งานในต้นปี 2553 เพื่อสร้างความมั่นใจในการใช้งาน ระบบเครือข่ายสื่อสาร และการบริการระบบสารสนเทศ ตลอดจนการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ให้มีความปลอดภัยสูง

บริษัทฯ ยังมีโครงการสำคัญอีกหลายโครงการที่กำลังดำเนินงานอยู่ในขณะนี้ เพื่อสนับสนุนการดำเนินธุรกรรม อิเล็กทรอนิกส์ เสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขันและกระบวนการบริหารจัดการภายในองค์กรโดยรวม ให้ทันสมัยและมี ประสิทธิภาพสูงสุด โดยยึดลูกค้าหรือผู้โดยสารเป็นหัวใจสำคัญ ไม่ว่าจะเป็นการเพิ่มช่องทางการให้บริการผ่านโทรศัพท์มือถือ (Mobile Services) ในทุกรูปแบบ เช่น สำรองที่นั่ง เช็किन ตรวจสอบสถานะการสำรองที่นั่ง ตรวจสอบตารางการบิน

สำรองรวบรวมทุกสินค้า เป็นต้น โครงการคลังข้อมูลลูกค้าและองค์กร (Commercial and Corporate Data Warehouse) เพื่อใช้บริหารจัดการข้อมูลด้านการขายและการตลาด ที่จะสนับสนุนการวางแผนและตัดสินใจรวมทั้งการให้บริการลูกค้าที่รวดเร็วและทันการณ์ ฯลฯ ระบบบริหารอัตราค่าโดยสารและราคา (Pricing & Fare Management System) สามารถกำหนดราคาที่เหมาะสมตรงกับความต้องการของลูกค้า และแข่งขันในตลาดได้ การพัฒนาระบบการวางแผนทรัพยากรองค์กร (Enterprise Resource Planning : ERP) ได้นำมาใช้พัฒนาระบบการเงินและการบัญชีของบริษัทเป็นลำดับแรก เพื่อเป็นระบบศูนย์กลางด้านงานบัญชี และมีแผนจะเชื่อมโยงระบบบริหารทรัพยากรอื่นๆ จากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องให้เป็นระบบเดียว ระบบจัดการเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ (e-Document Management) ระบบพัฒนาการเรียนการสอนทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-Learning) ระบบบริหารองค์ความรู้ (Knowledge Management) เป็นต้น ซึ่งทั้งหมดต้องมีการวางแผนและจัดเตรียมระบบโครงสร้างพื้นฐานรองรับการเชื่อมโยงระบบงานและข้อมูลต่างๆ ทั้งภายในและภายนอกบริษัทฯ ให้สามารถแลกเปลี่ยนหรือใช้โครงสร้างพื้นฐานร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ

การบริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคล

ด้วยตระหนักว่าบุคลากรเป็นทรัพยากรที่สำคัญและมีความสำคัญอย่างยิ่งในการขับเคลื่อนบริษัทฯ ให้บรรลุเป้าหมายการเป็นสายการบินชั้นนำที่มีความแข็งแกร่งและยั่งยืน มีบริการที่เลิศด้วยเสน่ห์ไทย สร้างความประทับใจและความพึงพอใจสูงสุดแก่ลูกค้า บริษัทฯ จึงได้กำหนดนโยบายการบริหารและพัฒนาทรัพยากรบุคคลที่มุ่งเน้นเสริมสร้างภาวะผู้นำมืออาชีพ มีคุณธรรมและจริยธรรม มีการทำงานเป็นทีม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของพนักงานอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งสร้างความรัก ความผูกพัน และความภูมิใจได้เป็นส่วนหนึ่งในองค์กร ด้วยการพัฒนาระบบการบริหารทรัพยากรบุคคลที่โปร่งใส เป็นธรรมตามหลักธรรมาภิบาล โดยการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการบริหารจัดการระบบการสรรหาคัดเลือกบุคลากร ระบบการจ้างงานที่ยุติธรรม การกำหนดค่าตอบแทนและสวัสดิการที่เหมาะสม สอดคล้องกับตลาดแรงงานและอุตสาหกรรม จัดให้มีการก้าวหน้าในวิชาชีพ เพื่อสร้างขวัญ กำลังใจ และแรงจูงใจของพนักงาน ตลอดจนเสริมสร้างและปลูกจิตสำนึกให้พนักงานมีส่วนร่วมในกิจกรรมด้านต่างๆ เช่น ด้านการกำกับดูแลกิจการ ด้านความรับผิดชอบต่อสังคม ด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และด้านกิจกรรมเพื่อสาธารณประโยชน์ เป็นต้น

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้ปรับโครงสร้างองค์กรและวางแผนอัตรากำลังคนให้สอดคล้องกับวิสัยทัศน์และภารกิจของบริษัทฯ รวมทั้งทบทวนการประเมินค่างานทุกตำแหน่ง ตลอดจนพัฒนาและปรับปรุงระบบการบริหารผลการปฏิบัติงาน ซึ่งเป็นระบบการวัดผลงานและพิจารณาผลตอบแทนให้สอดคล้องกับผลงาน อีกทั้ง ได้พิจารณาจัดทำสายทางก้าวหน้าในอาชีพ (Career Path) ให้สอดคล้องกับศักยภาพของพนักงาน เพื่อเตรียมบุคลากรไว้รองรับการขยายธุรกิจในอนาคตที่สำคัญ บริษัทฯ ได้ส่งเสริมให้ผู้บริหารและพนักงานทุกคนมีจิตสำนึกในการดำเนินธุรกิจโดยตั้งมั่นอยู่บนพื้นฐานของคุณธรรมและจริยธรรม ประพฤติปฏิบัติตนตามจรรยาบรรณการบินไทยโดยมีความซื่อสัตย์ มีความรับผิดชอบต่อหน้าที่ และต่อผลการปฏิบัติงาน ตลอดจนรักษาผลประโยชน์อันชอบธรรมของบริษัทฯ

ด้านการพัฒนาทรัพยากรบุคคล บริษัทฯ ได้ปรับปรุงสร้างเสริมวัฒนธรรมองค์กรของการบินไทย THAI Spirit ซึ่งประกอบด้วย Teamwork & Trust - มีทัศนคติในการทำงานร่วมกันเป็นทีม มีความไว้วางใจเชื่อใจกัน มีอิสระในการแสดงความคิดเห็นเชิงสร้างสรรค์ Happiness & Hospitality — มีสุขภาพร่างกายและจิตใจที่ดี มีจิตสำนึกพร้อมให้บริการเอาใจใส่ต่อความต้องการและความคาดหวังของลูกค้า Awakening & Accountability — มีความตื่นตัวกระตือรือร้น

ในการปฏิบัติงาน มีความรับผิดชอบในผลลัพธ์ของงานที่ได้รับมอบหมาย Inspiration & Integrity — มีแรงบันดาลใจในการทำงาน ซื่อสัตย์สุจริต มีคุณธรรมและจริยธรรม ปกป้องผลประโยชน์ มีความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ ทั้งนี้ เพื่อมุ่งเน้นความพึงพอใจของลูกค้าเป็นสำคัญ ขณะเดียวกันก็เอื้อต่อการแข่งขันให้บริษัทฯ อยู่ในลำดับต้นของอันดับความพึงพอใจของลูกค้า มีความแตกต่างในการให้บริการ เพื่อให้เกิดความได้เปรียบในการแข่งขัน ซึ่งในปี 2552 ได้จัดสัมมนาเพื่อสนองกลยุทธ์ของบริษัทฯ ในการปลูกจิตสำนึกให้พนักงานนำวัฒนธรรมองค์กร THAI Spirit ไปประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงาน โดยได้จัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการ “THAI Spirit” the Means for Change Management สำหรับพนักงานระดับบริหาร มุ่งเน้นในเรื่อง Sense of Ownership การสร้างคุณค่าเพิ่มให้กับองค์กรด้วยวัฒนธรรม THAI Spirit อย่างเป็นรูปธรรม รวมทั้งการบูรณาการความรู้และประสบการณ์มาเป็นโครงการ Culture for Value เพื่อเพิ่มรายได้ ลดการสูญเสีย และเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานมากยิ่งขึ้น ซึ่งจากการสัมมนาดังกล่าว ได้รับความร่วมมือจากผู้เข้าสัมมนาในการนำ THAI Spirit ไปใช้สร้างโครงการ Culture for Value เป็นจำนวนมาก

บริษัทฯ ได้เร่งดำเนินการพัฒนาปรับปรุงการบริหารจัดการองค์ความรู้ทั่วทั้งองค์กร รวมทั้งหลักสูตรด้านอุตสาหกรรมการบิน ตลอดจนหลักสูตรการฝึกอบรมด้านต่าง ๆ โดยมุ่งเน้นควบคุมคุณภาพของหลักสูตรให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล เพื่อให้บรรลุเป้าหมายของบริษัทฯ ในการเป็นสายการบินที่ลูกค้าเลือกใช้บริการเป็นอันดับแรก บริษัทฯ ได้พัฒนาและจัดอบรมหลักสูตรด้านธุรกิจการบิน เพื่อเสริมสร้างศักยภาพเฉพาะทางวิชาชีพ ได้แก่ การพาณิชย์ การบริการสถานี การขนส่งสินค้าทางอากาศ การบริการลานจอด รวมทั้งการฝึกอบรมด้านคุณภาพอาชีพและความปลอดภัย เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนพัฒนาศักยภาพด้านภาษาและวัฒนธรรมนานาชาติ ซึ่งเป็นการสร้างเสริมประสบการณ์และให้พนักงานเข้าใจและมีทัศนคติที่ดีต่อผู้รับบริการที่มาจากวัฒนธรรมที่หลากหลาย เพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้แก่ลูกค้า

บริษัทฯ ยังได้จัดการฝึกอบรมหลักสูตรด้านการบริหารงานและพฤติกรรมศาสตร์ (General Management Training) ให้สอดคล้องกับนโยบาย วิสัยทัศน์ และกลยุทธ์ ของบริษัทฯ โดยจัดการฝึกอบรมและกิจกรรมต่างๆ เพื่อปลูกจิตสำนึกและสร้างแรงจูงใจให้พนักงานมีทัศนคติ ค่านิยม ตลอดจนประพฤติปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับวัฒนธรรมองค์กร รวมถึงเพื่อเสริมสร้างความสามารถในการปฏิบัติหน้าที่ตาม Competency ของพนักงานที่บริษัทฯ กำหนดไว้

บริษัทฯ ได้นำนวัตกรรมการเรียนการสอนในระบบ Electronic Media และ Network Multimedia มาประยุกต์ใช้ในการจัดการเรียนการสอนผ่านระบบ e-Learning ทั้งนี้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการฝึกอบรม นอกจากนี้ ได้ร่วมมือทางวิชาการกับสถาบันการศึกษาและองค์กรภายนอกในการจัดฝึกอบรมและพัฒนาบุคลากรในองค์กรอย่างต่อเนื่องและได้ให้บริการการจัดฝึกอบรมแก่ลูกค้าภายนอกบริษัทฯ อีกด้วย

การบริการลูกค้าภาคพื้น

ด้วยนโยบายที่มุ่งเน้นการตอบสนองความต้องการของลูกค้า เพื่อสร้างความประทับใจและความพึงพอใจสูงสุด บริษัทฯ ได้นำเสนอการบริการวิถีไทย ให้ความสะดวกและรวดเร็วในการบริการ ด้วยเสน่ห์ไทยอันงดงาม อ่อนน้อม และใส่ใจ ผู้โดยสารจะได้รับบริการที่มีคุณภาพในทุกจุดสัมผัสบริการอย่างครบถ้วนและต่อเนื่อง ทั้งในรูปแบบของผลิตภัณฑ์ และสิ่งอำนวยความสะดวกที่ได้มาตรฐานสากล โดยเริ่มตั้งแต่บริการต้อนรับผู้โดยสารชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจ

บริเวณชานชาลา (Curbside Service) บริการตรวจรับบัตรโดยสารในห้องรับรองพิเศษสำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่ง (Royal First Check-in Lounge) บริการเคาน์เตอร์ตรวจรับบัตรโดยสารสำหรับผู้โดยสารชั้นธุรกิจ พร้อมทั้งนั่งพักบริเวณ Royal Orchid Premium และบริการช่องทางพิเศษสำหรับผู้โดยสารที่เดินทางเร็ว (Fast Track Service) สำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจ นอกจากนี้ ยังมีศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (One Stop Service) สำหรับผู้โดยสารเพื่อให้บริการสำรองที่นั่ง ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง และการบริการพิเศษสำหรับผู้โดยสารที่ต้องการความช่วยเหลือ ได้แก่ ภิกษุสงฆ์ สามเณร เด็ก ผู้สูงอายุ ผู้โดยสารที่เดินทางครั้งแรก เป็นต้น และยังมีบริการ Meet and Assist Services สำหรับผู้โดยสารที่ต้องการความสะดวกตั้งแต่ บริเวณชานชาลาจนถึงปลายทางโดยคิดค่าบริการเพิ่มเติม นอกจากนี้ การให้บริการแก่ผู้โดยสารการบินไทยแล้ว บริษัทฯ ยังให้บริการเที่ยวบินแก่สายการบินลูกค้านำจากทั่วโลกถึง 62 สายการบิน ทั้งด้านการบริการผู้โดยสารและสัมภาระ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

บริษัทฯ ได้จัดห้องรับรองพิเศษเพื่อให้บริการและอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารชั้นหนึ่ง ชั้นธุรกิจ และสมาชิกบัตรทอง (Royal Orchid Plus Gold Member) โดยมีบริการอาหารและเครื่องดื่มในลักษณะ A-La-Carte Restaurant Concept ในห้อง Royal First Lounge บริการห้องพักผ่อนส่วนตัว (Slumber Room) ห้องพักผ่อนสำหรับครอบครัว (Family Room) ห้องสำหรับเด็ก (Kids Room) พร้อมทั้งให้บริการห้องอบไอน้ำ ห้องซาวน่า และบริการสปาอย่างครบวงจร ในห้อง Royal Orchid Spa ทำให้ในปี 2552 ห้อง Royal First Lounge ได้รับรางวัลอันดับหนึ่ง Best First Class Airline Lounge Award จากการจัดอันดับโดยสกายแทร็กซ์ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังให้บริการห้องรับรองพิเศษแก่ Non Airline Customer อาทิ ธนาคารกสิกรไทย ธนาคาร Citibank และธนาคารกรุงศรีอยุธยา เป็นต้น

เพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน บริษัทฯ ได้นำเทคโนโลยีสารสนเทศมาให้บริการที่สอดคล้องและสัมพันธ์กันแบบไร้รอยต่อ (Seamless Service) แก่ลูกค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอย่างครบวงจร (Total IT Solution Approach) ตามแผนพัฒนา Magic Service Ring ซึ่งช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการผู้โดยสาร อาทิ การบริการเช็คอินทางอินเทอร์เน็ต (Internet Check-in) ให้แก่ผู้โดยสารภายในประเทศและต่างประเทศ การรับบัตรโดยสารและออกบัตรที่นั่งอัตโนมัติ (Self-service Check-in) สำหรับผู้โดยสารภายในประเทศ

ในการพัฒนาประสิทธิภาพการให้บริการภาคพื้นสู่ความเป็นเลิศ บริษัทฯ ได้จัดตั้งศูนย์ควบคุมการปฏิบัติการภาคพื้น (Ground Operations Control Center : GOCC) ขึ้นเพื่อเป็นศูนย์กลางในการสื่อสาร ควบคุมดูแล และตรวจสอบกิจกรรมการบริการภาคพื้นโดยรวม ทำให้มีผลต่อการตรงต่อเวลาของเที่ยวบิน (On- time Performance) การหมุนเวียนของเครื่องบิน (Aircraft Rotation) ความถูกต้องและรวดเร็วในการต่อเที่ยวบินของผู้โดยสารและกระเป๋าสัมภาระ (Transfer of Passenger and Baggage) การแก้ไขปัญหากรณีเหตุการณ์ไม่ปกติ (Irregularities) รวมถึงการลดค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการ (Operating Cost Reduction) ของบริษัทฯ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

จากความมุ่งมั่นในการพัฒนาระบบงานและนวัตกรรมบริการลูกค้าภาคพื้น รวมทั้งศักยภาพของพนักงานฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น ทำให้บริษัทฯ บรรลุเป้าหมายความเป็นเลิศในการบริการ อันจะนำไปสู่การเป็นสายการบินที่ลูกค้าเลือกเป็นลำดับแรก และเป็นหนึ่งในด้านบริการลูกค้าภาคพื้น ด้วยการรักษาระดับการให้บริการที่ดี เหนือความคาดหวัง เพื่อความแข็งแกร่งและเติบโตอย่างยั่งยืนขององค์กรตลอดไป



การบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น

ด้วยความมุ่งมั่นที่จะเป็นผู้ให้บริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้นที่ถูกคัดเลือกเป็นอันดับแรก บริษัทฯ จึงมีเป้าหมายพัฒนาปัจจัยหลัก 3 ประการ คือ คุณภาพการให้บริการในระดับสากลที่ให้ความสำคัญในทุกรายละเอียดของกระบวนการ การมีมาตรฐานความปลอดภัยในการให้บริการที่ถูกคัดค้านและไว้วางใจ และมาตรฐานที่ตรงต่อเวลาของเที่ยวบิน ด้วยบุคลากรที่เปี่ยมด้วยทักษะและประสบการณ์ การใช้อุปกรณ์ที่มีเทคโนโลยีทันสมัย ทำให้การให้บริการของกิจกรรมบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้นของการบินไทยได้รับผลตอบแทนที่ดีและได้รับความไว้วางใจจากลูกค้าเป็นอันดับหนึ่งเสมอมา ปัจจุบันบริษัทฯ เป็นผู้นำของธุรกิจบริการลานจอดฯ ด้วยจำนวนสายการบินลูกค้ามากกว่า 80 สายการบิน ให้บริการเที่ยวบินต่อปีมากกว่า 180,000 เที่ยวบิน มีศักยภาพในการรองรับการให้บริการทั่วทุกพื้นที่ในเขตลานจอดของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

การบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น เป็นหนึ่งในกิจกรรมสนับสนุนธุรกิจสายการบิน โดยให้บริการควบคู่กับการบริการภาคพื้นต่างๆ ทั้งการบริการลูกค้าภาคพื้น การบริการพาณิชย์สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ การบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน และครัวการบิน ทำให้เกิดการบริการที่ครบวงจรแบบ One-Stop-Service จุดเด่นในการบริการของบริษัทฯ ที่สร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน ทั้งที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานอุตะเภะ รวมทั้งท่าอากาศยานภูมิภาคที่มีเที่ยวบินของบริษัทฯ ให้บริการ

บริษัทฯ มีการพัฒนาปรับปรุงกระบวนการให้บริการลานจอดฯ อย่างต่อเนื่องเพื่อสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้า และการเตรียมพร้อมเพื่อรองรับการขยายตัวของปริมาณเที่ยวบินที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตลอดจนเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพภายใต้แผนการดำเนินงานด้านต่างๆ ตามระบบมาตรฐานคุณภาพ ISO 9001 : 2000 และการปรับปรุงระบบมาตรฐานความปลอดภัยให้ครอบคลุมในทุกพื้นที่ปฏิบัติงาน เป็นไปตามมาตรฐานของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association : IATA) ด้วยโครงการจัดการความปลอดภัยในลานจอด (Ground Damage Prevention Program : GDPP) ร่วมกันในทุกกิจกรรมการบริการของบริษัทฯ



เพื่อให้เกิดเอกภาพในการป้องกันและควบคุมงานด้านความปลอดภัยให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดต่อการให้บริการอากาศยานในเขตลานจอด และรักษาไว้ซึ่งการรับรองมาตรฐานการตรวจประเมินความปลอดภัยด้านการปฏิบัติการของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA Operational Safety Audit : IOSA) อย่างต่อเนื่อง

การจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน บริษัทฯ จัดให้มีการดำเนินงานที่เป็นไปตามกฎหมายด้านความปลอดภัย กฎ ระเบียบ และข้อกำหนดของกรมการขนส่งทางอากาศและของบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เพื่อป้องกันความเสี่ยงต่อภัยคุกคามด้านการก่อการร้ายสากลในสถานะปัจจุบัน บริษัทฯ ได้ติดตั้งระบบการรักษาความปลอดภัย ซึ่งประกอบด้วยระบบกล้องทีวีวงจรปิด (Close Circuit Television : CCTV) และระบบควบคุมการตรวจสอบการเข้าออกของบุคคล (Access Control) ที่นำหลักการระบบตรวจสอบข้อมูลชีวภาพ หรือ Biometrics มาใช้เพื่อควบคุมงานด้านการรักษาความปลอดภัยในพื้นที่การปฏิบัติงาน

สิ่งที่สร้างความโดดเด่นในการให้บริการของกิจการบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้นอีกประการหนึ่ง คือ การให้บริการทำความสะอาดภายในอากาศยานด้วยมาตรฐาน Secure clean จากประเทศอังกฤษที่สร้างความพึงพอใจให้แก่ลูกค้าเสมอมาและเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้โดยสารในการใช้บริการเที่ยวบินของสายการบินไทย บริษัทฯ มีมาตรการในการทำความสะอาดภายในอากาศยาน 36 จุดภายในเครื่องบินที่ผู้โดยสารจะต้องมีการสัมผัส หรือ 36-Touch Point โดยเน้นมาตรการเช็ดฆ่าเชื้อ บริเวณ 36 จุดอย่างเคร่งครัดด้วยน้ำยาฆ่าเชื้อโรค รวมถึงการทำความสะอาดช่องระบายอากาศบนเครื่องบิน

การบริหารจัดการต้นทุนในการดำเนินงานเป็นเป้าหมายที่สำคัญในปีที่ผ่านมา เพื่อเพิ่มอัตราผลกำไรของบริษัทฯ ด้วยโครงการประหยัดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงในอุปกรณ์ภาคพื้น และการลดต้นทุนในการเก็บรักษาอะไหล่สำหรับซ่อมบำรุงอุปกรณ์ภาคพื้น การปรับปรุงระบบการซ่อมบำรุงอุปกรณ์ ระบบการจัดเก็บอะไหล่มุ่งเน้นให้เกิดการใช้ทรัพยากรประเภทต่างๆ ให้ได้ประโยชน์สูงสุด ประกอบกับการบริหารจัดการ Ground Support Equipment Fleet ให้เหมาะสมกับการให้บริการเที่ยวบินได้อย่างมีประสิทธิภาพ

นอกเหนือจากการบริหารต้นทุนที่ได้ดำเนินการอย่างจริงจังแล้ว บริษัทฯ ยังคงให้ความสำคัญกับการแสวงหาลูกค้าใหม่และการรักษาฐานลูกค้าเดิมควบคู่กันไป สร้างความเชื่อมั่นและจงใจลูกค้า ด้วยการยึดหยุ่นในการให้บริการประเภทต่าง ๆ ให้เป็นไปตามความต้องการของลูกค้า การจัดประชุมสายการบินลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ การโฆษณาประชาสัมพันธ์เพื่อสื่อสารกับลูกค้ากลุ่มเป้าหมาย รวมทั้งการโฆษณาผ่านเว็บไซต์ www.thaigsc.com

นอกจากนี้ บริษัทฯ มีการพัฒนาและปรับปรุงการบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้นที่ทำอากาศยานภูมิภาคต่าง ๆ โดยเฉพาะทำอากาศยานเชียงใหม่และทำอากาศยานภูเก็ต เพื่อรองรับความต้องการในการให้บริการภาคพื้นของเที่ยวบินของบริษัทฯ และสายการบินลูกค้าที่เพิ่มขึ้นอย่างมีประสิทธิภาพ

การบริการพาณิชย์สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์

ด้วยนโยบายที่มุ่งเน้นเพื่อเป็นผู้นำในการให้บริการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศ บริษัทฯ จึงได้ทุ่มเทในการเสริมสร้างศักยภาพ ความแข็งแกร่ง คุณภาพของผลิตภัณฑ์และบริการ โดยมุ่งพัฒนาปรับปรุงด้านความเอาใจใส่ การให้บริการในทุกขั้นตอนเพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดแก่ลูกค้า รวมทั้งสร้างความผูกพันที่ยั่งยืนระหว่างบริษัทฯ กับลูกค้า ด้วยธรรมาจริยธรรมและการให้บริการด้วยใจไทย พร้อมทั้งปลูกฝังวิถีการปฏิบัติงานที่เน้นการสร้างมูลค่าเพิ่มในทุกกระบวนการทำงานอย่างต่อเนื่อง (Value Chain) รวมถึงเน้นนโยบายความปลอดภัย อาชีวอนามัย การสร้างสิ่งแวดล้อมและสภาพแวดล้อมที่ดีในการทำงาน ควบคู่กับการบริการรวดเร็ว มีประสิทธิภาพด้วยเทคโนโลยีทันสมัย อย่างต่อเนื่อง ด้วยนโยบาย “Always deliver the best” ซึ่งเป็นส่วนสำคัญในการสร้างการรับรู้ที่เน้นปรัชญา “มุ่งมั่นส่งมอบบริการที่ดีที่สุดแก่ลูกค้า”

กิจกรรมการพาณิชย์สินค้า พัสดุภัณฑ์ และไปรษณีย์ภัณฑ์

กิจกรรมการพาณิชย์สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ของบริษัทฯ ดำเนินธุรกิจ โดยใช้พื้นที่ระวางบรรทุกของเที่ยวบินผู้โดยสารของบริษัทฯ เป็นหลัก อีกทั้ง เสริมด้วยการซื้อหรือเช่าพื้นที่ระวางการบรรทุกจากสายการบินพันธมิตรในบางเส้นทางที่มีความต้องการสูง นอกจากนี้ บริษัทฯ มุ่งเน้นหาพื้นที่ระวางเพิ่มโดยการทำความร่วมมือกับสายการบินอื่น ด้วยการทำสัญญาการแบ่งส่วนรายได้พิเศษระหว่างสายการบิน (Special Prorate Agreement : SPA) การทำสัญญาการซื้อขายพื้นที่ระวาง (Blocked Space Agreement : BSA) และการขอซื้อพื้นที่ระวางบรรทุกจากสายการบินพันธมิตร การจัดหาเครื่องบินเช่าเหมามาให้บริการตามฤดูกาล รวมถึงการร่วมมือกับบริษัทตัวแทนการขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ที่มีเครือข่ายทั่วโลก (Global Forwarding Agent) เพื่อเพิ่มอัตราบรรทุกในทุกเส้นทางและสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าผ่านให้มากขึ้น

เพื่อสร้างการรับรู้ถึงมาตรฐานการบริการดังกล่าว บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการสื่อสารแก่ลูกค้ากลุ่มเป้าหมาย โดยเน้นการโฆษณาและประชาสัมพันธ์เพิ่มช่องทางและรูปแบบที่หลากหลายมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการโฆษณาผ่านสื่อสิ่งพิมพ์ สื่ออินเทอร์เน็ต เว็บไซต์ www.thaicargo.com การใช้สื่อส่งเสริมการขาย ณ จุดที่ลูกค้าสัมผัสตราสินค้าได้ (Brand Contact) การเข้าร่วมในนิทรรศการ และงานแสดงต่าง ๆ ทั้งในและต่างประเทศ รวมถึงการจัดโปรแกรมส่งเสริมการตลาด และการขาย การจัดกิจกรรมเพื่อเพิ่มความสัมพันธ์กับลูกค้าอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้จัดหาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศใหม่ที่ทันสมัยที่สุดเข้ามาใช้งานทดแทนระบบเดิมที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน เพื่อให้บริการที่รวดเร็ว แม่นยำ มีประสิทธิภาพ สามารถติดต่อกับ Business Partner ภายนอกได้อย่างสะดวกสบาย พร้อมทั้งพัฒนาระบบงานด้านการบริการลูกค้าเพื่อ

อำนวยความสะดวกแก่ผู้รับ ผู้ส่ง ตัวแทนขนส่งสินค้า และผู้สนใจทั่วไปในการติดตามข้อมูลการขนส่งและตรวจสอบสถานภาพการขนส่งสินค้า รวมทั้งตารางการบินผ่านทางเว็บไซต์ www.thaicargo.com ที่เปิดให้ลูกค้าสามารถตรวจสอบสถานภาพสินค้าได้ด้วยตนเองตลอด 24 ชั่วโมงทุกที่ทั่วโลก อีกทั้ง ได้ริเริ่มโครงการใหม่หลายโครงการ เพื่อยกระดับในการบริการลูกค้าและลดค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการ โดยการพัฒนาทางด้านระบบเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับระบบอิเล็กทรอนิกส์ต่างๆ อาทิ ระบบสำรองพื้นที่ระวาง (e-Booking) ระบบการชำระค่าบริการผ่าน Online Banking (e-Payment) ระบบ e-Freight ระบบ Cargo 2000 และโครงการ Secure Freight ผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่ออำนวยความสะดวกให้ลูกค้า ประกอบกับการมุ่งขยายฐานลูกค้าโดยการตั้งตัวแทนขาย (General Sales Agent : GSA) สำหรับสถานีขายที่มีศักยภาพในการขนส่งสินค้าแต่บริษัทฯ ไม่ได้ทำการบิน (Offline Station)

สำหรับการพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการ บริษัทฯ มุ่งให้ความสำคัญกับการขนส่งสินค้าที่มีอัตราค่าระวางสูงซึ่งต้องการการดูแลเป็นพิเศษ ได้แก่ สินค้ามูลค่าสูง สินค้าประเภทสัตว์มีชีวิต สินค้าของสด (TGFresh) สินค้าเร่งด่วน (TGForce) ซึ่งเป็นบริการขนส่งแบบรับประกันความผิดพลาด การบริการขนส่งสินค้าภายในประเทศจากผู้ส่งถึงมือผู้รับภายใต้ชื่อบริการ Thai Express Cargo (TEC) โดยความร่วมมือกับตัวแทนขนส่งสินค้าและพันธมิตรในประเทศ การบริการขนส่งสินค้ารูปแบบพิเศษ THAIPAC สำหรับนักท่องเที่ยวที่ต้องการส่งสัมภาระโดยชำระค่าบริการถูกกว่าค่าสัมภาระน้ำหนักเกิน (Excess Baggage) และการขนส่งสินค้าประเภท Small Shipment เป็นต้น

กิจการบริการคลังสินค้า

บริษัทฯ ได้มุ่งพัฒนาความพร้อมเพื่อรองรับการขยายตัวของปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ ทั้งสินค้าขาเข้า สินค้าขาออก และสินค้าถ่ายลำ ตลอดจนเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพ ภายใต้แผนการดำเนินงานด้านต่างๆ ตามระบบมาตรฐานคุณภาพ ISO 9001 : 2008 อย่างต่อเนื่อง ณ อาคารขนถ่ายสินค้า ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ประกอบด้วย อาคารสินค้าภายในประเทศ มีพื้นที่ 18,000 ตารางเมตร สามารถรองรับปริมาณสินค้าได้ 117,800 ตันต่อปี และอาคารสินค้าระหว่างประเทศ มีพื้นที่ 87,000 ตารางเมตร สามารถรองรับปริมาณสินค้าได้ 1,226,000 ตันต่อปี โดยจัดแบ่งพื้นที่ออกเป็น 4 ส่วนหลักๆ ประกอบด้วย ส่วนบริการสินค้าสำหรับการบินไทยและสายการบินพันธมิตร มีพื้นที่ 36,000 ตารางเมตร ส่วนบริการสินค้าสำหรับสายการบินลูกค้า มีพื้นที่ 34,000 ตารางเมตร ส่วนบริการสินค้าเร่งด่วน มีพื้นที่ 7,000 ตารางเมตร และส่วนบริการสินค้าสดและผลไม้ มีพื้นที่ 10,000 ตารางเมตร นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้มีการปรับปรุงการใช้พื้นที่ส่วนขยายของอาคารขนถ่ายสินค้าให้มีความเหมาะสมขึ้นในปี 2553 โดยจัดแบ่งพื้นที่เก็บ Huge Cargo จำนวน 1,116 ตารางเมตร ใช้สำหรับจัดเก็บสินค้าขนาดใหญ่ จัดหา Conventional Rack และ Heavy Rack Mobile เพื่อเพิ่มพื้นที่การจัดเก็บสินค้าทางสูง อีกทั้ง ยังได้เตรียมขยายพื้นที่สำรองของอาคารขนถ่ายสินค้าระหว่างประเทศเพิ่มอีก 7,500 ตารางเมตร จากเดิมที่มีอยู่ 6,540 ตารางเมตร เพื่อรองรับปริมาณสินค้าที่เพิ่มขึ้น และขอเช่าพื้นที่ในคลังสินค้าที่ 4 ต่อ เพื่อรองรับปริมาณสินค้าขาเข้าที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องของสายการบินลูกค้าที่มีอยู่ 82 สายการบิน และสายการบินอื่นๆ ที่จะมาขอรับบริการ

บริษัทฯ ได้จัดให้มีการบริการพิเศษให้กับลูกค้ากลุ่มเป้าหมายอันจะทำให้ปริมาณการขนส่งสินค้านำเข้าเพิ่มมากขึ้น ด้วยการจัดตั้ง Express Cargo Center เพื่อให้บริการส่วนพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์ สนองตอบความต้องการของผู้นำเข้าสินค้าเร่งด่วน สำหรับสินค้าเร่งด่วนส่งออกได้จัดให้มีช่องทางพิเศษสำหรับผู้ส่งออกหรือตัวแทนผู้ส่งออกที่ได้จดทะเบียนผู้ประกอบการสินค้าเร่งด่วนไว้กับกรมศุลกากร



บริษัทฯ ได้จัดตั้งศูนย์บริการสินค้าสดและผลไม้ ซึ่งได้ติดตั้งระบบควบคุมอุณหภูมิเต็มพื้นที่ 10,000 ตารางเมตร มีห้องเย็นที่สามารถปรับเปลี่ยนอุณหภูมิได้ตามประเภทของสินค้า โดยเน้นการรักษาคุณภาพและความสดของสินค้า ด้วยการควบคุมอุณหภูมิอย่างเคร่งครัดและต่อเนื่อง (Cool Chain Management) เริ่มจากการรับสินค้าเข้า การจัดเรียงในตู้บรรทุกสินค้าโดยใช้ฉนวนควบคุมความร้อน การเคลื่อนย้าย รวมถึงการส่งสินค้าออก เพื่อให้ผลิตภัณฑ์สินค้าทางการเกษตร สินค้าพิเศษ และสินค้าที่ต้องควบคุมอุณหภูมิ เช่น ยาและเวชภัณฑ์ เป็นต้น ได้รับการควบคุมอุณหภูมิตามที่กำหนด เพื่อรักษาสินค้าให้คงสภาพดีตั้งแต่ต้นทางจนถึงสถานีปลายทาง

บริษัทฯ ได้จัดให้มีการบริการลูกค้าในโครงการ Excellent Cargo Care Project ที่ช่วยอำนวยความสะดวกเป็นพิเศษให้กับผู้นำเข้าหรือลูกค้ากลุ่มเป้าหมาย โดยเฉพาะในการดำเนินการพิธีการศุลกากรระบบอิเล็กทรอนิกส์ไร้เอกสาร (e-Paperless) เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้นำเข้าหรือลูกค้าในการส่งข้อมูลเข้าสู่ระบบอิเล็กทรอนิกส์ของกรมศุลกากร ทำให้สามารถดำเนินการผ่านพิธีการศุลกากรได้อย่างรวดเร็ว

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้มุ่งเน้นพัฒนาในการให้บริการเสริมเพิ่มรายได้ โดยมีแผนในการให้บริการจัดบรรทุกสินค้า แทนบริษัทตัวแทนผู้ส่งออกที่ไม่มีความพร้อมในเขตปลอดอากร ซึ่งการให้บริการดังกล่าวจะสามารถสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้าได้เป็นอย่างดี



ครัวการบิน

ด้วยวิสัยทัศน์ที่ต้องการเป็นสายการบินที่ถูกคัดเลือกเป็นอันดับแรกและก้าวขึ้นสู่การเป็นสายการบินอันดับหนึ่งของภูมิภาคเอเชีย บริษัทฯ จึงเร่งพัฒนามาตรฐานและขีดความสามารถของครัวการบิน เพื่อเสริมสร้างความเป็นเลิศด้านคุณภาพและบริการ อันจะนำมาซึ่งความพอใจสูงสุดของลูกค้าโดยมุ่งปฏิบัติตามแนวคิดสำคัญ 3 ประการ อันได้แก่ สร้างความเชื่อมั่น (High Trust) มาตรฐานระดับสากล (World Class) และผสมผสานเสน่ห์แบบไทย (Thai Touch) และกำหนดค่านิยม “การตอบสนองความต้องการของลูกค้าด้วยความซื่อสัตย์และมีจรรยาบรรณวิชาชีพ” (Answering Your Needs with Integrity and Business Etiquette)

ครัวการบิน ประกอบด้วยธุรกิจหลัก 2 ธุรกิจ ได้แก่ ธุรกิจผลิตอาหารและให้บริการแก่สายการบินและธุรกิจผลิตและจำหน่ายอาหารเพื่อให้บริการภาคพื้น เช่น กักตุนอาหารทำอากาศยานนานาชาติ สแนคบาร์ ร้านเบเกอรี่ Puff & Pie การให้บริการจัดเลี้ยงทั้งในและนอกสถานที่ การผลิตและจำหน่ายสินค้าช่วงเทศกาลสำคัญๆ การผลิตอาหารว่างกล่องสำหรับกิจกรรมต่างๆ และ ร้านอาหารสวัสดิการ (Staff Canteen) เป็นต้น

ปัจจุบันครัวการบินที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิจะผลิตอาหารสำหรับให้บริการบนเที่ยวบินระหว่างประเทศของบริษัทฯ และสายการบินลูกค้าที่มีตารางบินเป็นประจำ จำนวน 38 สายการบิน และ สายการบินเช่าเหมาลำอีก 18 สายการบิน

ในขณะที่ครัวการบินดอนเมือง จะผลิตอาหารสำหรับให้บริการบนเที่ยวบินในประเทศ นอกจากนี้ ยังมีบริการในกักตุนอาหารและสแนคบาร์ ที่ทำอากาศยานนานาชาติและทำอากาศยานสำคัญในภูมิภาค การบริการจัดเลี้ยงทั้งใน

และนอกสถานที่ การจำหน่ายเบเกอรี่ในร้าน Puff & Pie อีก 40 แห่ง และสาขาเฉพาะกิจ 6 แห่ง รวมทั้งยังมีร้าน Puff & Pie Supreme Bakery Delight (Wholesale) อีก 42 สาขา ในปี 2552 ครีวการบินทั้ง 2 แห่ง มีกำลังการผลิตรวมเฉลี่ยประมาณ 65,000 ชุดต่อวัน หรือ 23.7 ล้านชุดต่อปี ครีวการบินที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ มีกำลังการผลิตเฉลี่ย 47,000 ชุดต่อวัน คิดเป็นร้อยละ 72.3 และครีวการบินที่ดอนเมือง มีกำลังการผลิตเฉลี่ยประมาณ 18,000 ชุดต่อวัน คิดเป็นร้อยละ 27.7

เพื่อสร้างความเชื่อมั่นสูงสุดให้แก่ลูกค้า ครีวการบินได้พัฒนาระบบการจัดการเตรียมอาหารให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้ได้อาหารที่มีคุณภาพได้มาตรฐานระดับสากล โดยนำเอาระบบบริหารคุณภาพ สุลักษณะ และความปลอดภัยของอาหารเชิงบูรณาการ (Quality Hygiene and Safety : QHS) ซึ่งรวมระบบคุณภาพ ISO 9001 ระบบ Good Manufacturing Practice (GMP) และ Hazard Analysis and Critical Control Point (HACCP) เข้าด้วยกัน อันเป็นมาตรฐานสากลที่ได้รับการยอมรับจากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ และองค์การอนามัยโลก มาใช้ในการควบคุมคุณภาพตลอดกระบวนการผลิตอย่างเข้มงวด นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังร่วมมือกับศูนย์วิทยาศาสตร์ฮาลาล จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในการจัดตั้ง Halal Kitchen โดยบริษัทฯ ได้รับการรับรองระบบ Halal-GMP/HACCP (Hal-Q) ณ ครีวการบินสุวรรณภูมิเป็นรายแรกของประเทศไทย พร้อมทั้งได้รับมอบหนังสือรับรองข้อตกลงครัวฮาลาลให้แก่ครัวสุวรรณภูมิจากประธานคณะกรรมการอิสลามประจำจังหวัดสมุทรปราการ รวมถึงได้รับมอบหนังสือสำคัญให้ใช้เครื่องหมายฮาลาลจากเลขานุการคณะกรรมการกลางแห่งประเทศไทย ในด้านวัตถุดิบ บริษัทฯ ให้ความสำคัญในเรื่องของคุณภาพและความปลอดภัยต่อผู้บริโภคเป็นสำคัญ จึงร่วมมือกับมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ดำเนินโครงการพัฒนาคุณภาพวัตถุดิบทางการเกษตร ด้วยระบบเกษตรที่ดีที่เหมาะสม (Good Agricultural Practice : GAP) เพื่อให้อาหารที่ผลิตจากครีวการบินของบริษัทฯ เป็นอาหารที่สะอาดปลอดภัยตามมาตรฐานสากล ซึ่งตลอดระยะเวลา 7 ปี ที่ดำเนินโครงการดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง ทำให้ครีวการบินได้รับการยอมรับในระดับสากลจนได้รับรางวัล Mercury Award จาก International Travel Catering Association (ITCA) ในหมวดที่ 4 ด้านความสามารถในการพัฒนา ซึ่งโครงการพัฒนาคุณภาพวัตถุดิบทางการเกษตรและผลิตภัณฑ์ตามมาตรฐานคุณภาพด้วยระบบ Good Agricultural Practice นี้ ซึ่งนอกจากจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาการผลิตอาหารเพื่อบริการแก่ผู้โดยสารของบริษัทฯ และสายการบินลูกค้าแล้ว ยังเป็นจุดเริ่มต้นที่สำคัญของการพัฒนาการผลิตสินค้าทางการเกษตรของไทยให้มีมาตรฐานในระดับสากล อันจะก่อให้เกิดผลดีต่อเกษตรกรโดยตรง ทั้งในเรื่องของรายได้และการพัฒนาคุณภาพของผลผลิตให้มีมาตรฐานก่อนจะป้อนสู่ตลาดโลกต่อไปในอนาคต

ปัจจัยสำคัญอีกประการหนึ่งที่จะช่วยสนับสนุนให้ครีวการบินมีความเป็นเลิศทั้งในด้านคุณภาพและบริการ คือ การดูแลสุขภาพและความปลอดภัยของพนักงาน โดยคำนึงถึงข้อกำหนดของกฎหมาย ข้อกำหนดของลูกค้าสายการบิน และข้อกำหนดอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงความรับผิดชอบของผู้บริหารต่อพนักงานและผู้ที่มีส่วนได้เสีย ด้วยเหตุนี้ ครีวการบินจึงได้นำมาตรฐานสากลระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย OHSAS 18001 : 2007 มาประยุกต์ใช้เป็นแนวทางในการบริหารจัดการ ซึ่งครีวการบินที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ และดอนเมืองได้รับการรับรองระบบ OHSAS 18001 : 2007 เมื่อวันที่ 4 สิงหาคม 2551

นอกจากนี้ ครีวการบินยังให้ความสำคัญในการดูแลสภาพสิ่งแวดล้อมอันเป็นการรับผิดชอบต่อธรรมชาติและสังคม โดยกำหนดให้มีการบริหารจัดการสภาพแวดล้อมต่างๆ ในสถานปฏิบัติงานและบริเวณโดยรอบของครีวการบิน มีการนำเศษวัสดุที่ไม่ใช้แล้วมาผ่านกรรมวิธีเพื่อให้ได้เป็นแก๊สชีวภาพ ซึ่งสามารถนำมาใช้ทดแทนพลังงานเชื้อเพลิงได้ในบางส่วน และได้นำหมักชีวภาพ เพื่อใช้ในการเกษตรอีกส่วนหนึ่ง เป็นผลให้ครีวการบินได้รับการรับรองระบบคุณภาพ ISO 14001 เมื่อเดือนกันยายน 2552 ที่ผ่านมา นอกจากนี้ ยังได้ริเริ่มการดำเนินโครงการ Carbon Footprint เพื่อลดมลพิษทางอากาศ ซึ่งนอกจากจะเป็นการดูแลสภาพแวดล้อมแล้วยังเป็นการลดภาระค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ ได้อีกทางหนึ่ง

ปี 2552 เป็นปีที่ผู้ประกอบการธุรกิจต่าง ๆ ต้องประสบปัญหาและเผชิญกับการท้าทายจากภัยคุกคามของวิกฤติการณ์การเงินโลก รวมไปถึงปัญหาราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้น ทำให้บริษัทฯ ต้องเร่งหากลยุทธ์มาใช้ในการบริหารและดำเนินงาน เพื่อให้สามารถแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งcrewการบินสามารถตอบสนองนโยบายของบริษัทฯ ได้เป็นอย่างดี โดยพิจารณาปรับลดค่าใช้จ่ายในด้านต่าง ๆ ด้วยการดำเนินโครงการ Lean Management เพื่อขจัดความสูญเปล่าจากกระบวนการดำเนินงาน ลดต้นทุนการผลิต เพิ่มคุณภาพ และก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่ม นอกจากนี้ crewการบินยังหาแนวทางสร้างรายได้เพิ่มจากการใช้ทรัพย์สินและอุปกรณ์ที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยการผลิตขนมปังและเบเกอรี่แช่แข็ง (Frozen Bakery) จำหน่ายให้แก่crewการบิน Gate Gourmet และบริษัท Cosmo Enterprise Co., Ltd. ในประเทศญี่ปุ่น การผลิตและจัดจำหน่ายผลิตภัณฑ์ “เอื้องหลวง” เช่น น้ำแกงสำเร็จรูปในลักษณะ Retort Pouch เพื่อสนับสนุนการให้บริการอาหารไทยบนเที่ยวบินของบริษัทฯ ที่ทำการบินเข้ามาในประเทศไทย ให้มีรสชาติของอาหารไทยแท้และมีคุณภาพได้มาตรฐานอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งจำหน่ายให้แก่ Caterer ในต่างประเทศ การผลิตและจัดจำหน่ายน้ำสลัด (Salad Dressing) และเครื่องดื่มต่าง ๆ อาทิ น้ำส้ม น้ำผลไม้รวม น้ำชามะขาม น้ำดื่ม เป็นต้น ซึ่งผลิตภัณฑ์ต่างๆ ของcrewการบินได้รับการตอบรับจากผู้บริโภคเป็นอย่างดี ทำให้บริษัทฯ วางแผนจะขยายการผลิตเพิ่มขึ้นในปีต่อ ๆ ไป

จะเห็นได้ว่า crewการบินไม่เพียงสร้างรายได้และผลประกอบการที่ดีให้แก่บริษัทฯ เท่านั้น หากความเจริญเติบโตก้าวหน้าและผลสำเร็จที่เกิดขึ้น ยังสะท้อนถึงความเชื่อถือและความไว้วางใจที่ลูกค้ามอบให้ ตลอดจนความมีประสิทธิภาพในการดำเนินงานของทีมงานทุกระดับ

การบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน

ด้วยความมุ่งมั่นในการซ่อมบำรุงอากาศยานให้มีความปลอดภัยสูงสุด ควบคู่ไปกับการพัฒนาประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน เพื่อเพิ่มคุณภาพการให้บริการให้สูงขึ้น บนมาตรฐานความปลอดภัยด้านการขนส่งทางอากาศ ตามข้อกำหนดของกรมการบินพลเรือนของประเทศไทย และองค์กรบริหารการบินในต่างประเทศ ทั้งองค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration : FAA) องค์การความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป (European Aviation Safety Agency : EASA) และองค์การขนส่งทางอากาศของประเทศลูกค้า รวมทั้งการบริหารจัดการด้านคุณภาพ ISO 9001 : 2000 และการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม ISO 14001 : 2004 ดังนั้น ในปี 2552 บริษัทฯ จึงได้รับความไว้วางใจให้บริการจากสายการบินชั้นนำระดับนานาชาติกว่า 50 สายการบินทั่วโลก

ปัจจุบัน บริษัทฯ สามารถให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานภายใต้ขีดความสามารถของศูนย์ซ่อมบำรุงที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ สามารถให้บริการซ่อมบำรุงขั้นถาวร (Line and Light Maintenance) ให้แก่ อากาศยานจำนวน 3 ลำ ในเวลาเดียวกัน ศูนย์ซ่อมอากาศยานดอนเมือง และศูนย์ซ่อมอากาศยานอู่ตะเภา จังหวัดระยอง มีโรงซ่อมอากาศยานขั้นโรงงาน (Heavy Maintenance) ให้แก่อากาศยาน จำนวน 8 ลำ

ในปี 2552 บริษัทฯ ได้ปฏิบัติการซ่อมบำรุงอากาศยานในระดับต่าง ๆ ดังนี้ การซ่อมบำรุงขั้นถาวร (Line and Light Maintenance) ที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 37,019 ครั้ง โดยมีการซ่อมบำรุงระดับ A-Check จำนวน 674 ครั้ง การซ่อมบำรุงขั้นโรงงาน (Heavy Maintenance) ที่ศูนย์ซ่อมฯ ดอนเมืองและอู่ตะเภา มีการซ่อมบำรุงระดับ C-Check และ D-Check จำนวน 49 ครั้ง มีการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์แบบ CF6-80C2 ให้กับฝูงบินของบริษัทฯ จำนวน 34 ครั้ง การซ่อมบำรุงเครื่องยนต์แบบ RR Trent 800 ให้กับฝูงบินของบริษัทฯ จำนวน 6 ครั้ง และการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์แบบ CF6-50C2 ให้กับฝูงบินของบริษัทฯ จำนวน 1 ครั้ง ให้กับสายการบินลูกค้าจำนวน 1 ครั้ง

ฝ่ายช่างได้ดำเนินโครงการปรับปรุงห้องโดยสารของเครื่องบินแบบโบอิง 777-300 ทั้งหมดจำนวน 6 ลำ ซึ่ง 3 ลำ สดท้ายแล้วเสร็จในปี 2552 ซึ่งในการดำเนินการนี้ได้ผนวกการซ่อมตามระยะเวลาที่กำหนดของเครื่องบินทุกลำไว้ด้วย ในคราวเดียวกัน เพื่อลดระยะเวลาการจอดเครื่องบินให้สั้นลง

ด้านการให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานแก่สายการบินลูกค้าซึ่งเป็นการกิจเป้าหมายนั้น บริษัทฯ ได้มุ่งพัฒนาบริการ ใน 3 เรื่องหลัก คือ คุณภาพงานซ่อม ระยะเวลาการซ่อม (Turn Around Time) และราคาซ่อมที่สมเหตุสมผล ทำให้ ตลอดระยะเวลากว่า 10 ปี บริษัทฯ ได้รับความไว้วางใจจากสายการบินชั้นนำเลือกใช้บริการซ่อมในระดับต่างๆ อย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะการซ่อมโครงสร้างเครื่องบินขึ้นโรงงานนั้นได้รับความไว้วางใจจากสายการบินชั้นนำจากญี่ปุ่นและยุโรป ที่มีความเชื่อมั่นในความรู้ความชำนาญและคุณภาพในการบริการ ประกอบกับราคาที่ต่ำกว่าแหล่งซ่อมในยุโรป ทำให้มี ข้อได้เปรียบเหนือกว่าคู่แข่ง และหลังจากการย้ายฐานจากท่าอากาศยานดอนเมือง ไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทำให้ ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานดอนเมืองสามารถขยายขีดความสามารถในการซ่อมเครื่องบินขึ้นโรงงานได้มากขึ้น

สำหรับการดำเนินงานในการสนับสนุนการซ่อมบำรุงอากาศยาน บริษัทฯ ได้ดำเนินกลยุทธ์การเพิ่มรายได้โดยการ ปรับเปลี่ยน เพิ่มขีดความสามารถ และขยายกำลังการผลิตโรงซ่อมอากาศยานที่ดอนเมืองและอุตะเกา อาทิ โครงการ ATBC Series 6 เป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการตรวจเพื่อทดสอบอุปกรณ์ Electronic ของอากาศยานรุ่นใหม่ ๆ โครงการ Passenger to Freighter A/C Conversion โครงการเพิ่มขีดความสามารถของ Shop ในการซ่อมบำรุง Universal IDG / CSD / Gen Starter / Gen test Stand ซึ่งเป็นอุปกรณ์ประเภท Hydro / Mechanical ของอากาศยาน และยังเป็น การลดค่าใช้จ่ายในการส่งอุปกรณ์อากาศยานไปซ่อมยังบริษัทผู้ผลิตที่ต่างประเทศ โครงการ 3-Bay Hangar เพื่อเป็น การขยายงานและเพิ่มศักยภาพในการซ่อมบำรุงขึ้นโรงงาน ให้สามารถรองรับการทำ D-Check สำหรับ A300-600, B747 และโครงการ IMC (Increase Maintenance Capacity) เพื่อเพิ่มกำลังการผลิตในการซ่อมบำรุงอากาศยานแบบโบอิง 747-400 แบบแอร์บัส A300-600 ในระดับ C-Check จำนวน 2 Bays ที่ดอนเมือง

ในด้านการเพิ่มประสิทธิภาพจากการใช้สินทรัพย์ ได้ดำเนินโครงการ BKK Hangar Utilization โดยโอนงานซ่อม ระดับ C1-Check และ C2- Check ของอากาศยานแบบแอร์บัส A330/A340 และโบอิง 777 บางส่วนมาทำที่ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ เป็นการให้โรงซ่อมเครื่องบิน (Hangar) ให้เกิดประโยชน์สูงสุด โครงการนี้เป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการ ซ่อมบำรุงอากาศยาน (Light) และความสามารถของ Workshop ที่สุวรรณภูมิ

ในด้านการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานได้ดำเนินโครงการปรับปรุงระบบคอมพิวเตอร์ System Application and Product in Data Processing : SAP ให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลเพิ่มขึ้น อีกทั้ง เพิ่มขีดความสามารถในการ ช่วยการบริหารงานซ่อมบำรุงอากาศยานได้ดียิ่งขึ้น โครงการ Electronic Log Book เพื่อพัฒนาระบบ SAP ให้รองรับ e-Logbook ของฝ่ายบิน และพัฒนาระบบการลง Logbook ของฝ่ายช่างเป็น e-Logbook เช่นกัน ซึ่งจะช่วยให้ลด ขั้นตอนในการบันทึกข้อมูลจากกระดาษเข้าสู่ระบบ SAP

นอกจากนี้ ในด้านการบริหารจัดการยังคงใช้ Balanced Scorecard ในการกำหนดเป้าหมายและวัดผลการดำเนินงาน ด้านต่าง ๆ รวมทั้งการใช้ Six Sigma เป็นกลไกปรับปรุงกระบวนการทำงานอย่างต่อเนื่อง และใช้ ISO 9001 และ ISO 14001 ในการบริหารจัดการด้านคุณภาพและดำเนินงานโดยคำนึงถึงสิ่งแวดล้อมเป็นสำคัญ

การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม

ในฐานะเป็นสายการบินแห่งชาติและเป็นหนึ่งในสายการบินชั้นนำของโลก บริษัทฯ มีความตระหนักถึงความสำคัญของสิ่งแวดล้อมซึ่งเป็นประเด็นที่ทั่วโลกกำลังให้ความสนใจเป็นอย่างมากในปัจจุบัน บริษัทฯ จึงกำหนดให้มีนโยบายการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อมในทุกกิจกรรม โดยยึดถือเป็นหลักการสำคัญและเป็นความรับผิดชอบพื้นฐานที่ต้องคำนึงถึงอย่างค้ำใจ

จากความมุ่งมั่นตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา บริษัทฯ จึงได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO 14001 Environmental Management System จาก Bureau Veritas Certification (BVC) ที่สำนักงานใหญ่ สำนักงานหลักสี่ สำนักงานหลานหลวง ศูนย์ปฏิบัติการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ฝ่ายบริการลูกค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ศูนย์ซ่อมอากาศยาน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และสนามบินอู่ตะเภา โดยในปี 2552 บริษัทฯ ประสบความสำเร็จได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO 14001 เพิ่มเติม ที่ฝ่ายครัวการบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงการจัดการที่ดีในด้านสิ่งแวดล้อมของบริษัทฯ

ผลจากการดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐานสากล ทำให้บริษัทฯ มีแผนงานและการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่ดีหลายประการ เช่น การจัดการขยะและของเสียจากการผลิตของฝ่ายครัวการบิน กล่าวคือ มีการคัดแยกขยะ Recycle ขยะอินทรีย์ ขยะอันตราย และขยะทั่วไป โดยขยะ Recycle ที่คัดแยกนั้น บริษัทฯ มีแผนการนำไปใช้ประโยชน์ ส่วนหนึ่งนำไปจำหน่ายเพื่อเข้ากระบวนการ Recycle สำหรับขยะอินทรีย์จากเศษอาหารนำไปผลิตน้ำหมักชีวภาพ ทำเป็นปุ๋ยน้ำยาทำความสะอาด และผลิตแก๊สชีวภาพเพื่อใช้ทดแทนแก๊สหุงต้ม สำหรับน้ำมันพืชที่ใช้แล้วได้ถูกนำมาผลิตเป็นน้ำมันไบโอดีเซล ทั้งนี้ เพื่อเป็นการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าและเกิดประโยชน์สูงสุด

บริษัทฯ จัดให้มีการอบรม การสัมมนา และกระตุ้นการมีส่วนร่วมด้านสิ่งแวดล้อมให้กับพนักงานประจำและลูกจ้างของบริษัทฯ เพื่อให้มีจิตสำนึกในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และการกำหนดแผนงานต่าง ๆ รวมถึงการจัดให้มีกิจกรรมร่วมกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชน อาทิ การประหยัดพลังงาน การประหยัดการใช้กระดาษ และการแยกทิ้งขยะ นอกจากนี้รณรงค์ที่นำมาใช้ในการให้บริการของบริษัทฯ จะมีการตรวจสอบให้อยู่ในสภาพที่ดี มีไอเสียน้อยที่สุดและเป็นไปตามกฎหมาย

บริษัทฯ ได้มีการปรับปรุงบินให้มีความทันสมัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมอยู่เสมอ รวมทั้งเครื่องบินรุ่นใหม่ ที่บริษัทฯ มีแผนจะจัดซื้อนั้น จะมีเสียงที่เงียบ ใช้พลังงานน้อย มีไอเสียต่ำลง และประหยัดน้ำมันมากขึ้น ซึ่งจะทำให้เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้น

การที่บริษัทฯ ได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO 14001 ทำให้ลูกค้าสามารถมั่นใจได้ว่าทุกครั้งที่ใช้บริการของบริษัทฯ ในทุก ๆ กระบวนการและกิจกรรมการบริการทั้งบนเครื่องบินและภาคพื้น ลูกค้าจะได้รับการบริการที่มีคุณภาพปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม



ลักษณะการประกอบธุรกิจ

และการดำเนินงานของบริษัทย่อยและบริษัทร่วม



บริษัท ไทย-อะมาติอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด (บริษัทย่อย)

บริษัท ไทย-อะมาติอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด ประกอบกิจการบริการเทคโนโลยีสารสนเทศสำหรับการเดินทางแบบครบวงจร ไม่ว่าจะเป็นการสำรองที่นั่งบัตรโดยสารเครื่องบิน โรงแรม รถเช่า จนถึงการออกบัตรโดยสาร และประกันภัยการเดินทาง ทำให้เกิดระบบการขายที่ครบวงจรในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว บริษัทฯ ได้เข้าร่วมลงทุนจัดตั้งบริษัท ไทย-อะมาติอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนกิจกรรมหลัก คือ การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศในด้านระบบสำรองที่นั่ง ปัจจุบัน มีทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว จำนวน 15 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 55 เป็นเงินลงทุน 8.25 ล้านบาท

ผลการดำเนินงานของบริษัท ไทย-อะมาติอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด ประจำปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 มีกำไรสุทธิ 160.55 ล้านบาท

บริษัท โรงแรม รอยัลออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)

บริษัท โรงแรม รอยัลออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) เป็นบริษัทที่จัดตั้งขึ้นเพื่อดำเนินกิจการโรงแรมชั้นนำหนึ่ง (โรงแรม รอยัลออคิด เซอรادتน์) จำหน่ายอาหารและเครื่องดื่ม พร้อมทั้งให้บริการอื่นๆ ที่เป็นส่วนประกอบของธุรกิจโรงแรม บริษัทฯ ได้เข้าร่วมลงทุนจัดตั้งบริษัท โรงแรม รอยัลออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) โดยมีวัตถุประสงค์หลักให้บริษัทฯ สามารถอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันด้านการตลาดกับสายการบินคู่แข่งอื่นๆ ได้จากการมีบริการครบวงจรให้แก่ลูกค้า ปัจจุบัน มีทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว จำนวน 937.50 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 24 เป็นเงินลงทุน 225 ล้านบาท ซึ่งคิดมูลค่าปัจจุบันตามวิธีส่วนได้เสีย เป็นจำนวนเงิน 248.14 ล้านบาท

ผลการดำเนินงานของบริษัท โรงแรม รอยัลออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) ประจำปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2551 มีกำไรสุทธิ 213.52 ล้านบาท

บริษัท คอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด

บริษัท คอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด ประกอบกิจการโรงแรมและร้านอาหาร (โรงแรม อมารี คอนเมืองแอร์พอร์ต) ปัจจุบัน มีทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว จำนวน 120 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 40 เป็นเงินลงทุน 48 ล้านบาท ซึ่งคิดมูลค่าปัจจุบันตามวิธีส่วนได้เสีย เป็นจำนวนเงิน 158.48 ล้านบาท บริษัทฯ ได้เข้าร่วมลงทุนจัดตั้งบริษัท คอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด โดยมีวัตถุประสงค์หลักในขณะนั้นเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารผ่านทาง (Transit) รวมทั้งเป็นที่พักของผู้โดยสารในกรณีเที่ยวบินล่าช้าหรือถูกยกเลิก อย่างไรก็ตาม เนื่องจากมีการย้ายท่าอากาศยานหลักไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปัจจุบันทางโรงแรมจึงมีนโยบายปรับเปลี่ยนกลยุทธ์การหาลูกค้าโดยเน้นลูกค้าจากกรุ๊ปทัวร์ การจัดเลี้ยง และการจัดประชุมสัมมนาให้มากขึ้น

ผลการดำเนินงานของบริษัท คอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด ประจำปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2551 ขาดทุนสุทธิ 18.10 ล้านบาท

บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ประกอบกิจการให้บริการคลังเชื้อเพลิงเพื่อจัดเก็บ และให้บริการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงแก่อากาศยาน ณ ท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปัจจุบัน มีทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว จำนวน 510 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 22.59 เป็นเงินลงทุน 115.19 ล้านบาท ซึ่งคิดมูลค่าปัจจุบันตามวิธีส่วนได้เสีย เป็นจำนวนเงิน 615.87 ล้านบาท

ผลการดำเนินงานของบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ประจำปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2551 มีกำไรสุทธิ 437.73 ล้านบาท

บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด

บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด ประกอบกิจการครัวการบิน โดยขายอาหารให้แก่สายการบินต่าง ๆ เพื่อบริการบนเที่ยวบินระหว่างประเทศที่ให้บริการ ณ ท่าอากาศยานภูเก็ต บริษัทฯ เข้าร่วมลงทุนจัดตั้งบริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อความสะดวกในการบริการอาหารขึ้นเครื่องบินของบริษัทฯ ณ ท่าอากาศยานดังกล่าว ปัจจุบัน มีทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว จำนวน 100 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 30 เป็นเงินลงทุน 30 ล้านบาท ซึ่งคิดมูลค่าปัจจุบันตามวิธีส่วนได้เสีย เป็นจำนวนเงิน 88.50 ล้านบาท

ผลการดำเนินงานของบริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด ประจำปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2551 มีกำไรสุทธิ 88.55 ล้านบาท

บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด

บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด ประกอบกิจการโรงแรม ร้านอาหาร และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ แก่ผู้โดยสารและผู้ให้บริการทั่วไป ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บริษัทฯ เข้าร่วมลงทุนจัดตั้งบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อให้บริการแบบครบวงจรในธุรกิจการบินของบริษัทฯ และช่วยสนับสนุนการขยายตัวให้แก่ผู้โดยสารในกรณีที่เที่ยวบินล่าช้าหรือถูกยกเลิก ปัจจุบัน มีทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว จำนวน 1,017.78 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 30 เป็นเงินลงทุน 305.33 ล้านบาท ซึ่งคิดมูลค่าปัจจุบันตามวิธีส่วนได้เสียเป็นจำนวนเงิน 129.97 ล้านบาท

ผลการดำเนินงานของบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด ประจำปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2552 ขาดทุนสุทธิ 209.91 ล้านบาท

บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด

บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด ประกอบกิจการธุรกิจการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carrier) หรือสายการบินราคาประหยัด ทั้งภายในประเทศและภูมิภาคเอเชียภายใต้ชื่อ สายการบินนกแอร์ บริษัทฯ เข้าร่วมลงทุนจัดตั้งบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อสร้างเครือข่ายการบิน และปกป้องธุรกิจการบินของประเทศจากการเข้ามาของสายการบินต่างชาติภายใต้การใช้นโยบายเปิดน่านฟ้าเสรี (Open Sky Policy) ด้วยการลดต้นทุนในการดำเนินงานเพิ่มฐานผู้โดยสารที่มาใช้บริการในรูปแบบสายการบินราคาประหยัด ปัจจุบัน มีทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว จำนวน 500 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 39 เป็นเงินลงทุน 195 ล้านบาท ซึ่งไม่มีมูลค่าปัจจุบันตามวิธีส่วนได้เสียคงเหลือ

ผลการดำเนินงานของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด ประจำปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2551 ขาดทุนสุทธิ 502.45 ล้านบาท

นอกจากการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วมดังกล่าวข้างต้น บริษัทฯ มีการลงทุนในบริษัทอื่น ๆ ที่มีส่วนการถือหุ้นน้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้ว ได้แก่

- บริษัท วิสาหกิจการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ประกอบกิจการด้านการจราจรทางอากาศ ณ ท่าอากาศยาน เป็นกิจการที่ดำเนินงานแบบไม่หวังผลกำไร บริษัทฯ มีส่วนการถือหุ้นร้อยละ 2.73 ของทุนที่ออกและชำระแล้ว 660 ล้านบาท
- บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด ประกอบกิจการด้านเก็บรักษาและขนส่งน้ำมันอากาศยานทางระบบท่อส่งน้ำมันใต้พื้นดิน บริษัทฯ มีส่วนการถือหุ้นร้อยละ 8.35 ของทุนที่ออกและชำระแล้ว 1,592 ล้านบาท
- บริษัท เทคสยาม จำกัด ประกอบธุรกิจบริการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange Center Services) บริษัทฯ มีส่วนการถือหุ้นร้อยละ 3.5 ของทุนที่ออกและชำระแล้ว 50 ล้านบาท
- บริษัท สหโรงแรมไทยและการท่องเที่ยว จำกัด ประกอบธุรกิจให้เช่าที่ดินอันเป็นที่ตั้งของโรงแรม แกรนด์ไฮแอท เอราวัณ กรุงเทพฯ ในปัจจุบัน บริษัทฯ มีส่วนการถือหุ้นร้อยละ 1.25 ของทุนที่ออกและชำระแล้ว 140 ล้านบาท

การปฏิบัติตามพระราชบัญญัติข้อมูล

และข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540



บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จัดตั้งศูนย์ข้อมูลข่าวสารขึ้นเมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน 2541 เนื่องจากเห็นความสำคัญของข้อมูลข่าวสารซึ่งมีบทบาทสำคัญในปัจจุบัน รวมทั้งเป็นการตอบสนองต่อการประกาศใช้พระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 ที่เปิดโอกาสให้ประชาชนมีสิทธิในการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการดำเนินกิจการต่างๆ ของรัฐ ทั้งนี้ การจัดตั้งศูนย์ข้อมูลข่าวสารของการบินไทยจึงเป็นการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในการให้บริการข้อมูลข่าวสารของบริษัทฯ

ศูนย์ข้อมูลข่าวสารได้รับคัดเลือกจากกระทรวงคมนาคม ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2541 ให้เป็นหน่วยงานตัวอย่างในการปฏิบัติหน้าที่ให้บริการข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนตามพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าว นอกจากนี้ ในปี 2548 และ 2551 คณะกรรมการข้อมูลข่าวสารของราชการได้มอบใบประกาศเกียรติคุณแก่บริษัทฯ ในฐานะที่ได้ดำเนินการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลข่าวสารเพื่อบริการประชาชนเป็นอย่างดี เป็นตัวอย่างในการปฏิบัติตาม พ.ร.บ. ข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 อีกด้วย

ในปี 2552 บริษัทฯ ได้ดำเนินงานในการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารฯ ในด้านต่าง ๆ ดังนี้

การให้บริการข้อมูลข่าวสารแก่สาธารณชน

ในปี 2552 บริษัทฯ ได้ให้บริการข้อมูลข่าวสารแก่สาธารณชน ณ ศูนย์ข้อมูลข่าวสาร โดยมีผู้ให้บริการทั้งสิ้นจำนวน 652 ราย ลดลงจากปีก่อนร้อยละ 37.30 ทั้งนี้ ศูนย์ข้อมูลฯ ได้ทำการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการประจำปี 2552 พบว่าดัชนีข้อมูลข่าวสาร ความครบถ้วนของข้อมูลที่ต้องการ เจ้าหน้าที่ให้บริการมีความรู้ความเข้าใจในข้อมูล และสถานที่ให้บริการอยู่ในระดับพอใจมาก ซึ่งเมื่อเทียบกับข้อมูลเมื่อปี 2551 และพบว่าความพึงพอใจโดยรวมเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.25

สำหรับช่องทางการให้บริการข้อมูลข่าวสารพบว่า ผู้ขอใช้บริการส่วนใหญ่นิยมใช้ช่องทางการให้บริการข้อมูลทางเว็บไซต์ www.thaiairways.com รองมา ได้แก่ โทรศัพท์ โทรสาร จดหมายอิเล็กทรอนิกส์ และห้องบริการข้อมูลข่าวสาร ณ สำนักงานใหญ่ สำหรับข้อมูลที่มีผู้ขอมากที่สุด 5 อันดับแรก ได้แก่ ข้อมูลพื้นฐานของบริษัทฯ อาทิ ประวัติบริษัทฯ รายชื่อฝ่ายบริหาร โครงสร้างบริษัทฯ ข้อมูลด้านการตลาด ข้อมูลด้านการประชาสัมพันธ์ ข้อมูลด้านทรัพยากรบุคคล และข้อมูลด้านสารสนเทศ

การให้บริการข้อมูลข่าวสารผ่านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ

บริษัทฯ เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารที่ประชาชนให้ความสนใจ รวมถึงข้อมูลที่เป็นประโยชน์ทางเว็บไซต์ www.thaiairways.com ใน Section “About THAI” อาทิ โครงการลงทุนที่สำคัญของบริษัทฯ จำนวนจุดบิน รอบรู้เรื่องการบิน เป็นต้น จากสถิติ ข้อมูลข่าวสารของบริษัทฯ พบว่า ในปี 2552 มีผู้เข้ามาดูข้อมูลเฉลี่ยเดือนละ 155,221 ครั้ง

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้เผยแพร่ข้อมูลผลการจัดซื้อจัดจ้าง รวมทั้งรายงานสรุปผลการดำเนินงานจัดซื้อจัดจ้าง (สขร.1) ไว้อย่างครบถ้วน ตามมาตรา 9 แห่ง พ.ร.บ.ข้อมูลข่าวสารฯ อีกทั้ง ยังได้พัฒนาระบบสารสนเทศในการให้บริการ ด้านข้อมูลข่าวสารเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชน (THAI @ INFO) โดยการนำระบบการจัดเก็บและค้นหาเอกสาร มาใช้ในการบริหารจัดการเอกสารข้อมูลที่จัดเก็บไว้ ณ ศูนย์ข้อมูลข่าวสาร ให้สามารถสืบค้นผ่านทางเว็บไซต์ได้โดยสะดวก

การให้ความร่วมมือกับภาครัฐ

ในปี 2552 บริษัทฯ ได้เข้าร่วมกับกิจกรรมต่างๆ ของภาครัฐ ดังนี้

- เข้าร่วมประชุมสัมมนาในโครงการเผยแพร่เกณฑ์มาตรฐานและตัวชี้วัดความโปร่งใสหน่วยงานภาครัฐ ที่กำหนด ภายใต้พระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 จัดโดยสำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี
- ร่วมสัมมนาในโครงการเผยแพร่เกณฑ์มาตรฐานและตัวชี้วัดความโปร่งใสของหน่วยงานภาครัฐที่กำหนดภายใต้ พระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 ของหน่วยงานภาครัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคใต้ และการวิเคราะห์ในภาพรวมระดับประเทศ
- เข้าร่วมฟังการบรรยายหลักสูตร "การเพิ่มพูนความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของ ราชการ พ.ศ.2540" จัดโดย กระทรวงคมนาคม โดยมี ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.กิตติศักดิ์ ปกรติ อาจารย์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ คณะกรรมการข้อมูลข่าวสารของราชการ สำนักนายกรัฐมนตรี เป็นวิทยากร

การเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารฯ ให้แก่ พนักงานของบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้ปรับปรุงเว็บไซต์ภายในองค์กรเพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารที่น่าสนใจเกี่ยวกับ พ.ร.บ. ข้อมูลข่าวสารฯ และกิจกรรมต่างๆ ของบริษัทฯ เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ พ.ร.บ. ฉบับดังกล่าว อาทิ นโยบายของภาครัฐ เกี่ยวกับการปฏิบัติตาม พ.ร.บ. ข้อมูลข่าวสารฯ ผลการวิจัยต่างๆ เกี่ยวกับการเปิดเผยข้อมูลตาม พ.ร.บ. ข้อมูลข่าวสารฯ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับ พ.ร.บ. ข้อมูลข่าวสารฯ ประเด็นที่น่าสนใจเกี่ยวกับการใช้ พ.ร.บ. ข้อมูลข่าวสารฯ เป็นต้น

การเยี่ยมชมศูนย์ข้อมูลข่าวสารการบินไทย

ในปี 2552 มีหน่วยงานส่วนราชการเข้าเยี่ยมชมศูนย์ข้อมูลข่าวสารของบริษัทฯ ดังนี้

- รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรี เข้าเยี่ยมชมศูนย์ข้อมูลข่าวสารการบินไทย นายสาทิตย์ วงศ์หนองเตย รัฐมนตรี ประจำสำนักนายกรัฐมนตรี ในฐานะประธานกรรมการข้อมูลข่าวสารของราชการ นำคณะเดินทางมาตรวจเยี่ยม พร้อมมอบนโยบายและทิศทางการดำเนินงานของคณะกรรมการข้อมูลข่าวสารของราชการ
- เจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์ บริษัท ขนส่ง จำกัด เข้ารับฟังการบรรยายสรุปและศึกษาดูงานการดำเนินงานของ ศูนย์ข้อมูลข่าวสารการบินไทย
- ข้าราชการศูนย์ข้อมูลข่าวสารกองทัพอากาศ กรุงเทพฯ เข้าเยี่ยมชมกิจการศูนย์ข้อมูลข่าวสาร เพื่อประโยชน์ ต่อผู้เข้ารับการอบรมในการนำไปปฏิบัติหน้าที่ในการให้บริการข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนตามบทบัญญัติของ กฎหมายต่อไป
- ข้าราชการสำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร เข้าเยี่ยมชมกิจการ พร้อมทั้งแลกเปลี่ยนความคิดเห็นด้าน การจัดการและบริหารข้อมูลข่าวสารที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด

ภาวะอุตสาหกรรมการบิน

และการแข่งขัน



ปี 2552 เป็นปีที่อุตสาหกรรมการบินพาณิชย์ต้องประสบกับความยากลำบากในการดำเนินธุรกิจไม่น้อยกว่าปีที่ผ่านมา เนื่องจากสภาวะเศรษฐกิจโลกที่ถดถอยและการระบาดของไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ 2009 ส่งผลให้ปริมาณอุปสงค์ของผู้โดยสารลดลง นอกจากนั้น นโยบายเปิดเสรีด้านการบินของรัฐบาล รวมถึงการขยายตัวอย่างก้าวกระโดดของสายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาค ส่งผลให้เกิดการแข่งขันในตลาดการบินรุนแรงมากขึ้น ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีมาตรการต่างๆ รองรับการบริหารรายได้ ต้นทุน และการปฏิบัติการบินให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด อาทิ การปรับลดกำลังการผลิต การควบคุมค่าใช้จ่าย การชะลอการรับมอบเครื่องบิน การส่งเสริมการขายและการแข่งขันราคาต่ำโดยสาร เพื่อให้สามารถรักษาและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันได้ในอนาคต

ในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2552 ราคาน้ำมันส่งผลกระทบในเชิงบวกกับอุตสาหกรรมการบินพาณิชย์ โดยมีราคาตลาดต่ำลง และต่ำสุดในเดือนกุมภาพันธ์ จากนั้นค่อยๆ สูงขึ้นตามลำดับ บริษัทฯ จำเป็นต้องการปรับเปลี่ยนการคิดค่าธรรมเนียมน้ำมันจากผู้โดยสาร (Fuel Surcharge) ให้ทันกับการเปลี่ยนแปลง เพื่อมิให้บริษัทฯ ต้องประสบกับปัญหาความผันผวนของราคาน้ำมันเหมือนในปี 2551

นอกจากผลกระทบดังกล่าวแล้ว บริษัทฯ ยังต้องเผชิญกับปัญหาสถานการณ์ความไม่สงบทางการเมืองในประเทศไทยที่มีต่อเนื่องจากปีก่อน โดยเฉพาะเหตุการณ์ความรุนแรงในช่วงเดือนเมษายน 2552 ซึ่งส่งผลกระทบอย่างรุนแรงต่อการท่องเที่ยว ทำให้จำนวนผู้โดยสารลดลงอย่างมาก ตั้งแต่ช่วงเดือนเมษายนถึงเดือนมิถุนายน 2552 บริษัทฯ ได้พัฒนาแผนฟื้นฟูธุรกิจเพื่อสร้างความเชื่อมั่นจากทุกฝ่าย ประกอบด้วยแผนฟื้นฟูธุรกิจระยะเร่งด่วน โดยมุ่งแก้ไขปัญหาสภาพคล่องของบริษัทฯ ในภาวะตลาดที่หดตัว และวางกรอบแนวทางการฟื้นฟูธุรกิจระยะต่อไป โดยมุ่งพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของบริษัทฯ เพื่อสร้างความแข็งแกร่งและยั่งยืน

สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ได้คาดการณ์ว่าภาวะเศรษฐกิจโลกมีแนวโน้มที่จะฟื้นตัวในปี 2553 และส่งผลให้อุตสาหกรรมการบินพาณิชย์เริ่มฟื้นตัว เช่นเดียวกับกับปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั่วโลกที่คาดการณ์ว่าจะมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.5 ดังนั้น บริษัทฯ จึงดำเนินกลยุทธ์ด้านต่างๆ เพื่อให้สามารถรองรับความต้องการของลูกค้าที่จะขยายตัวมากขึ้นด้วย

สถานะการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ

ช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนพฤศจิกายน 2552 ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศทั่วโลกมีอัตราการขยายตัวลดลงร้อยละ 4.2 เมื่อเทียบกับปี 2551 โดยภูมิภาคที่มีอัตราการขยายตัวลดลงมากที่สุด คือ ทวีปแอฟริกา และเอเชียแปซิฟิก ซึ่งมีอัตราการขยายตัวลดลง ร้อยละ 7.8 และ 6.8 ตามลำดับ ยกเว้นภูมิภาคตะวันออกกลางเป็นเพียงภูมิภาคเดียวที่มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้น ร้อยละ 10.4

สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ คาดการณ์ว่าปริมาณการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศทั่วโลกของปี 2552 มีอัตราการขยายตัวโดยเฉลี่ยลดลงร้อยละ 6.9 เป็นผลเนื่องจากอัตราการเจริญเติบโตที่ทุกภูมิภาคยังชะลอตัว โดยภูมิภาคที่มีอัตราการขยายตัวลดลงมากที่สุด คือ แอฟริกา ซึ่งมีอัตราการขยายตัวคิดลบร้อยละ 8.3 เนื่องจากการไหลเวียนของเงินทุนที่ลดลงอย่างมากของภาคเอกชนและรายได้จากการส่งออกสินค้าโภคภัณฑ์ของภูมิภาคนี้ก็ลดลงอย่างมากด้วย ส่วนภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก มีอัตราการขยายตัวคิดลบร้อยละ 6.4 ทั้งนี้ คาดว่าในปี 2553 ผู้โดยสารระหว่างประเทศทั่วโลกจะขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.7 จากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก

สำหรับประเทศไทย อัตราการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศอยู่ในภาวะถดถอย เนื่องจากวิกฤติการณ์น้ำมันและสถานะเศรษฐกิจของโลกที่ชะลอตัวในปี 2551 รวมทั้งปัญหาการแพร่ระบาดของไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ และปัญหาความไม่สงบทางการเมืองภายในประเทศในปี 2552 โดยในช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนพฤศจิกายน 2552 มีจำนวนผู้โดยสาร 29.4 ล้านคน ลดลงร้อยละ 8.7 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2551

บริษัทฯ ได้มีการปรับกลยุทธ์ในการบริหารหลายด้านเพื่อลดต้นทุนและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันภายใต้สภาวะตลาดที่หดตัว อาทิ ได้จัดทำแผนฟื้นฟูระยะเร่งด่วนเพื่อแก้ไขปัญหาในระยะสั้นและจัดทำแผนฟื้นฟูระยะต่อไปเพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางการดำเนินงาน รวมถึงได้ปรับปรุงกลยุทธ์สำหรับปี 2553-2554 เพื่อให้บริษัทฯ มีการเติบโตอย่างมั่นคงและมีคุณภาพทั้งในเชิงธุรกิจและฐานะทางการเงินต่อไป

สถานะการขนส่งสินค้าทางอากาศ

ช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนพฤศจิกายน 2552 ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั่วโลกมีอัตราการขยายตัวลดลงร้อยละ 12.7 เมื่อเทียบกับปี 2551 ทั้งนี้ ยุโรปเป็นภูมิภาคที่มีอัตราการขยายตัวลดลงมากที่สุด โดยมีอัตราการขยายตัวลดลงร้อยละ 17.7 ส่วนภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีอัตราการขยายตัวลดลงร้อยละ 12.4

สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศคาดการณ์ว่าปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั่วโลกของปี 2552 มีอัตราการขยายตัวโดยเฉลี่ยลดลงร้อยละ 14 โดยอเมริกาเหนือเป็นภูมิภาคที่มีอัตราการขยายตัวลดลงมากที่สุดถึงร้อยละ 16.4 รองลงมา ได้แก่ ละตินอเมริกาและยุโรป ซึ่งมีอัตราการขยายตัวลดลงร้อยละ 15.6 และ 14.4 ตามลำดับ ทั้งนี้ คาดการณ์ว่าในปี 2553 การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั่วโลกจะมีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 จากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก

สำหรับประเทศไทย การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศอยู่ในภาวะถดถอยต่อเนื่องมาจากการปี 2551 โดยในช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนพฤศจิกายน 2552 มีปริมาณการขนส่งสินค้าขาออกรวม 547,976 ตัน ลดลงร้อยละ 15.5 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2551 ในส่วนบริษัท มีปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศขาออกรวม 234,239 ตัน ลดลงร้อยละ 12.7 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2551 ส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าขาเข้ารวม 185,283 ตัน ลดลงร้อยละ 17.1 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2551 โดยตลาดในภูมิภาคเอเชียซึ่งมีการขนส่งสินค้าทางอากาศปริมาณมาก ได้แก่ จีน ญี่ปุ่นฮ่องกง เกาหลี และไต้หวัน สำหรับตลาดข้ามทวีป ได้แก่ เยอรมัน ออสเตรเลีย เดนมาร์ก สวีเดน และสวิตเซอร์แลนด์

การแข่งขันของอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศ

ปัจจุบันท่าอากาศยานภายในประเทศที่มีเที่ยวบินให้บริการ มีจำนวน 28 แห่ง และมีสายการบินที่ทำการบินแบบประจำภายในประเทศจำนวน 5 สายการบิน ประกอบด้วย การบินไทย บางกอกแอร์เวย์ และสายการบินต้นทุนต่ำ ได้แก่ ไทยแอร์เอเชีย นกแอร์ วันทูโก โดยการบินไทย บางกอกแอร์เวย์ และไทยแอร์เอเชีย ใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นศูนย์ปฏิบัติการบิน นกแอร์และวันทูโก ใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นศูนย์ปฏิบัติการบิน

สำหรับการบินไทยในช่วงต้นปี 2552 ยังคงให้บริการเที่ยวบินภายในประเทศจากทั้งสองสนามบิน และตั้งแต่วันที่ 29 มีนาคม 2552 เป็นต้นมา ได้ย้ายเที่ยวบินภายในประเทศ ซึ่งทำการบินขึ้นลงที่ท่าอากาศยานดอนเมืองทั้งหมดจำนวน 23 เที่ยวบิน ไปให้บริการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อเสริมศักยภาพท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศ รวมทั้งสามารถพัฒนาเครือข่ายเส้นทางบินของการบินไทยและ Star Alliance ให้มีประสิทธิภาพ โดยช่วยลดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเชื่อมต่อเที่ยวบินของผู้โดยสารและผู้ขนส่งสินค้า

ในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2552 อุตสาหกรรมการบินภายในประเทศมีการแข่งขันอย่างรุนแรง เนื่องจากความต้องการเดินทางของผู้โดยสารในไตรมาสที่มีปริมาณลดลง ด้วยเหตุจากภาวะเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัวและปัญหาความไม่สงบทางการเมืองภายในประเทศ อย่างไรก็ตาม ความต้องการเดินทางของผู้โดยสารกลับเพิ่มขึ้นในช่วงครึ่งปีหลังของปี 2552 ส่งผลให้การบินไทย ไทยแอร์เอเชีย และบางกอกแอร์เวย์ มีส่วนแบ่งการตลาดเพิ่มสูงขึ้น

โดยในช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนพฤศจิกายน 2552 มีจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศรวม 18.9 ล้านคน เพิ่มขึ้นปี 2551 ร้อยละ 1.6 ในจำนวนนี้เป็นผู้โดยสารของบริษัทฯ 5.7 ล้านคน คิดเป็นส่วนแบ่งการตลาดร้อยละ 30.2 เพิ่มขึ้นจากปี 2551 ร้อยละ 8.4

การแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินระหว่างประเทศ

ด้วยนโยบายเปิดเสรีด้านการบินภายในกลุ่มประเทศอาเซียนอย่างเต็มรูปแบบในปี 2558 เพื่อส่งเสริมการค้าและการท่องเที่ยวให้กว้างขวางขึ้น ทำให้สายการบินต่างๆ เพิ่มจำนวนเที่ยวบินที่บินเข้ามาประเทศไทยมากขึ้น บริษัทฯ จึงต้องเผชิญกับสถานะการแข่งขันที่รุนแรงจากสายการบินที่มีความเข้มแข็ง โดยเฉพาะสายการบินจากตะวันออกกลาง และสายการบินต้นทุนต่ำที่เติบโตอย่างต่อเนื่องและรวดเร็ว นอกจากนี้ สายการบินเช่าเหมาลำที่เพิ่มจำนวนเที่ยวบินเข้ามาในประเทศไทยเป็นจำนวนมาก ในลักษณะของเที่ยวบินที่มีกำหนดตารางบินประจำฤดูกาล ทำให้บริษัทฯ ได้รับผลกระทบต่อส่วนแบ่งการตลาดในสัดส่วนที่ลดลง

ณ เดือนพฤศจิกายน 2552 มีสายการบินที่ทำการบินประจำระหว่างประเทศรวม 90 สายการบิน มีผู้โดยสารเดินทางระหว่างประเทศในช่วงเดือนมกราคมถึงเดือนพฤศจิกายน 2552 รวม 29.4 ล้านคน ลดลงจากปี 2551 ร้อยละ 8.7 ในจำนวนนี้เป็นผู้โดยสารของบริษัทฯ 10.5 ล้านคน ลดลงจากปี 2551 ร้อยละ 11.27 คิดเป็นส่วนแบ่งการตลาดร้อยละ 35.7 ซึ่งมากเป็นอันดับหนึ่งของประเทศ ทั้งนี้ จากสถิติของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ บริษัทฯ เป็นสายการบินที่มีขนาดใหญ่เป็นอันดับที่ 12 ของโลก และอยู่ในอันดับที่ 3 ของสายการบินในภูมิภาคเอเชีย โดยพิจารณาจากจำนวนการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ

เพื่อเป็นการเสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขันซึ่งมีแนวโน้มจะทวีความรุนแรงขึ้นอีกในอนาคต บริษัทฯ จึงมุ่งพัฒนากลยุทธ์โดยเน้นความต้องการของลูกค้าเป็นหลัก เพิ่มศักยภาพในการแข่งขันและพัฒนาประสิทธิภาพขององค์กรให้มีความคล่องตัว เพื่อที่จะสร้างความแข็งแกร่ง และความยั่งยืนในระยะยาวต่อไป

ปัจจัยเสี่ยง



ในสถานะที่การดำเนินธุรกิจการบินพาณิชย์มีการแข่งขันอย่างรุนแรงในระดับโลก ภาคการท่องเที่ยวหดตัวลง ทั้งจากภาวะวิกฤติการเงินโลก และปัจจัยทางการเมืองภายในประเทศ ประกอบกับความผันผวนจากปัจจัยเสี่ยงต่างๆ อาทิ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง และอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ส่งผลให้บริษัทฯ ต้องมีกลไกการบริหารงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ และมีความระมัดระวังในการดำเนินธุรกิจอย่างมาก เพื่อสร้างความแข็งแกร่งให้สามารถแข่งขันในสถานะการดังกล่าวได้

ในการนี้ บริษัทฯ ได้มุ่งให้ความสำคัญกับการบริหารความเสี่ยงขององค์กรทั้งปัจจัยภายในและภายนอกอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างความเชื่อมั่นแก่ผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสีย โดยระบุความเสี่ยงและจัดอันดับความสำคัญ เพื่อวางมาตรการแก้ไข ควบคุม ป้องกัน อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นระบบตามมาตรฐานสากล และเป็นไปตามนโยบายของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ทั้งนี้ เพื่อให้บริษัทฯ สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ตามเป้าหมายที่วางไว้ พร้อมกันนั้น บริษัทฯ มีนโยบายส่งเสริมให้ทุกฝ่ายขององค์กรใช้การบริหารความเสี่ยงเป็นเครื่องมือในการบริหารงาน และเป็นหัวใจสำคัญที่ต้องคำนึงถึงตลอดกระบวนการทำงานจนฝังรากลึกกลายเป็นวัฒนธรรมขององค์กร ซึ่งจะส่งผลให้เกิดความโปร่งใส เป็นธรรม ตรวจสอบได้ และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเท่ากับเป็นการส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ อีกทางหนึ่งด้วย

ด้วยความมุ่งมั่นที่จะควบคุมดูแลให้การบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ มีประสิทธิภาพ ครอบคลุมทุกกระบวนการธุรกิจ โดยมีคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Committee) ทำหน้าที่กำหนดนโยบาย แนวทาง และกำกับดูแลการบริหารความเสี่ยงในองค์กร ส่วนในระดับปฏิบัติงานได้มอบหมายให้ฝ่ายบริหารเป็นผู้กำกับดูแล ส่งเสริมให้เกิดการปฏิบัติอย่างจริงจัง รวมทั้งวางมาตรการควบคุมและจัดการปัจจัยความเสี่ยงทั้งในระดับองค์กรและระดับฝ่ายที่อยู่ในความรับผิดชอบให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ หรือมั่นใจว่าบริษัทฯ จะไม่ได้รับความเสียหายและผลกระทบอย่างรุนแรง โดยมีการรายงานความคืบหน้าและติดตามผลการควบคุมความเสี่ยงที่มีนัยสำคัญระดับองค์กรอย่างต่อเนื่อง ต่อคณะกรรมการฝ่ายบริหารงานนโยบาย คณะกรรมการบริหารกลุ่มธุรกิจสนับสนุนการบิน คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง และคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้มีการบริหารจัดการและติดตามอย่างใกล้ชิด มีประสิทธิภาพ และมั่นใจว่าสามารถดำเนินงานให้บรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่กำหนดไว้

1. ความเสี่ยงจากอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของประเทศไทย

การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ มีความสัมพันธ์กับธุรกิจอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของประเทศไทยโดยตรง เนื่องจากผู้โดยสารส่วนใหญ่ของบริษัทฯ เป็นนักท่องเที่ยวที่มาท่องเที่ยวในภาคต่าง ๆ ของประเทศไทย ดังนั้น ธุรกิจของบริษัทฯ จึงขึ้นอยู่กับความแข็งแกร่งของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของประเทศไทย ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบ เช่น ภาวะเศรษฐกิจโลก จากวิกฤตการณ์ทางการเงินในประเทศสหรัฐอเมริกาและภาคพื้นยุโรป ส่งผลให้นักท่องเที่ยวทั่วโลกชะลอการเดินทาง กอปรกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ 2009 หรือ H1N1 ที่แพร่ระบาดตั้งแต่เดือนมีนาคม 2552 จนถึงปัจจุบันยังมีการแพร่ระบาดอยู่ ทำให้มีผลกระทบต่อจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางเข้าออกกลุ่มประเทศที่มีการแพร่ระบาดของโรค ซึ่งประเทศไทยเป็นหนึ่งในกลุ่มประเทศดังกล่าว นอกจากนี้ องค์การอนามัยโลกได้เตือนให้ระงับการแพร่ระบาดในระยะที่ 2 หรือระยะที่เชื้อโรคจะกลายพันธุ์ ในขณะที่วัคซีนสำหรับการรักษาโรค H1N1 กำลังอยู่ระหว่างการทดลองผล

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญในเรื่องดังกล่าวจึงกำหนดมาตรการป้องกันอย่างต่อเนื่องและใกล้ชิด โดยการจัดตั้งหน่วยพิเศษ Special Process Audit (SPA) เพื่อติดตามและตรวจสอบการปฏิบัติงานของทุกหน่วยงานให้เป็นไปตามมาตรการการป้องกัน เป็นการยืนยันและสร้างความมั่นใจแก่ผู้โดยสารในมาตรฐานและการให้บริการของการบินไทย สำหรับปัจจัยภายในประเทศอันเกิดจากเหตุการณ์ปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเมื่อช่วงปลายปี 2551 ยังคงส่งผลกระทบต่ออย่างต่อเนื่องต่อความเชื่อมั่นของนักท่องเที่ยวในปี 2552 แม้ว่าจะมีการดำเนินการเสริมสร้างความเชื่อมั่นแก่นักท่องเที่ยวมาโดยตลอด ซึ่งคงต้องใช้เวลาในการฟื้นฟูภาพลักษณ์ของประเทศ

ฝ่ายขายของบริษัทฯ ได้เฝ้าติดตามและจัดกิจกรรมส่งเสริมการขายอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและกระตุ้นการเดินทางของนักท่องเที่ยว นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ร่วมมือกับการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (Tourism Authority of Thailand : TAT) และสำนักงานส่งเสริมการประชมนานาชาติ (Thailand Convention and Exhibition Bureau : TCEB) และองค์กรเอกชนอื่นๆ เพื่อสนับสนุนให้มีการจัดประชุมในประเทศไทยเพิ่มขึ้น อาทิ ร่วมกับ Starwood Hotel ในการจัด “Thailand Recovery MICE Lead Generation Campaign 2009” ระหว่างเดือนมีนาคมถึงกันยายน 2552 ร่วมกับกรมพัฒนาการแพทย์แผนไทยและการแพทย์ทางเลือก กระทรวงสาธารณสุข ในการจัด “Conference on Tradition Medicine in ASEAN Countries” รวมทั้งกับ SOS Medical Tourism Service ในการจัด “The World Medical Health Tourism Conference 2009” เป็นต้น ซึ่งจะส่งผลดีต่อการท่องเที่ยวไทยโดยรวม

2. ความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันอากาศยาน

เนื่องจากราคาน้ำมันอากาศยานซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายหลักในการดำเนินธุรกิจการบินมีความผันผวนอย่างต่อเนื่อง โดยในช่วงต้นปีระดับราคาน้ำมันฯ อยู่ที่ประมาณ 55 - 60 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล และปรับตัวสูงขึ้นมาอยู่ที่ประมาณ 80 - 85 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรลในช่วงไตรมาสที่ 4 ของปี 2552 ส่งผลให้บริษัทฯ ได้รับผลกระทบโดยตรง ซึ่งบริษัทฯ ยังคงมีนโยบายประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยาน (Jet Fuel Price Hedging) เพื่อลดความผันผวนของต้นทุนด้านน้ำมันอากาศยานในปริมาณที่เหมาะสมและต่อเนื่อง พร้อมทั้งปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการการใช้น้ำมันอากาศยาน (Fuel Management) อย่างต่อเนื่อง รวมถึงดำเนินการให้มีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันอากาศยาน (Fuel Surcharge) ในระดับที่เหมาะสมและทันต่อเหตุการณ์ ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับสภาวะการแข่งขันกับสายการบินในแต่ละเส้นทางบิน เพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายน้ำมันอากาศยานที่เพิ่มสูงขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้เปิดทำการบินไปยังจุดบินใหม่ที่สามารถทำกำไรและยกเลิกเส้นทางบินที่มีผลดำเนินงานขาดทุน เช่น เปิดทำการบินตรงในเส้นทางกรุงเทพฯ - ออสโล และหยุดทำการบินชั่วคราวในเส้นทางบินตรง กรุงเทพฯ - โจฮันเนสเบิร์ก

3. ความเสี่ยงจากความเป็นพวณของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

จากการที่บริษัทฯ มีรายได้เป็นเงินตราต่างประเทศกว่า 40 สกุล คิดเป็นร้อยละ 72 ของรายได้รวมทั้งหมด ในขณะที่มีหนี้สินและค่าใช้จ่ายใน 4 สกุลเงิน ได้แก่ ดอลลาร์สหรัฐ (USD) เยน (JPY) ยูโร (EUR) และบาท (THB) บริษัทฯ จึงได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงอันเนื่องมาจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน เพื่อรองรับความผันผวนของตลาดเงิน ซึ่งเป็นปัจจัยภายนอกที่ไม่สามารถควบคุมได้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการโดยใช้หลักการ Natural Hedging คือ การจัดให้รายจ่ายเป็นเงินสกุลเดียวกับรายได้มากที่สุด และการปรับโครงสร้างเงินกู้ในสกุลเงินต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับสกุลเงินของเงินสดสุทธิจากการดำเนินการ (Net Operating Cash Flow) พร้อม ๆ กับลดความเสี่ยงของการมีหนี้เป็นเงินสกุลต่างประเทศมากเกินไป โดยการมีหนี้สกุลบาทด้วยส่วนหนึ่ง เพื่อลดความผันผวนของรายการผลกำไร/ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนในงบการเงิน ด้วยการวางแผนในการจัดหาเงินทุนและการใช้เครื่องมือทางการเงินในการทำธุรกรรมที่เหมาะสม ได้แก่ Cross Currency Swap (CCS) ในช่วงที่ตลาดเงินเอื้ออำนวย โดย ณ 31 ธันวาคม 2552 บริษัทฯ มีสัดส่วนเงินกู้ในสกุลหลักภายหลังจากการทำ CCS ดังนี้ USD : EUR : JPY : THB = 2 : 39 : 11 : 48 (ไม่รวมการระดมทุนค่าเช่าเครื่องบินเพื่อการดำเนินงาน)

4. ความเสี่ยงจากการที่บริษัทฯ มีข้อพิพาททางกฎหมาย

บริษัทฯ ถูกสอบสวน กล่าวหา และฟ้องร้อง กระทำละเมิดร่วมกับสายการบินอื่น ๆ กำหนดค่าธรรมเนียมพิเศษเพื่อชดเชยค่าน้ำมัน (Fuel surcharge) และค่าธรรมเนียมอื่น ๆ อันเป็นการละเมิดกฎหมายแข่งขันทางการค้า

กรณีถูกสอบสวน

- บริษัทฯ ถูกกระทรวงยุติธรรมสหรัฐ (Department of Justice) สอบสวนกรณีกระทำละเมิดต่อกฎหมายป้องกันการผูกขาดทางการค้าของสหรัฐอเมริกา ซึ่งยังไม่ทราบว่าบริษัทฯ จะถูกแจ้งข้อกล่าวหาหรือไม่เพียงใด

กรณีถูกกล่าวหา

- บริษัทฯ ถูกคณะกรรมการการประชาคมยุโรป (Commission of the European Communities) กล่าวหาว่ากระทำละเมิดต่อกฎหมายประชาคมยุโรป (EU Law) ซึ่งยังไม่มีกระบวนการระบุจำนวนเงินค่าปรับจนกว่าคณะกรรมการการประชาคมยุโรปจะชี้ขาดว่าบริษัทฯ เป็นฝ่ายผิดและกำหนดค่าปรับที่บริษัทฯ ต้องชำระต่อไป
- บริษัทฯ ถูกตรวจสอบโดยทางการของประเทศสาธารณรัฐเกาหลี (Korea Fair Trade Commission : KFTC) และได้รับรายงานผลการสอบสวน (Examiner's Report) ซึ่งแนะนำให้ KFTC ตั้งข้อกล่าวหาต่อบริษัทฯ ว่ากระทำผิดกฎหมายป้องกันการผูกขาดทางการค้าของประเทศสาธารณรัฐเกาหลี ขณะนี้อยู่ระหว่างการจัดทำข้อโต้แย้งรายงานการสอบสวนดังกล่าว

กรณีถูกฟ้องร้องดำเนินคดี

- กลุ่มผู้ขนส่งทางอากาศและกลุ่มผู้โดยสารฟ้องร้องต่อศาลแพ่งในประเทศสหรัฐอเมริกาว่าบริษัทฯ ร่วมกับสายการบินอื่นกำหนดราคาค่าโดยสารและค่าระวางการขนส่ง ค่าธรรมเนียมพิเศษต่างๆ อันเป็นการละเมิดกฎหมาย Antitrust ของประเทศสหรัฐอเมริกา ขณะนี้อยู่ระหว่างการรวบรวมข้อมูลเพื่อโต้แย้งข้อกล่าวหาก่อนที่จะเข้าสู่การสืบพยานต่อไป ดังนั้น จึงยังไม่มีกระบวนการระบุจำนวนเงินค่าเสียหายที่เรียกร้อง
- บริษัทฯ ถูกทางการออสเตรเลีย (Australian Competition and Consumer Commission : ACCC) ฟ้องคดีอาญาว่าบริษัทฯ กระทำละเมิดกฎหมายป้องกันการผูกขาดทางการค้า ของประเทศออสเตรเลีย โดยยังไม่ได้ระบุค่าปรับและค่าเสียหายที่เรียกร้องมา

- บริษัทฯ ถูกทางการนิวซีแลนด์ (New Zealand Commerce Commission : NZCC) ฟ้องคดีอาญากล่าวหาว่าบริษัทฯ กระทำละเมิดกฎหมายป้องกันการผูกขาดทางการค้าของประเทศนิวซีแลนด์ โดยยังไม่ได้ระบุค่าปรับและค่าเสียหายที่เรียกร้องมา

อย่างไรก็ตาม ภายหลังจากที่บริษัทฯ ได้รับหนังสือจากคณะกรรมการการประชาคมยุโรป ในปี พ.ศ. 2551 แล้ว บริษัทฯ ได้จัดทำคู่มือและแนวปฏิบัติในการดำเนินการต่าง ๆ แจกจ่ายให้แก่พนักงาน เพื่อป้องกันมิให้พนักงานปฏิบัติหน้าที่อันมีลักษณะเสี่ยงต่อการกระทำผิดกฎหมายภายในประเทศต่าง ๆ ซึ่งรวมถึงกฎหมายที่เกี่ยวกับการผูกขาดทางการค้าด้วย

5. ความเสี่ยงจากระเบียบ EU Emission Trading Scheme

จากการที่สหภาพยุโรป (European Commission/ EU) ได้ออกระเบียบการซื้อขายสิทธิในการปล่อยก๊าซเรือนกระจกหรือก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) สำหรับการบิน (Emission Trading Scheme/ETS) และนำมาใช้กับสายการบินที่บินเข้ายุโรปในปี พ.ศ. 2555 เป็นต้นไป โดยมีข้อกำหนดว่า สายการบินที่ทำการบินเข้ายุโรปในปีดังกล่าว จะต้องจำกัดการปล่อย CO₂ ให้เท่ากับปริมาณ CO₂ ที่ปลดปล่อยในปีฐาน คือ พ.ศ. 2547 – 2549 หรืออีกนัยหนึ่งคือการจำกัดมิให้สายการบินเติบโตและมีให้ปลดปล่อยสารพิษมากกว่าปีดังกล่าว ดังนั้น หากสายการบินใดเติบโตเกิน จะต้องทดแทนด้วยคาร์บอนเครดิตในรูป CERs (Certified Emission Reduction) ซึ่งเมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2552 บริษัทฯ ได้เริ่มส่งแผนการใช้น้ำมันและปริมาณ CO₂ ให้แก่ Deutsche Emissionhandelsstelle/DEHSt ซึ่งเป็นผู้ดูแลบริษัทฯ ในเรื่อง Emission Trading ของ EU และเตรียมส่งข้อมูลของปี พ.ศ.2553 เพื่อให้ DEHSt นำไปใช้เป็นฐานข้อมูลในเรื่องนี้

บริษัทฯ ได้กำหนดแผนกลยุทธ์เพื่อตอบสนองข้อกำหนดดังกล่าว โดยบริหารการลดปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่ปลดปล่อยทั้งหมดของบริษัทฯ โดยคำนึงตามหลักของ IATA คือ Technology, Infrastructure, Operations และ Market Based Measure ซึ่งจะต้องมีการลงทุนและมีความเกี่ยวข้องกับฝ่ายต่างๆ ทั้งในและนอกบริษัทฯ อย่างกว้างขวาง

ข้อกำหนด ETS ของ EU เป็นข้อกำหนดที่ส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ ต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น เนื่องจากสายการบินทุกสายรวมทั้งบริษัทฯ มีการเติบโต และปลดปล่อย CO₂ เกินกว่าปีฐานคือปี พ.ศ. 2547 - 2549 บริษัทฯ จึงได้วางแผนในการเตรียมค่าใช้จ่ายสำหรับการจัดหาคาร์บอนเครดิตมาชดเชย โดยค่าใช้จ่ายนี้จะมีปริมาณการใช้น้ำมันและการเผาผลาญ CO₂ ของเที่ยวบินในยุโรปของบริษัทฯ ในปี พ.ศ. 2553 เป็นตัวแปรหลัก ซึ่งบริษัทฯ กำลังวางแผนหาความได้เปรียบในเรื่องดังกล่าวเพื่อลดค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้น

6. ความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย

บริษัทฯ มีภาระต้องชำระดอกเบี้ยจากการกู้เงินในการลงทุน บริษัทฯ จึงได้ทำการบริหารความเสี่ยงทางการเงินโดยพิจารณาปรับโครงสร้างหนี้ด้วยการนำเครื่องมือทางการเงิน ได้แก่ Interest Rate Swap (IRS) มาใช้ในการแปลงอัตราดอกเบี้ย จากอัตราดอกเบี้ยลอยตัวที่คาดว่าจะปรับสูงขึ้นมาเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ที่อยู่ในอัตราต่ำ โดยอาศัยจังหวะที่อัตราดอกเบี้ยในตลาดอยู่ในระดับต่ำและมีแนวโน้มที่จะสูงขึ้นในอนาคต เพื่อลดความเสี่ยงจากการปรับตัวสูงขึ้นของต้นทุนทางการเงินของบริษัทฯ

จากการบริหารความเสี่ยงดังกล่าว ทำให้บริษัทฯ มีหนี้สินที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่เพิ่มขึ้น โดย ณ สิ้นเดือนธันวาคม 2552 บริษัทฯ มีหนี้สินที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่คิดเป็นร้อยละ 50 ของภาระหนี้สินทั้งหมด (ไม่รวมภาระผูกพันค่าเช่าเครื่องบินเพื่อการดำเนินงาน) และมีอัตราดอกเบี้ยเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 3.38

โครงสร้างการถือหุ้น และการจัดการ



ผู้ถือหุ้น

รายชื่อผู้ถือหุ้น พร้อมทั้งจำนวนหุ้นที่ถือ และสัดส่วนการถือหุ้น ณ วันปิดสมุดทะเบียนพักการโอนหุ้น เพื่อสิทธิในการรับเงินปันผล วันที่ 2 เมษายน 2552 มีรายละเอียดดังนี้

ลำดับที่	ชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น สามัญ	สัดส่วนการถือ (ร้อยละ)
1	กระทรวงการคลัง	866,997,841	51.033
2	กองทุนรวม วายุภักษ์ หนึ่ง โดย บลจ.เอ็มเอฟซี จำกัด (มหาชน)	145,458,350	8.562
3	กองทุนรวม วายุภักษ์ หนึ่ง โดย บลจ.กรุงไทย จำกัด (มหาชน)	145,458,350	8.562
4	บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	76,521,546	4.504
5	กองทุนรวม ออมสิน	46,409,885	2.732
6	MELLON BANK,N.A.	26,156,136	1.540
7	CITIBANK NOMINEES SINGAPORE PTE LTD -UBS AG LONDON BRANCH-NRB	16,224,700	0.955
8	NORTRUST NOMINEES LIMITED-NTGS	15,079,700	0.888
9	สำนักงานประกันสังคม (2 กรณี)	14,826,600	0.873
	ยอดรวมทุนชำระแล้ว	1,698,900,950	100.000
	ผู้ถือหุ้นสัญชาติไทย	1,564,274,985	92.08
	ผู้ถือหุ้นสัญชาติต่างดาว	134,625,965	7.92

ณ วันปิดสมุดทะเบียนพักการโอนหุ้นเพื่อสิทธิในการรับเงินปันผล วันที่ 2 เมษายน 2552 ภาครัฐถือหุ้นในบริษัทฯ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 53.765 ของหุ้นทั้งหมดของบริษัทฯ โดยการถือหุ้นผ่านกระทรวงการคลังและธนาคารออมสิน ทำให้บริษัทฯ มีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจ อันจะมีผลต่อบริษัทฯ ในการทำธุรกรรมบางประเภท ได้แก่

- 1) บริษัทฯ ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการในการดำเนินการลงทุนขนาดใหญ่
- 2) สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะต้องเป็นผู้ตรวจสอบงบการเงินของบริษัทฯ

นโยบายการจ่ายเงินปันผล

บริษัทฯ มีนโยบายการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25 ของกำไรสุทธิก่อนผลกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากการเงินรวม ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับแผนการลงทุน ความจำเป็นและความเหมาะสมอื่น ๆ ในอนาคต

โครงสร้างการจัดการ

คณะกรรมการบริหาร

ศูนย์สนับสนุนการปฏิบัติงาน
องค์การส่วนกลาง

กรรมการผู้แทนใหญ่

คณะกรรมการตรวจสอบ

สำนักงานการตรวจสอบภายใน
ผู้อำนวยการใหญ่

ธุรกิจการบิน

สายการบินและพัฒนารัฐกิจ
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

สายการเงินและการบัญชี
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

สายการพาณิชย์
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

สายปฏิบัติการ
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

สายทรัพยากรบุคคลและบริการทั่วไป
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

สายผลิตภัณฑ์และบริการลูกค้า
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

คณะกรรมการบริหาร
กลุ่มธุรกิจสนับสนุนการบิน

ฝ่ายช่าง
กรรมการผู้จัดการ
(ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่)

ฝ่ายการพาณิชย์และไปรษณีย์ภัณฑ์
กรรมการผู้จัดการ (ระดับผู้อำนวยการใหญ่)

ฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น
กรรมการผู้จัดการ (ระดับผู้อำนวยการใหญ่)

ฝ่ายบริการลูกค้าและอุปกรณ์ภาคพื้น
กรรมการผู้จัดการ (ระดับผู้อำนวยการใหญ่)

ฝ่ายปฏิบัติการบิน
กรรมการผู้จัดการ (ระดับผู้อำนวยการใหญ่)

คณะกรรมการบริษัทฯ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการ มีรายชื่อดังต่อไปนี้

1. นายอำพน	กิตติอำพน	ประธานกรรมการ
2. นายสุรชัย	ธารสิทธิ์พงษ์	รองประธานกรรมการคนที่ 1 และกรรมการอิสระ
3. นายสถิตย์	ถิรมพงศ์พันธุ์	รองประธานกรรมการคนที่ 2
4. นายชัยเกษม	นิติสิริ	รองประธานกรรมการคนที่ 3 และกรรมการอิสระ
5. นายบรรยง	พงษ์พานิช	กรรมการอิสระ
6. นายวิระวงศ์	จิตต์มิตรภาพ	กรรมการอิสระ
7. นายอมรศักดิ์	นพรมภา	กรรมการอิสระ
8. นายพิชัย	ชุนทวิชร์	กรรมการอิสระ
9. พลอากาศเอก สถิตย์พงษ์	สุขวิมล	กรรมการอิสระ
10. นายวัลลภ	พุกกะณะสุต	กรรมการอิสระ
11. นายชัยศักดิ์	อังค์สุวรรณ	กรรมการ
12. นายอารีพงศ์	ภู่อุ่ม	กรรมการ
13. นายคณิศ	แสงสุพรรณ	กรรมการ
14. นายอภิพร	ภาษวรินทร์	กรรมการ
15. นายปิยสวัสดิ์	อัมระนันท์	กรรมการ

กรรมการผู้มีอำนาจลงลายมือชื่อแทนบริษัทฯ

นายอำพน กิตติอำพน ประธานกรรมการ ลงลายมือชื่อร่วมกับนายชัยเกษม นิติสิริ หรือนายชัยศักดิ์ อังค์สุวรรณ หรือนายคณิศ แสงสุพรรณ หรือนายวัลลภ พุกกะณะสุต หรือนายวิระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ หรือนายปิยสวัสดิ์ อัมระนันท์ หรือนายอภิพร ภาษวรินทร์ อีกหนึ่งคนและประทับตราสำคัญของบริษัทฯ หรือนายชัยเกษม นิติสิริ หรือนายชัยศักดิ์ อังค์สุวรรณ หรือนายคณิศ แสงสุพรรณ หรือนายวัลลภ พุกกะณะสุต หรือนายวิระวงศ์ จิตต์มิตรภาพ หรือนายปิยสวัสดิ์ อัมระนันท์ หรือนายอภิพร ภาษวรินทร์ สามคนลงลายมือชื่อร่วมกันและประทับตราสำคัญของบริษัทฯ

ขอบเขตอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ ต้องปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ และข้อบังคับของบริษัทฯ ตลอดจนมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ มีอำนาจแต่งตั้งบุคคลอื่นใดให้ดำเนินการของบริษัทฯ ภายใต้การควบคุมของคณะกรรมการบริษัทฯ หรืออาจมอบอำนาจให้บุคคลดังกล่าว มีอำนาจตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ เห็นสมควร และภายในเวลาที่กรรมการเห็นสมควร และคณะกรรมการบริษัทฯ อาจยกเลิก เพิกถอน เปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขอำนาจนั้นๆ ได้ คณะกรรมการบริษัทฯ มีอำนาจกำหนดชื่อกรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทฯ ตลอดจนจัดตั้งคณะกรรมการชุดย่อย

ในปี 2552 มีการประชุมทั้งสิ้น 19 ครั้ง

นอกจากนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการชุดต่างๆ เพื่อช่วยศึกษารายละเอียดและกลั่นกรองงานเฉพาะเรื่อง โดยมีคณะกรรมการชุดย่อย ดังนี้

คณะกรรมการตรวจสอบ

เพื่อให้บริษัทฯ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Corporate Governance) ตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของกระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งจะช่วยให้ผู้ถือหุ้นและผู้ลงทุนทั่วไปเกิดความมั่นใจในการบริหารงานของบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ ประกอบด้วยกรรมการบริษัทฯ ที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารของบริษัทฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 มีรายชื่อดังนี้

- | | | |
|---|--------------|---------------|
| 1. นายชัยเกษม | นิติสิริ | ประธานกรรมการ |
| 2. นายบรรยง | พงษ์พานิช | กรรมการ |
| 3. นายวีระวงศ์ | จิตต์มิตรภาพ | กรรมการ |
| 4. ผู้อำนวยการใหญ่สำนักงานการตรวจสอบภายใน | | เลขานุการ |

โดยมี นางเกษรี ณรงค์เดช และนางรวิพร คูหิรัญ เป็นที่ปรึกษาคณะกรรมการตรวจสอบ

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ

1. สอบทานให้บริษัทฯ มีการรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องและเพียงพอ
2. สอบทานให้บริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในและการตรวจสอบภายในที่เหมาะสม และมีประสิทธิผล และพิจารณาความเป็นอิสระของหน่วยงานตรวจสอบภายใน ตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้ง โยกย้าย เลิกจ้างหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน
3. สอบทานให้บริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ
4. พิจารณา คัดเลือก เสนอแต่งตั้งบุคคลซึ่งมีความเป็นอิสระ เพื่อทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ และเสนอคำขอแทนของบุคคลดังกล่าว รวมทั้งเข้าร่วมประชุมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุมด้วยอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
5. พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ให้เป็นไปตามกฎหมาย และข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผลและเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ
6. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบโดยเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัทฯ ซึ่งรายงานดังกล่าวต้องลงนามโดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบโดยประกอบด้วยข้อมูลตามที่ตลาดหลักทรัพย์กำหนด
7. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมายด้วยความรับผิดชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบ
8. ในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบหากพบหรือมีข้อสงสัยว่ามีรายการหรือการกระทำดังต่อไปนี้ ซึ่งอาจมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้คณะกรรมการตรวจสอบรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อดำเนินการปรับปรุง แก้ไข ภายในเวลาที่คณะกรรมการตรวจสอบเห็นสมควร
 - (1) รายการที่เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
 - (2) การทุจริต หรือมีสิ่งผิดปกติ หรือมีความบกพร่องที่สำคัญในระบบควบคุมภายใน
 - (3) การฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ

คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุมอย่างสม่ำเสมอ ในปี 2552 มีการประชุมทั้งสิ้น 9 ครั้ง และมีการรายงานผลต่อคณะกรรมการบริษัทฯ

กรรมการอิสระ

เพื่อให้บริษัท มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามที่กระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยกำหนด ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการประเมินผลการดำเนินงานประจำปีของบริษัทฯ รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดีที่ยอมรับในระดับสากล คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งกรรมการอิสระ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 มีรายชื่อดังนี้

1. นายชัยเกษม	นิติสิริ	กรรมการ
2. นายบรรยง	พงษ์พานิช	กรรมการ
3. นายวีระวงศ์	จิตต์มิตรภาพ	กรรมการ
4. นายสุรชัย	ธารสิทธิ์พงษ์	กรรมการ
5. นายอมรศักดิ์	นพรมภา	กรรมการ
6. พลอากาศเอก สถิตย์พงษ์	สุขวิมล	กรรมการ
7. นายพิชัย	ชุลหวชิร	กรรมการ
8. นายวัลลภ	พุกกะณะสุต	กรรมการ

อำนาจหน้าที่ของกรรมการอิสระ

1. แสดงความคิดเห็น และหรือรายงานผลการปฏิบัติงานตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ ได้อย่างเสรี ตามภารกิจที่ได้รับมอบหมาย ทั้งนี้ เพื่อให้บริษัท มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักการกำกับดูแลที่ดีของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยกำหนด และหลักเกณฑ์การประเมินการกำกับดูแลที่ดี ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการประเมินผลการดำเนินงานประจำปีของบริษัทฯ รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดีที่ยอมรับในระดับสากล
2. มีอำนาจในการเรียกเอกสารและบุคคลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาดำเนินการ
3. ดำเนินการอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

ในปี 2552 กรรมการชุดนี้ ได้ปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย โดยได้แสดงความคิดเห็นตามหน้าที่ได้อย่างเสรี โดยยึดถือการดูแลผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นทุกรายให้เท่าเทียมกัน

* นิยามกรรมการอิสระที่บริษัทฯ กำหนดขึ้น โปรดดูรายละเอียดหน้า 99

คณะกรรมการธรรมาภิบาล

เพื่อให้เกิดการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักการที่กระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยกำหนด รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดี เป็นที่ยอมรับในระดับสากล

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการธรรมาภิบาล โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 มีรายชื่อดังนี้

1. นายสถิตย์	ลิมพงศ์พันธุ์	ประธานกรรมการ
2. นายอารีพงศ์	ภูษอุม	กรรมการ
3. นายคณิศ	แสงสุพรรณ	กรรมการ
4. นายวีระวงศ์	จิตต์มิตรภาพ	กรรมการ
5. พลอากาศเอก สถิตย์พงษ์	สุขวิมล	กรรมการ
6. นายปิยสวัสดิ์	อัมระนันท์	กรรมการ
7. ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายกฎหมายและ กำกับกิจกรรมองค์กร		กรรมการและเลขานุการ
8. ผู้อำนวยการ ฝ่ายกำกับกิจกรรมองค์กร		ผู้ช่วยเลขานุการ

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการธรรมาภิบาล

1. ตรวจสอบและเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อให้เกิดการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามวัตถุประสงค์ของคณะกรรมการธรรมาภิบาลของบริษัทฯ
2. ส่งเสริม เผยแพร่ และปลูกฝังประมวลาจริยธรรมการบิไนไทยให้เป็นที่ยอมรับ เข้าใจ และถือปฏิบัติในบรรดาบุคลากรทุกระดับของบริษัทฯ
3. ติดตาม สอดส่อง การบังคับใช้ และการปฏิบัติตามประมวลาจริยธรรมการบิไนไทย รวมถึงการประเมินผลเพื่อศึกษา และปรับปรุง แก้ไข เพิ่มเติมประมวลาจริยธรรมการบิไนไทยให้มีความเหมาะสมและทันสมัย รวมถึงการเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อกำหนดระเบียบ ข้อบังคับ และแนวปฏิบัติทั้งหลายอันจำเป็นแก่การบังคับใช้ประมวลาจริยธรรมการบิไนไทย ตลอดจนสั่งการให้มีการคุ้มครองผู้ที่ได้รับผลร้ายจากการร้องเรียนที่ปฏิบัติตามประมวลาจริยธรรมการบิไนไทย และพนักงานที่ร้องเรียนโดยให้ข้อมูลที่สุจริต มิให้ผู้บังคับบัญชาใช้อำนาจโดยไม่เป็นธรรมต่อผู้ร้องเรียน
4. แต่งตั้งคณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงาน รวมทั้งในกรณีที่มีความจำเป็นอาจเสนอให้มีการว่าจ้างที่ปรึกษา มาดำเนินการได้ตามสมควร
5. ติดต่อประสานงานกับคณะกรรมการ คณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงานอื่นๆ ของบริษัทฯ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งให้มีอำนาจในการเรียกผู้บริหาร พนักงาน หรือบุคคลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องมาให้ถ้อยคำ หรือความเห็น ตลอดจนให้มีอำนาจในการเรียกเอกสาร หรือสิ่งอื่นใดมาเพื่อประกอบการพิจารณาได้ด้วย
6. ดำเนินการอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

ในปี 2552 มีการประชุมทั้งสิ้น 6 ครั้ง และมีการรายงานผลต่อคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร

เพื่อให้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามที่กระทรวงการคลัง และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย กำหนด รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดีที่ยอมรับในระดับสากล และเป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 มีรายชื่อดังนี้

- | | | |
|------------------------------|---------------|------------------|
| 1. นายสุรัชย์ | ธารสิทธิ์พงษ์ | ประธานกรรมการ |
| 2. พลอากาศเอก สถิตย์พงษ์ | สุขวิมล | รองประธานกรรมการ |
| 3. นายชัยศักดิ์ | อังค์สุวรรณ | กรรมการ |
| 4. นายอมรศักดิ์ | นพรัตน์ | กรรมการ |
| 5. นายพิชัย | ชุนหวชิร | กรรมการ |
| 6. นายปิยสวัสดิ์ | อัมระนันท์ | กรรมการ |
| 7. รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ | | เลขานุการ |
- สายทรัพยากรบุคคลและบริหารทั่วไป

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร

1. กำหนดหลักเกณฑ์สำหรับการสรรหาและแต่งตั้งกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูง และพัฒนาบุคลากรของบริษัทฯ ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักการที่กระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยกำหนด รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดี เป็นที่ยอมรับในระดับสากลและเป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล โดยมีการนำแนวความคิดของการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลสมัยใหม่มาใช้เพื่อให้ได้ผู้ที่มีความรู้ความสามารถ และมีคุณภาพมาดำรงตำแหน่งและปฏิบัติงานในตำแหน่งกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ รวมทั้งเป็นการดำเนินการสรรหาที่ใช้หลักความเสมอภาค ความยุติธรรม ความโปร่งใส และตรวจสอบได้
2. กำหนดค่าตอบแทนแก่กรรมการ อนุกรรมการต่าง ๆ และฝ่ายบริหาร รวมทั้งบุคคลภายนอกที่มาปฏิบัติงานให้กับบริษัทฯ เพื่อเป็นการจูงใจและรักษากรรมการที่มีคุณภาพตามที่บริษัทฯ ต้องการ และอยู่ในลักษณะที่เปรียบเทียบได้กับระดับที่ปฏิบัติอยู่ในอุตสาหกรรม นอกจากนี้ กรรมการที่ได้รับมอบหมายหน้าที่และความรับผิดชอบเพิ่มขึ้น ควรได้รับค่าตอบแทนเพิ่มเติมที่เหมาะสม ส่วนกรรมการที่เป็นผู้บริหารและฝ่ายบริหาร ควรได้รับค่าตอบแทนที่เชื่อมโยงกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และผลปฏิบัติงานของกรรมการหรือผู้บริหารแต่ละคน ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักการที่กระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยกำหนด รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดีที่ยอมรับในระดับสากล
3. มีอำนาจเรียกเอกสารและบุคคลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา
4. ดำเนินการอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย
5. ให้คณะกรรมการดังกล่าว มีอำนาจหน้าที่ครอบคลุมถึงการพิจารณาทบทวนความเหมาะสมของตำแหน่งหน้าที่การงานต่าง ๆ ในความรับผิดชอบของพนักงานบริษัทฯ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในตำแหน่งผู้บริหารระดับสูง

ในปี 2552 มีการประชุมทั้งสิ้น 10 ครั้ง และมีการรายงานผลต่อคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

เพื่อให้บริษัทฯ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักการกำกับดูแลที่ดีของกระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยกำหนด และหลักเกณฑ์การประเมินการกำกับดูแลที่ดี ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการประเมินผลการดำเนินงานประจำปีของบริษัทฯ รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดีที่ยอมรับในระดับสากล

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 มีรายชื่อดังนี้

- | | | |
|--|------------|---------------|
| 1. นายพิชัย | ชุนหวชิร | ประธานกรรมการ |
| 2. นายอารีพงศ์ | ภูษอุม | กรรมการ |
| 3. นายบรรยง | พงษ์พานิช | กรรมการ |
| 4. นายอภิพร | เกษวิธน์ | กรรมการ |
| 5. นายปิยสวัสดิ์ | อัมระนันท์ | กรรมการ |
| 6. ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายบริหารความเสี่ยง | | เลขานุการ |
- และประกันภัย

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

1. ให้คำปรึกษาและคำแนะนำในการดำเนินการบริหารความเสี่ยงทั้งมวลของบริษัทฯ
2. มีอำนาจเรียกเอกสารและบุคคลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา
3. ดำเนินการอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย

ในปี 2552 มีการประชุมทั้งสิ้น 4 ครั้ง และมีการรายงานผลต่อคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริหารบริษัทฯ

เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัทฯ มีประสิทธิภาพทันกับสภาวะการณ์ เกิดประโยชน์สูงสุดกับบริษัทฯ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารบริษัทฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 มีรายชื่อดังนี้

- | | | |
|--------------------------|---------------|------------------|
| 1. นายวัลลภ | พุกคณะสุด | ประธานกรรมการ |
| 2. นายชัยศักดิ์ | อังค์สุวรรณ | กรรมการ |
| 3. นายอมรศักดิ์ | นพรมภา | กรรมการ |
| 4. นายคณิศ | แสงสุพรรณ | กรรมการ |
| 5. นายปิยสวัสดิ์ | อัมระนันท์ | กรรมการ |
| 6. นายนิรุจน์ | มณีพันธ์ | เลขานุการ |
| 7. เรืออากาศเอก จรัสพงษ์ | บุษรัตนพันธุ์ | ผู้ช่วยเลขานุการ |

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริหารบริษัทฯ

1. กำกับ ดูแล การปฏิบัติงานของฝ่ายบริหารให้เป็นไปตามกลยุทธ์ นโยบาย แผนวิสาหกิจ แผนปฏิบัติการของบริษัทฯ และของคณะกรรมการบริษัทฯ
2. พิจารณากลับกรองเรื่องที่จะนำเข้าสู่การพิจารณาของคณะกรรมการบริษัทฯ
3. เสนอแนะแนวทางและมาตรการในการปรับปรุงคุณภาพและประสิทธิภาพของการดำเนินกิจการของบริษัทฯ
4. อนุมัติการจัดหาตามวงเงินที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย ทั้งนี้ ภายใต้ระเบียบของบริษัทฯ หรือตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด ดังนี้
 - ระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการพัสดุ
 - ระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยการบริหารงานบุคคล
 - ระเบียบบริษัทฯ ว่าด้วยอำนาจหน้าที่ทางการเงิน
5. อนุมัติการใช้เงินนอกเหนือวงเงินที่หน่วยงานได้รับการจัดสรรตามงบประมาณประจำปีไม่เกิน 50,000,000 บาท ในวงเงินไม่เกิน 100 ล้านบาท และให้รายงานคณะกรรมการบริษัทฯ ทราบ
6. มีอำนาจเรียกเอกสารและบุคคลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องมาชี้แจง เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา
7. แต่งตั้งคณะอนุกรรมการและคณะทำงานได้ตามความเหมาะสม
8. ดำเนินการอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมาย
9. ในกรณีที่มีความจำเป็นอาจเสนอให้มีการว่าจ้างที่ปรึกษามาดำเนินการได้ตามสมควร

10. ในการประชุมคณะกรรมการบริหารบริษัทฯ ต้องมีกรรมการมาประชุมเกินกึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมด จึงจะเป็นองค์ประชุม ให้ประธานกรรมการ เป็นประธานในที่ประชุม ในกรณีที่ประธานกรรมการไม่อยู่ในที่ประชุม หรือไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้ประธานกรรมการมอบหมายให้กรรมการคนหนึ่งคนใดเป็นประธานในที่ประชุมแทน ในกรณีที่ประธานกรรมการมอบหมายให้กรรมการคนหนึ่งคนใดเป็นประธานในที่ประชุมแทนไม่ได้ ให้กรรมการซึ่งมาประชุมเลือกกรรมการคนหนึ่งเป็นประธานในที่ประชุม การวินิจฉัยชี้ขาดของที่ประชุมคณะกรรมการบริหารบริษัทฯ ให้ถือเสียงข้างมาก โดยกรรมการคนหนึ่งมีเสียงหนึ่งในการลงคะแนน กรรมการซึ่งมีส่วนได้เสียในเรื่องใด ให้ออกจากที่ประชุมในวาระนั้น และไม่มีสิทธิออกเสียงลงคะแนนในเรื่องนั้น ถ้าคะแนนเสียงเท่ากัน ให้ประธานในที่ประชุมออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกหนึ่งเสียงเป็นเสียงชี้ขาด
11. การประชุมคณะกรรมการบริหารบริษัทฯ ตามปกติให้จัดขึ้นอย่างน้อย 1 ครั้งต่อเดือน
12. ให้ประธานกรรมการหรือบุคคลที่ได้รับมอบหมายจากประธานกรรมการเป็นผู้กำหนดวัน เวลา และสถานที่ในการประชุม
13. ในการเรียกประชุมคณะกรรมการบริหารบริษัทฯ ให้ประธานกรรมการ หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากประธานกรรมการ ส่งหนังสือเชิญประชุมไปยังกรรมการ ไม่น้อยกว่า 3 วันก่อนวันประชุม

ในปี 2552 มีการประชุมทั้งสิ้น 19 ครั้ง และรายงานผลต่อคณะกรรมการบริษัทฯ

นอกจากนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ยังได้แต่งตั้งคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการชุดต่าง ๆ อีก อาทิ คณะอนุกรรมการกำกับนโยบายการจัดซื้อน้ำมันอากาศยาน คณะอนุกรรมการด้านกฎหมาย เป็นต้น

เจ้าหน้าที่บริหาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 บริษัทฯ มีตำแหน่งเจ้าหน้าที่ระดับบริหารจำนวนทั้งสิ้น 10 ตำแหน่ง ประกอบด้วย กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ 1 ตำแหน่ง รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ 6 ตำแหน่ง และผู้อำนวยการใหญ่ 3 ตำแหน่ง ประกอบด้วย

1. นายปิยสวัสดิ์	อัมระนันท์	กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
2. นายทวีพันธ์	เรืองผกา	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการเงินและการบัญชี
3. นายโชคชัย	ปัญญาสงค์	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายกลยุทธ์และพัฒนาธุรกิจ
4. เรืออากาศโท นรหิษ	พลอยใหญ่	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายปฏิบัติการ
5. นายปานทิต	ชนะภัย	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายทรัพยากรบุคคลและบริหารทั่วไป
6. เรืออากาศเอก มนตรี	จำเรียง	กรรมการผู้จัดการฝ่ายช่าง ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
7. นายพฤทธิ	บุปผาคำ	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการพาณิชย์
8. นายธงชัย	สิงห์กุล	ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบัญชีการเงิน
9. นายพิเชษฐ	เรียงวัฒนสุข	ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายการเงินองค์กร
10. นางชาริดา	ลีลาบุท	ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบัญชีบริหาร และงบประมาณ

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

อำนาจหน้าที่ของกรรมการผู้ช่วยการใหญ่

กรรมการผู้ช่วยการใหญ่ มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบภายใต้ขอบเขตที่ระบุไว้ในระเบียบภายในของบริษัทฯ ดังต่อไปนี้

1. อำนาจหน้าที่ภายใต้ “ระเบียบบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ว่าด้วยการบริหารกิจการทั่วไป พ.ศ. 2550” กรรมการผู้ช่วยการใหญ่ มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบในการบริหารงานของบริษัทฯ ให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ นโยบายของบริษัทฯ หรือตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ตลอดจนบังคับบัญชาฝ่ายบริหารและพนักงานของบริษัทฯ ทั้งนี้ ภายในขอบเขตอำนาจที่กำหนดในข้อบังคับของบริษัทฯ หรือตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด
2. อำนาจหน้าที่ภายใต้ “ระเบียบบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ. 2546” กรรมการผู้ช่วยการใหญ่ เป็นผู้รักษาการตามระเบียบฯ และมีอำนาจในการอนุมัติการจัดหาและการเข้าทำธุรกรรมใดๆ เกี่ยวกับการได้มาหรือการจำหน่ายพัสดุ ซึ่งรวมถึงการจัดซื้อพัสดุ การจ้าง การเช่าหรือให้เช่า ฯลฯ การออกคำสั่งที่จำเป็นต่างๆ ตามระเบียบฯ โดยระเบียบฯ ดังกล่าว ได้กำหนดถึงอำนาจของกรรมการผู้ช่วยการใหญ่ ในการอนุมัติการจัดหาและการเข้าทำธุรกรรมแต่ละประเภทภายในวงเงินขั้นสูงสุดที่ระบุไว้ดังต่อไปนี้ ตามรายละเอียดและขอบเขตที่กำหนดไว้ในระเบียบฯ
 - สัญญาหรือธุรกรรมการจ้างที่ปรึกษา ที่มีวงเงินไม่เกิน 15,000,000 บาท
 - สัญญาหรือธุรกรรมการจัดหาพัสดุโดยวิธีพิเศษ ที่มีวงเงินไม่เกิน 25,000,000 บาท
 - สัญญาหรือธุรกรรมการจัดหาพัสดุโดยวิธีปกติ ที่มีวงเงินไม่เกิน 50,000,000 บาท
 - สัญญาหรือธุรกรรมการจัดหาเชื้อเพลิง การจัดหาอุปกรณ์ และผลิตภัณฑ์เพื่อการโฆษณาและการส่งเสริมการขาย การทำประกันภัยทรัพย์สินอื่นๆ ทั่วไป การจัดหาอาหาร เครื่องดื่มที่ประกอบสำเร็จรูปแล้ว บริการและพัสดุบริการ ณ สถานบริการต่างจังหวัดหรือต่างประเทศ การเช่าสำนักงานและที่พักในรอบระยะเวลาหนึ่งปีหรือการจัดหาเป็นครั้งคราว การจัดหาเชื้อเพลิงตามแผนหรือเป็นครั้งคราวในรอบระยะเวลาหนึ่งปี วงเงินไม่เกิน 100,000,000 บาท
 - การจัดหาเชื้อเพลิงที่ได้รับประโยชน์หรือเงื่อนไขที่ดีกว่า ที่มีวงเงินไม่เกิน 200,000,000 บาท
 - การจัดทำประกันภัยเครื่องบิน และ/หรือผู้โดยสาร ที่มีวงเงินไม่เกิน 500,000,000 บาท
 - สัญญาหรือธุรกรรมการจัดหาเชื้อเพลิงเป็นการเร่งด่วนโดยไม่จำกัดวงเงินธุรกรรมที่มีวงเงินเกินอำนาจกรรมการผู้ช่วยการใหญ่ ให้เป็นอำนาจของคณะกรรมการบริษัทฯ
3. อำนาจหน้าที่ภายใต้ “ระเบียบบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ว่าด้วยอำนาจหน้าที่ทางการเงิน พ.ศ. 2549”

กรรมการผู้ช่วยการใหญ่ มีอำนาจสั่งให้เข้าทำสัญญาและดำเนินงานตามข้อผูกพันทางการเงิน และอนุมัติธุรกรรมทางการเงินทั้งปวง ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ รวมทั้งในกิจการประจำทั้งปวงภายในขอบเขตข้อบังคับของบริษัทฯ ทั้งนี้ ตามรายละเอียดและขอบเขตที่กำหนดไว้ในระเบียบฯ ดังกล่าว

กรรมการผู้ช่วยการใหญ่ไม่สามารถอนุมัติการเข้าทำธุรกรรมใดๆ ที่อยู่นอกขอบเขตอำนาจของกรรมการผู้ช่วยการใหญ่ตามที่ระบุไว้ในระเบียบภายในของบริษัทฯ ดังกล่าวข้างต้น นอกจากนั้น ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 14/2545 เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2545 นั้น การมอบอำนาจจากคณะกรรมการ

บริษัทฯ ให้แก่กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ในเรื่องเกี่ยวกับการดำเนินงานตามปกติธุรกิจนั้น กรรมการผู้อำนวยการใหญ่จะไม่สามารถอนุมัติการเข้าทำธุรกรรมใดๆ ที่คนหรือ “บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง” ซึ่งได้แก่ (ก) ผู้บริหารของบริษัทฯ (ข) ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ (ค) ผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ (ง) บุคคลที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ทางการสมรส หรือโดยการจดทะเบียนตามกฎหมายกับบุคคลตาม (ก) (ข) หรือ (ค) ซึ่งได้แก่ บิดา มารดา คู่สมรส บุตร หรือญาติสนิทอื่น และ (จ) นิติบุคคลใดๆ ที่บุคคลตาม (ก) (ข) หรือ (ค) ถือหุ้น หรือมีอำนาจควบคุมหรือมีส่วนได้เสียอื่นใด ไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อมอย่างมีนัยสำคัญ หรือบุคคลตามที่คณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย กำหนด มีส่วนได้เสียหรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ในลักษณะอื่นใดกับบริษัทฯ หรือบริษัทย่อยของบริษัทฯ

การสรรหากรรมการและเจ้าหน้าที่บริหาร

คณะกรรมการบริษัทฯ

ตามข้อบังคับของบริษัทฯ คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วย กรรมการจำนวนไม่น้อยกว่า 5 คน แต่ไม่มากกว่า 15 คน สุดแต่ที่ประชุมใหญ่จะเป็นผู้กำหนดเป็นครั้งคราว และกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดนั้น ต้องมีถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร และกรรมการของบริษัทฯ จะต้องเป็นผู้มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามที่กฎหมายกำหนด ที่ประชุมผู้ถือหุ้นเป็นผู้แต่งตั้งกรรมการโดยใช้เสียงข้างมากตามหลักเกณฑ์และวิธีการ ดังนี้

1. ผู้ถือหุ้นคนหนึ่งจะมีคะแนนเสียงเท่ากับหนึ่งหุ้นต่อหนึ่งเสียง
2. ผู้ถือหุ้นแต่ละคนจะต้องใช้คะแนนเสียงที่มีอยู่ทั้งหมดเลือกตั้งบุคคลคนเดียวหรือหลายคนเป็นกรรมการก็ได้ แต่จะแบ่งคะแนนเสียงให้แก่ผู้ใดมากน้อยเพียงใดไม่ได้
3. บุคคลซึ่งได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมา เป็นผู้ได้รับการเลือกตั้งเป็นกรรมการเท่าจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมา มีคะแนนเสียงเท่ากันเกินจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ให้เลือกโดยวิธีจับสลากเพื่อให้ได้ตามจำนวนกรรมการที่จะพึงมี

ในกรณีที่ตำแหน่งกรรมการว่างลงเพราะเหตุอื่นนอกจากถึงคราวออกตามวาระ ให้คณะกรรมการเลือกบุคคลใดบุคคลหนึ่งซึ่งมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมาย เข้าเป็นกรรมการแทนในการประชุมคณะกรรมการคราวถัดไป ด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่า 3 ใน 4 ของจำนวนกรรมการที่ยังเหลืออยู่ เว้นแต่วาระของกรรมการจะเหลือน้อยกว่า 2 เดือน บุคคลซึ่งเข้าเป็นกรรมการแทนดังกล่าว จะอยู่ในตำแหน่งกรรมการได้เพียงเท่าวาระที่ยังเหลืออยู่ของกรรมการที่ตนแทน

ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอาจลงมติให้กรรมการคนใดออกจากตำแหน่งก่อนถึงคราวออกตามวาระได้ ด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่า 3 ใน 4 ของจำนวนผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียง และมีหุ้นนับรวมกันได้ไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนหุ้นที่ถือโดยผู้ถือหุ้นที่มาประชุม และมีสิทธิออกเสียงในการประชุมนั้น

ในการประชุมสามัญประจำปีทุกครั้ง ให้กรรมการออกจากตำแหน่ง 1 ใน 3 ถ้าจำนวนกรรมการที่จะแบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้เคียงกับส่วน 1 ใน 3 กรรมการที่จะต้องออกจากตำแหน่งในปีแรกและปีที่สองภายหลังจดทะเบียนบริษัทนั้น ให้ใช้วิธีจับสลาก กันว่าผู้ใดจะออก ส่วนปีหลังๆ ต่อไป ให้กรรมการคนที่อยู่ในตำแหน่งนานที่สุดนั้น เป็นผู้ออกจากตำแหน่ง กรรมการที่ออกตามวาระนั้นอาจถูกเลือกเข้ามาดำรงตำแหน่งใหม่ก็ได้ (ข้อบังคับบริษัทฯ ข้อที่ 17)

คณะกรรมการอื่นๆ

คณะกรรมการอื่นๆ ของบริษัทฯ ได้แก่ คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการอิสระ คณะกรรมการธรรมาภิบาล คณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง และคณะกรรมการบริหารได้รับการแต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้งนี้ คุณสมบัติของกรรมการอิสระตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทจ. 28/2551 มีดังนี้

1. ถือหุ้นไม่เกิน 1% ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทฯ บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมบริษัท ทั้งนี้ ให้นับรวมการถือหุ้นของผู้ที่เกี่ยวข้องของกรรมการอิสระรายนั้นๆ ด้วย
2. ไม่เป็นหรือเคยเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่ได้รับเงินเดือนประจำ หรือผู้มีอำนาจควบคุมบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือของผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี ทั้งนี้ ลักษณะต้องห้ามดังกล่าวไม่รวมถึงกรณีที่กรรมการอิสระเคยเป็นข้าราชการ หรือที่ปรึกษาของส่วนราชการ ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท
3. ไม่เป็นบุคคลที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิต หรือโดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย ในลักษณะที่เป็น บิดา มารดา คู่สมรส พี่น้อง และบุตร รวมทั้งคู่สมรสของบุตร ของผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้มีอำนาจควบคุม หรือบุคคลที่ได้รับการเสนอให้เป็นผู้บริหาร หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท หรือบริษัทย่อย
4. ไม่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท ในลักษณะที่อาจเป็นการขัดขวางการใช้จรรยาบรรณอย่างอิสระของตน รวมทั้งไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย หรือผู้มีอำนาจควบคุมของผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี
5. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของสำนักงานสอบบัญชี ซึ่งมีผู้สอบบัญชีของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัทสังกัดอยู่ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี
6. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ให้บริการทางวิชาชีพใด ๆ ซึ่งรวมถึงการให้บริการเป็นที่ปรึกษากฎหมายหรือที่ปรึกษาทางการเงิน ซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่า 2 ล้านบาทต่อปีจากบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของผู้ให้บริการทางวิชาชีพนั้นด้วย เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่า 2 ปี

7. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนของกรรมการของบริษัท ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้น ซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่
8. ไม่ประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของบริษัท หรือบริษัทย่อย หรือไม่เป็นหุ้นส่วนที่มีนัยในห้างหุ้นส่วน หรือเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษา ที่รับเงินเดือนประจำ หรือถือหุ้นเกิน 1% ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทอื่น ซึ่งประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของบริษัท หรือบริษัทย่อย
9. ไม่มีลักษณะอื่นใดที่ทำให้ไม่สามารถให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระเกี่ยวกับการดำเนินงานของบริษัท

กรรมการอิสระที่มีคุณสมบัติตามข้อ 1 ถึงข้อ 9 อาจได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ ให้ตัดสินใจในการดำเนินกิจการของบริษัท บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท โดยมีการตัดสินใจในรูปแบบขององค์คณะ (Collective Decision) ได้

ในกรณีที่บุคคลที่บริษัทแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระเป็นบุคคลที่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจหรือการให้บริการทางวิชาชีพเกินมูลค่าที่กำหนดตามข้อ 4. หรือข้อ 6. คณะกรรมการบริษัทอาจพิจารณาพออนันตให้ได้ หากเห็นว่าการแต่งตั้งบุคคลดังกล่าวไม่มีผลกระทบต่อการปฏิบัติหน้าที่และการให้ความเห็นที่เป็นอิสระ และบริษัทได้เปิดเผยข้อมูลต่อไปในหนังสือนัดประชุมผู้ถือหุ้นในวาระพิจารณาแต่งตั้งกรรมการอิสระดังกล่าวแล้ว

- (1) ลักษณะความสัมพันธ์ทางธุรกิจหรือการให้บริการทางวิชาชีพ ที่ทำให้บุคคลดังกล่าวมีคุณสมบัติไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด
- (2) เหตุผลและความจำเป็นที่ยังคงหรือแต่งตั้งให้บุคคลดังกล่าวเป็นกรรมการอิสระ
- (3) ความเห็นของคณะกรรมการของบริษัทในการเสนอให้มีการแต่งตั้งบุคคลดังกล่าวเป็นกรรมการอิสระ

เจ้าหน้าที่ระดับบริหาร

การแต่งตั้งกรรมการผู้แทนรายใหญ่ ซึ่งเป็นตำแหน่งเจ้าหน้าที่บริหารสูงสุดของบริษัทฯ นั้น คณะกรรมการบริษัทฯ จะแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อคัดเลือกคณะกรรมการสรรหาผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้แทนรายใหญ่ ซึ่งประกอบด้วย คณะกรรมการบริษัทฯ 4 คน ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ 1 คน และรองกรรมการผู้แทนรายใหญ่ สำนักงานเลขาธิการบริษัทฯ เพื่อแต่งตั้งคณะกรรมการสรรหาผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้แทนรายใหญ่ โดยมีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการสรรหา และดำเนินการสรรหาผู้ที่มีความรู้ความสามารถ ประสบการณ์ที่เหมาะสม และคุณสมบัติ และไม่มีลักษณะต้องห้ามตามพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงาน

รัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2518 และที่แก้ไขเพิ่มเติม และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำรงตำแหน่งกรรมการผู้แทนรายใหญ่ และเสนอชื่อผู้ที่ผ่านการคัดเลือกที่สมควรได้รับการแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาต่อไป

สำหรับเจ้าหน้าที่บริหารอื่น คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มอบหมายให้คณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนานุเคราะห์ คัดเลือกผู้ที่เหมาะสมมาดำรงตำแหน่ง

คำตอบแทนกรรมการและเจ้าหน้าที่บริหาร

คำตอบแทนกรรมการ

ที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2552 เมื่อวันที่ 22 เมษายน 2552 มีมติกำหนดคำตอบแทนกรรมการบริษัท สำหรับปี 2552 ตามที่คณะกรรมการสรรหา กำหนดคำตอบแทน และพัฒนาบุคลากรเสนอ ดังนี้

คำตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

- ให้กรรมการบริษัทฯ ได้รับคำตอบแทนคนละ 50,000 บาทต่อเดือน เป็นประจำทุกเดือน และได้รับเบี้ยประชุมคนละ 30,000 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใดมีการประชุมเกินกว่า 1 ครั้ง คงให้กรรมการบริษัทฯ ได้รับเบี้ยประชุมคนละ 30,000 บาทเท่านั้น โดยให้ประธานกรรมการได้รับเบี้ยประชุมสูงกว่ากรรมการร้อยละ 25 และรองประธานกรรมการได้รับสูงกว่ากรรมการร้อยละ 12.5 และให้กรรมการเสียภาษีเงินได้เอง
- ในกรณีกรรมการบริษัทฯ ได้รับแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัทฯ หรือประธานกรรมการบริษัทฯ ให้เป็นกรรมการ อนุกรรมการ และคณะทำงานชุดต่างๆ ของบริษัทฯ ให้กรรมการบริษัทฯ ที่ได้รับการแต่งตั้งดังกล่าว ได้รับคำตอบแทนเพิ่มเป็นเบี้ยประชุมคนละ 10,000 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใด กรรมการ อนุกรรมการ และคณะทำงานชุดใด มีการประชุมเกินกว่า 1 ครั้ง คงให้ได้รับเบี้ยประชุมคนละ 10,000 บาทเท่านั้น
- คณะกรรมการตรวจสอบ ให้ได้รับคำตอบแทนเป็นรายเดือนเท่ากับเบี้ยประชุมกรรมการบริษัทฯ โดยในเดือนที่ไม่มีการประชุมคงให้ได้รับคำตอบแทนด้วย
- เงินรางวัลประจำปี (Bonus) : ให้คณะกรรมการบริษัทฯ ได้รับเงินรางวัลประจำปี (Bonus) โดยคำนวณจากอัตราร้อยละ 0.5 ของเงินปันผลจ่าย และหลักเกณฑ์การจัดสรรเป็นไปตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ กำหนด

คำตอบแทนอื่น

สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารสำหรับกรรมการ ให้เป็นไปตามระเบียบของบริษัทฯ

เนื่องจากบริษัทฯ ประสบกับภาวะเศรษฐกิจที่ชะลอตัว ซึ่งส่งผลกระทบต่อการทำงานของบริษัทฯ ดังนั้น คณะกรรมการบริษัทฯ จึงเห็นสมควรให้ปรับลดคำตอบแทน เบี้ยประชุมกรรมการบริษัทฯ และสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารสำหรับกรรมการบริษัทฯ นับตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2552 ถึง 30 เมษายน 2553 ดังนี้

- (1) คำตอบแทนและเบี้ยประชุมกรรมการบริษัทฯ ให้ปรับลดลงหนึ่งในสี่
- (2) สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารสำหรับกรรมการ ให้ใช้สิทธิได้ไม่เกินกึ่งหนึ่งของจำนวนเที่ยวบินที่ได้รับสิทธิ

คำตอบแทนสำหรับกรรมการของบริษัทฯ ปี 2552 สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552

หน่วย : ล้านบาท

	จำนวน (ราย)	คำตอบแทนรวมเบี้ยประชุมและเงินรางวัลประจำปี
คณะกรรมการบริษัทฯ ¹⁾	26	12.37
คณะกรรมการตรวจสอบ ²⁾	6	0.79
คณะกรรมการอื่นๆ ³⁾	25	1.37

- หมายเหตุ : 1) คำตอบแทนเบี้ยประชุม สำหรับคณะกรรมการบริษัทฯ ค่าเบี้ยประชุมสำหรับคณะอนุกรรมการ (ไม่รวมคณะกรรมการตรวจสอบ) ระหว่างวันที่ 1 มกราคม 2552 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2553 เป็นยอดเงินที่จ่ายจริง ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2552 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2552 และเงินรางวัลประจำปี สำหรับช่วงดำรงตำแหน่ง
- 2) กรรมการบริษัทฯ ที่แต่งตั้งให้มาเป็นคณะกรรมการตรวจสอบ
- 3) เป็นกรรมการจากบุคคลภายนอก

คำตอบแทนเจ้าหน้าที่บริหาร

คำตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

คำตอบแทนสำหรับเจ้าหน้าที่บริหารของบริษัทฯ ปี 2552 สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552

หน่วย : ล้านบาท

	จำนวน (ราย)	คำตอบแทนรวมเงินเดือน เงินรางวัลประจำปี สวัสดิการ
เจ้าหน้าที่บริหาร	10	29.22

คำตอบแทนอื่น

สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสาร

เจ้าหน้าที่บริหารของบริษัทฯ รวมทั้งคู่สมรสและบุตร จะได้รับบัตรโดยสารแบบสำรองที่นั่งได้

นอกจากคำตอบแทนที่ได้รับข้างต้น เจ้าหน้าที่บริหารของบริษัทฯ ได้รับประโยชน์จากกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ หรือกองทุนบำเหน็จพนักงาน เช่นเดียวกับพนักงานของบริษัทฯ โดยมีรายละเอียดสรุปได้ดังนี้

กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทฯ ได้จัดทะเบียนจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพประเภทจ่ายสมทบพนักงานเมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2535 โดยบริษัทฯ จ่ายสมทบเข้ากองทุนในอัตราร้อยละ 9 ของเงินเดือนค่าจ้างสำหรับพนักงานที่มีอายุงานไม่เกิน 20 ปี และในอัตราร้อยละ 10 ของเงินเดือนค่าจ้างสำหรับพนักงานที่มีอายุงาน 20 ปีขึ้นไป โดยพนักงานจ่ายเงินสะสมในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 2 ของเงินเดือนค่าจ้าง แต่ไม่เกินอัตราที่บริษัทฯ จ่ายสมทบ

กองทุนบำเหน็จพนักงาน

บริษัทฯ ได้จัดตั้งกองทุนบำเหน็จพนักงาน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) โดยจ่ายสมทบกองทุนในอัตรา ร้อยละ 10 ของเงินเดือนพนักงาน กองทุนนำเงินดังกล่าวไปหาดอกผลในรูปแบบดอกเบี้ย ในกรณีที่เงินในกองทุนต่ำกว่าภาระผูกพัน บริษัทฯ จะจ่ายสมทบให้มียอดเท่ากับภาระผูกพัน ณ วันสิ้นงวดบัญชี

พนักงานที่อยู่ในกองทุนบำเหน็จ จะต้องมียูงานไม่ต่ำกว่า 3 ปี จึงจะมีสิทธิได้รับเงินบำเหน็จตามอายุงาน เมื่อลาออก เกษียณ หรือตาย อนึ่ง ตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2535 บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พนักงานที่เข้าทำงานหลังจากนี้ จะสามารถเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้อย่างเดียว กองทุนบำเหน็จจึงไม่มีสมาชิกเพิ่มตั้งแต่วันเริ่มจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพและเงินบำเหน็จที่ให้แก่เจ้าหน้าที่บริหารในปี 2552 สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552

หน่วย : ล้านบาท

	จำนวน (ราย)	จำนวนเงิน
เจ้าหน้าที่บริหาร	10	1.76

รายงานของคณะกรรมการธรรมาภิบาล



บริษัทฯ ได้ดำเนินธุรกิจ และบริหารจัดการตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของรัฐบาลที่กำหนดโดยกระทรวงการคลัง และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดีที่ยอมรับในระดับสากล (International Best Practice) ดังจะเห็นได้จากการที่บริษัทฯ ได้กำหนดเป้าหมายหลักองค์กรในการมุ่งที่จะเสริมสร้างประโยชน์สูงสุดให้แก่ผู้ถือหุ้นด้วยการบริหารจัดการอย่างโปร่งใส เป็นธรรม และยึดมั่นในความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย ตลอดจนสภาพแวดล้อม สังคม และประเทศชาติ

บริษัทฯ ได้กำหนดหลักการธรรมาภิบาลของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 28 ตุลาคม 2545 และกำหนดนโยบายธรรมาภิบาล และหลักการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 28 กรกฎาคม 2547 เพื่อปลูกฝังหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีในสำนึกของคณะกรรมการบริษัทฯ ฝ่ายบริหาร และพนักงาน อันจะเป็นพื้นฐานในการปรับปรุงประสิทธิภาพ และเพิ่มประสิทธิภาพในการประกอบกิจการของบริษัทฯ เป็นธรรมต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย สร้างความเชื่อมั่น ทำให้บริษัทฯ สามารถดำเนินธุรกิจ และแข่งขันได้อย่างโปร่งใสและเป็นธรรม อันจะนำไปสู่การบรรลุเป้าหมายสำคัญที่จะเพิ่มมูลค่าสูงสุดให้แก่ผู้ถือหุ้น นักลงทุน และผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่าย

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติแต่งตั้งคณะกรรมการธรรมาภิบาลของบริษัทฯ ในปี 2545 และดำเนินการต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน ประกอบด้วย กรรมการ และฝ่ายบริหารของบริษัทฯ โดยได้พิจารณาแต่งตั้งคณะกรรมการดังกล่าวให้ทันสมัยและสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน เพื่อรับผิดชอบด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ คณะกรรมการธรรมาภิบาลของบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการชุดต่าง ๆ เพื่อดูแลรับผิดชอบการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ในด้านต่าง ๆ อีกทั้ง ยังได้ดำเนินการในด้านการพัฒนาจริยธรรมในการประกอบธุรกิจ และข้อปฏิบัติสำหรับผู้ปฏิบัติงานของบริษัทฯ โดยได้มีมติให้ปรับปรุงจรรยาบรรณการวินิไทย ให้มีความเหมาะสมสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน และเป็นไปตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550 มาตรา 279 ที่บัญญัติให้หน่วยงานของรัฐมีประมวลจริยธรรมเพื่อกำหนดมาตรฐานทางจริยธรรมของผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมือง ข้าราชการ หรือเจ้าหน้าที่ของรัฐแต่ละประเภท โดยให้มีกลไกและระบบในการบังคับใช้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งกำหนดขั้นตอนการลงโทษตามความร้ายแรงแห่งการกระทำ

ผลจากการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ตามหลักการกำกับดูแลกิจการดังกล่าว ส่งผลให้บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับด้านการกำกับดูแลกิจการจากองค์กรอิสระต่างๆ ในระดับ “ดีมาก” อย่างต่อเนื่องจากปี 2548 ซึ่งใน ปี 2552 นี้ บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับด้านการกำกับดูแลกิจการ โดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors : IOD) โดยมีคะแนนในภาพรวมอยู่ในเกณฑ์ “ดีมาก” ติดต่อกันเป็นปีที่ 4 และมีคะแนนอยู่ในเกณฑ์ “ดีเลิศ” ใน 3 หมวด คือ หมวดสิทธิของผู้ถือหุ้น หมวดการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน และหมวดการเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส จะเห็นได้ว่า บริษัทฯ ได้รับคะแนนเฉลี่ยในภาพรวม และรายหมวดสูงเกินกว่าปี 2551

จากผลของการประเมินการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ สะท้อนให้เห็นถึงความมุ่งมั่นของคณะกรรมการบริษัทฯ ฝ่ายบริหาร และพนักงาน ที่ให้ความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจอย่างโปร่งใส ตรวจสอบได้ และให้เป็นธรรมต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย ซึ่งจะช่วยเสริมสร้างให้บริษัทฯ เติบโตอย่างยั่งยืนและเกิดผลดีต่อประเทศชาติโดยรวมต่อไป

(นายสถิตย์ ลิ้มพงศ์พันธุ์)
ประธานคณะกรรมการธรรมาภิบาล

การปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี



บริษัทฯ เป็นบริษัทจดทะเบียนที่ตระหนักถึงความสำคัญของการดำเนินธุรกิจและการบริหารจัดการตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างเป็นรูปธรรมและต่อเนื่อง โดยคณะกรรมการบริษัทฯ ได้จัดตั้งคณะกรรมการธรรมาภิบาลของบริษัทฯ และคณะกรรมการธรรมาภิบาลชุดต่างๆ ตลอดจนสำนักเลขานุการบริษัทฯ ฝ่ายนักลงทุนสัมพันธ์ ฝ่ายบริหารความเสี่ยง และกำหนดให้มีนโยบายการกำกับดูแลกิจการ เพื่อสร้างวัฒนธรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดีให้เกิดขึ้นภายในบริษัทฯ และเสริมสร้างองค์กรให้มีระบบการบริหารที่มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล สร้างความสามารถในการแข่งขัน เป็นพื้นฐานนำไปสู่การเติบโตทางธุรกิจอย่างยั่งยืน และเพิ่มมูลค่าให้กับผู้ถือหุ้นในระยะยาว ซึ่งผลการดำเนินการตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีดังกล่าว ทำให้บริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับการกำกับดูแลกิจการตามหลักเกณฑ์การประเมินของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (ตลท.) และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) ในระดับ “ดี” ในปี 2547 และในระดับดีมาก ในปี 2548 2549 2551 และ 2552 โดยมีบริษัท ไทยเรตติ้งแอนด์อินฟอร์เมชันเซอร์วิส จำกัด (Thai Rating and Information Services Company Limited : TRIS) เป็นผู้ประเมินในปี 2547 และสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors Association : IOD) เป็นผู้ประเมินในปี 2548 2549 2551 และ 2552

จากผลของการประเมินการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ทั้ง 5 ปี ดังกล่าวข้างต้น สะท้อนให้เห็นถึงความมุ่งมั่นทุ่มเทของคณะกรรมการบริษัทฯ ฝ่ายบริหารและพนักงานทุกคน ที่ให้ความสำคัญในเรื่องการดำเนินธุรกิจอย่างโปร่งใส ตรวจสอบได้ และให้เป็นธรรมต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย ซึ่งจะช่วยเสริมสร้างให้บริษัทฯ เติบโตอย่างยั่งยืนและเกิดผลดีต่อประเทศชาติโดยรวมต่อไป

บริษัทฯ ได้มีการปฏิบัติตามข้อกำหนดของกฎหมาย ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีดังนี้

1. นโยบายเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี

บริษัทฯ ได้ตระหนักและเล็งเห็นถึงความสำคัญของการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ มีการเจริญเติบโตอย่างยั่งยืน โดยคณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติอนุมัติหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ ตั้งแต่ 28 ตุลาคม 2545 เพื่อปลูกฝังหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีในสำนักและพฤติกรรมของคณะกรรมการบริษัทฯ ฝ่ายบริหารและพนักงาน เพื่อเป็นพื้นฐานสำคัญในการปรับปรุงประสิทธิภาพ และเพิ่มประสิทธิผลในการประกอบกิจการของบริษัทฯ และเมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2547 คณะกรรมการบริษัทฯ มีมติอนุมัตินโยบายธรรมาภิบาลและหลักการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ใหม่ เพื่อให้มีความชัดเจนมากขึ้น โดยนโยบายธรรมาภิบาลและหลักการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ประกอบด้วย

คำขวัญ “ยึดมั่นในธรรมาภิบาล ทั้งสำนึกและพฤติกรรม” นโยบายธรรมาภิบาล

- การยึดมั่นในความถูกต้อง (Integrity) หมายความว่า ความซื่อสัตย์ (Honesty) ของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ในการปฏิบัติหน้าที่ และการไม่ยอมให้เกิดความไม่สุจริต หรือความไม่ถูกต้องชอบธรรมเกิดขึ้นในส่วนที่ตนรับผิดชอบ
- การตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าและผู้มีส่วนได้เสีย (Responsiveness) หมายความว่า การให้ความสำคัญต่อการตอบสนองความต้องการของผู้ถือหุ้น ลูกค้า คู่ค้า และพนักงาน ตามลำดับ โดยในกรณีที่มีความต้องการไม่สอดคล้องกัน จะสร้างความสมดุลให้มากที่สุดเท่าที่จะกระทำได้
- ความโปร่งใส (Transparency) หมายความว่า การดำเนินการอย่างมีความโปร่งใส โดยการเปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอตามกฎหมายและกฎระเบียบของหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการควบคุม กำกับ ดูแล บริษัทฯ เช่น กระทรวงการคลัง ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เป็นต้น เพื่อสร้างความไว้วางใจ และเปิดโอกาสให้ผู้เกี่ยวข้อง หรือผู้มีส่วนได้เสียกับบริษัทฯ สามารถตรวจสอบได้เสมอ
- ความรับผิดชอบในหน้าที่ (Responsibility) หมายความว่า ความรับผิดชอบในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และพนักงาน ด้วยจิตความสามารถ และประสิทธิภาพที่เพียงพอ เพื่อให้บรรลุผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์
- ความรับผิดชอบต่อผลการปฏิบัติหน้าที่ (Accountability) หมายความว่า คณะกรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และพนักงาน ต้องพร้อมที่จะรับผิดชอบต่อผลการปฏิบัติหน้าที่ของตน และชี้แจงอธิบายการตัดสินใจ และการกระทำของตนต่อผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งทางตรงและทางอ้อม โดยเฉพาะต่อผู้ถือหุ้น ลูกค้า คู่ค้า และพนักงาน
- ความเป็นธรรม (Fairness) หมายความว่า คณะกรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร และพนักงาน จะต้องยึดถือหลักการบริหารและดำเนินงาน โดยการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียอย่างเท่าเทียมกันโดยไม่เลือกปฏิบัติโดยไม่เป็นธรรม (Unfair Discrimination) ทั้งนี้ ต้องคำนึงถึงความเป็นธรรมต่อผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่าย
- วิสัยทัศน์ (Vision) หมายความว่า การมีวิสัยทัศน์ของคณะกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหาร โดยการยึดถือการสร้างมูลค่าเพิ่มแก่กิจการในระยะยาวที่จะสนองภารกิจ โดยไม่ทำลายจิตความสามารถในระยะสั้น เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันในทุกด้าน และเพื่อให้ผู้เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะผู้ถือหุ้นและนักลงทุนมีความเชื่อมั่นต่อผลการดำเนินงานในปัจจุบันและอนาคต
- จริยธรรม (Ethics) หมายความว่า การมีจิตสำนึกและพฤติกรรมที่คิดตามกรอบ จริยธรรมธุรกิจและจรรยาบรรณที่ดีในการประกอบธุรกิจ โดยมีความซื่อสัตย์ต่อตำแหน่งหน้าที่ของกรรมการและผู้บริหาร

สำหรับหลักการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ยังได้ยึดถือปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ และแนวทางการกำกับดูแลที่ดีของรัฐบาลที่กำหนดโดยกระทรวงการคลัง หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2549 ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย รวมทั้งปฏิบัติตามมาตรฐานสากล (International Best Practices) ด้วย

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการธรรมาภิบาลของบริษัทฯ ประกอบด้วย คณะกรรมการบริษัทฯ ฝ่ายบริหาร และผู้ทรงคุณวุฒิจากภายนอก มีอำนาจหน้าที่ตรวจสอบและเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้เกิดการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามหลักการที่กระทรวงการคลังและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยกำหนด รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดีซึ่งเป็นที่ยอมรับในระดับสากล ดัดต่อประสานงานกับคณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง และคณะกรรมการอื่น ๆ ของบริษัทฯ ได้ตามที่เห็นสมควร คณะกรรมการธรรมาภิบาลของบริษัทฯ ได้มีการติดตามและทบทวนให้มีการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการอย่างเป็นรูปธรรมมากขึ้น รวมทั้ง มีการปรับปรุงนโยบายดังกล่าวให้มีความเหมาะสม อย่างสม่ำเสมอ ตลอดจนสนับสนุนให้กรรมการทุกท่านเข้าร่วมการอบรมจากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors Association : IOD) และสถาบันอื่นๆ ในหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างต่อเนื่อง

คณะกรรมการธรรมาภิบาลของบริษัทฯ ได้ทบทวนและแต่งตั้งคณะอนุกรรมการส่งเสริมธรรมาภิบาลและจริยธรรม ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินการในการกำกับดูแลการจัดทำแผนการเสริมสร้างธรรมาภิบาลของหน่วยงานต่าง ๆ ภายในองค์กร มีความชัดเจน เป็นระบบ และนำไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม รวมถึงการส่งเสริม เผยแพร่ และปลูกฝังจริยธรรม ให้เป็นที่รับทราบ เข้าใจ และถือปฏิบัติในบรรดาบุคลากรทุกระดับของบริษัทฯ

2. ผู้ถือหุ้น : สิทธิและความเท่าเทียมกันของผู้ถือหุ้น

สิทธิของผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับผู้ถือหุ้นและสิทธิของผู้ถือหุ้น การทำให้ผู้ถือหุ้นไว้วางใจและมั่นใจในการลงทุนกับบริษัทฯ คือ การที่บริษัทฯ มีนโยบาย หรือการดำเนินการที่ปกป้องและรักษาสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้นที่พึงได้รับ ได้แก่ สิทธิในการซื้อขาย โอน หลักทรัพย์ที่ตนถืออยู่ สิทธิในการมีส่วนแบ่งผลกำไรของบริษัทฯ สิทธิการได้รับข้อมูลของบริษัทฯ อย่างเพียงพอและทันเวลา สิทธิต่างๆ ในการเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้น สิทธิการมอบฉันทะให้บุคคลอื่นเข้าประชุมและออกเสียงลงคะแนนแทน สิทธิการแสดงความคิดเห็นและซักถามในการประชุมผู้ถือหุ้น สิทธิในการเสนอเรื่องเพื่อบรรจุเป็นวาระการประชุมและเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อรับการพิจารณาเลือกตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ สิทธิในการร่วมตัดสินใจในเรื่องสำคัญของบริษัทฯ เช่น การเลือกตั้งกรรมการ การอนุมัติธุรกรรมที่สำคัญและมีผลกระทบต่อทิศทางการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ การแก้ไขหนังสือบริคณห์สนธิข้อบังคับของบริษัทฯ เป็นต้น

การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

นโยบายบริษัทฯ คือ การอำนวยความสะดวกให้ผู้ถือหุ้น และปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมกัน เป็นธรรม และเป็นไปตามข้อกำหนดกฎหมาย อันได้แก่ การปกป้องสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น การกำหนดค่าให้สิทธิออกเสียงในที่ประชุมเป็นไปตามจำนวนหุ้นที่ผู้ถือหุ้นถืออยู่ โดยหนึ่งหุ้นมีสิทธิเท่ากับหนึ่งเสียง การกำหนดค่าให้กรรมการอิสระเป็นผู้มีหน้าที่ดูแลผู้ถือหุ้นส่วนน้อย การกำหนดมาตรการป้องกันการรั่วไหลข้อมูลภายใน (Insider Trading) เพื่อหาผลประโยชน์ให้แก่ตนเองหรือผู้อื่นในทางมิชอบของกรรมการบริษัทฯ ผู้บริหาร รวมทั้งคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ โดยบริษัทฯ

ได้ออกประกาศห้ามกรรมการ รวมถึงกรรมการที่พ้นตำแหน่งในช่วงเวลา 6 เดือน และผู้บริหาร ซื้อขายหลักทรัพย์ของ บริษัทฯ ก่อนประกาศงบการเงินเป็นเวลา 1 เดือน และหลังประกาศเป็นเวลา 3 วัน การกำหนดให้กรรมการและผู้บริหาร มีหน้าที่รายงานการถือครองหุ้นของบริษัทฯ และจัดทำรายงานการถือครองหุ้นเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ ทุกเดือน ทั้งนี้ เพื่อให้กรรมการและผู้บริหาร นำข้อมูลภายในไปใช้ประโยชน์ ซึ่งจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้ถือหุ้น เป็นต้น

3. สิทธิของผู้มีส่วนได้เสีย

ภารกิจหลักของบริษัทฯ คือ การให้บริการขนส่งทางอากาศอย่างครบวงจร ทั้งภายในและระหว่างประเทศ โดยใส่ใจ ในเรื่องความปลอดภัย ความสะดวกสบาย และการบริการที่มีคุณภาพ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและความพึงพอใจแก่ลูกค้า มีการบริหารธุรกิจอย่างมีประสิทธิภาพตามแนวทางปฏิบัติที่เป็นสากล และมีผลประกอบการที่ดี เพื่อสร้างมูลค่าสูงสุด สำหรับผู้ถือหุ้น สร้างสิ่งแวดล้อมในการทำงานและให้ผลตอบแทนที่เหมาะสม เพื่อจูงใจให้พนักงานเรียนรู้และทำงาน อย่างเต็มศักยภาพ และภูมิใจที่เป็นส่วนร่วมในความสำเร็จของบริษัทฯ ซึ่งมีความรับผิดชอบต่อประเทศชาติในฐานะที่เป็น สายการบินแห่งชาติ เพื่อให้บรรลุภารกิจหลักของบริษัทฯ ดังกล่าว บริษัทฯ จึงให้ความสำคัญต่อสิทธิของผู้มีส่วนได้เสีย ทุกกลุ่ม ไม่ว่าจะเป็นผู้มีส่วนได้เสียภายใน ได้แก่ ผู้ถือหุ้น คณะกรรมการ พนักงานของบริษัทฯ และผู้มีส่วนได้เสียภายนอก ได้แก่ ลูกค้า คู่ค้า เจ้าหนี้ คู่แข่ง ภาครัฐและหน่วยงานอื่นๆ ที่บริษัทฯ ได้ดำเนินกิจกรรมภายในและภายนอกบริษัทฯ ตามหลักความรับผิดชอบต่อสังคมเชิงบรรษัท (Corporate Social Responsibility : CSR) ตั้งแต่ปี 2545 บริษัทฯ ได้กำหนดแนวทางการปฏิบัติไว้เป็นสายหลักของกิจกรรมในจรรยาบรรณการบินไทย เพื่อให้คณะกรรมการ ฝ่ายบริหาร และ พนักงานทุกระดับถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด และในปี 2549 ได้มอบหมายให้คณะกรรมการธรรมาภิบาลของบริษัทฯ พิจารณาปรับปรุงจรรยาบรรณการบินไทย ให้มีเนื้อหาสาระที่ครอบคลุม ชัดเจน และสอดคล้องกับการดำเนินธุรกิจของ บริษัทฯ รวมทั้งเปิดโอกาสให้พนักงานทุกคนมีส่วนร่วมในการจัดทำจรรยาบรรณการบินไทย การดำเนินงานที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้คำนึงถึงสิทธิของผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย ดังนี้

ผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ มีนโยบายที่จะดำเนินธุรกิจด้วยความซื่อสัตย์สุจริต โปร่งใส และเป็นธรรม เพื่อให้ผู้ถือหุ้นมั่นใจว่าในการ ตัดสินใจและกระทำการใดๆ บริษัทฯ ได้กระทำอย่างละเอียด รอบคอบ คำนึงถึงผลประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้นและกลุ่ม ผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยใช้ความพยายามอย่างที่สุด เพื่อสร้างผลตอบแทนที่ดีให้แก่ผู้ถือหุ้นอย่างต่อเนื่อง ยั่งยืน และปฏิบัติต่อ ผู้ถือหุ้นด้วยความเสมอภาคเท่าเทียมกัน และกำหนดแนวทางปฏิบัติ ดังนี้

- ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์ สุจริตและเป็นธรรม โดยคำนึงถึงผู้ถือหุ้น ทั้งรายใหญ่และรายย่อย และเพื่อ ประโยชน์ของกลุ่มผู้ที่เกี่ยวข้องโดยรวม
- บริหารกิจการของบริษัทฯ ให้มีความเจริญก้าวหน้า มั่นคง และก่อให้เกิดผลตอบแทนที่ดีให้แก่ผู้ถือหุ้น
- ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความสามารถและความระมัดระวัง เชิงผู้ที่มีความรู้ประสบการณ์และความชำนาญจัดการ ดูแลไม่ให้ทรัพย์สินใด ๆ ของบริษัทฯ สูญค่า หรือสูญเสียไปโดยเปล่าประโยชน์
- เปิดเผยข้อมูลและสารสนเทศทั้งทางการเงินและไม่ใช่ทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจและผลประกอบการ ของบริษัทฯ ที่เป็นจริง อย่างครบถ้วนเพียงพอ สม่าเสมอ ทันเวลา และแสดงให้เห็นถึงสถานภาพของ การประกอบการและสถานภาพทางการเงินที่แท้จริงของบริษัทฯ

ลูกค้า

เพื่อให้พนักงานทุกคนร่วมกันสร้างสรรค์ความพึงพอใจสูงสุดให้กับลูกค้าในทุกจุดบริการ บริษัทฯ จึงมีเจตจำนงที่จะแสวงหาวิธีการที่สามารถสนองความต้องการของลูกค้าอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลยิ่งขึ้น และกำหนดแนวทางปฏิบัติ ดังนี้

- มีทัศนคติที่ดี และให้ความสำคัญต่อลูกค้าและงานบริการ ปฏิบัติต่อลูกค้าด้วยความเต็มใจ กระตือรือร้น อิ้มแย้ม แจ่มใส มีน้ำใจ สุภาพอ่อนโยน และรักษาความลับของลูกค้า โดยไม่นำไปใช้เพื่อประโยชน์ของตนเอง หรือผู้อื่นโดยมิชอบ รวมทั้งให้เกียรติและปฏิบัติต่อลูกค้าทุกคนอย่างเท่าเทียมกัน โดยไม่เลือกปฏิบัติต่อบุคคลหนึ่งบุคคลใดโดยเฉพาะ ทั้งนี้ เพื่อมอบบริการให้เป็นที่ประทับใจทุกครั้งอย่างมีคุณภาพตรงตามหรือเหนือกว่าความคาดหวังของลูกค้า
- ต้องศึกษาและทำความเข้าใจความต้องการของลูกค้าอย่างละเอียดและถูกต้อง เพื่อกำหนดเป็นมาตรฐานในทุกจุดบริการ เพื่อตอบสนองได้ตรงความต้องการที่แท้จริงของลูกค้า รวมทั้งต้องสนใจใฝ่หาข้อมูลความรู้ที่ทันสมัยอยู่เสมอ และส่งเสริมประสบการณ์ในการทำงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อสร้างสรรค์บริการใหม่ๆ ให้ลูกค้าเกิดความประทับใจสูงสุด และกลับมาใช้ผลิตภัณฑ์และบริการของบริษัทฯ อีก
- สร้างสัมพันธภาพที่ดีกับลูกค้าอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ โดยให้อีกาสลูกค้ามีส่วนร่วมในการสร้างสรรค์งานบริการ รวมทั้งจัดให้มีระบบและกระบวนการรับข้อร้องเรียนจากลูกค้า และดำเนินการอย่างถึงที่สุด เพื่อให้ข้อร้องเรียนได้รับการตอบสนองอย่างรวดเร็ว เป็นที่พอใจของลูกค้า คู่ค้า และ/หรือเจ้าหน้าที่หรือลูกหนี้

บริษัทฯ มีนโยบายที่จะให้การปฏิบัติต่อคู่ค้า และ/หรือเจ้าหน้าที่หรือลูกหนี้อย่างเสมอภาคและเป็นธรรม โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ และตั้งอยู่บนพื้นฐานของการได้รับผลตอบแทนที่เป็นธรรมต่อทั้งสองฝ่าย หลักเลียงสถานการณ์ที่ทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ รวมทั้งปฏิบัติตามพันธะสัญญา ให้ข้อมูลที่เป็นจริง รายงานที่ถูกต้อง การเจรจาแก้ปัญหา และหาทางออกตั้งอยู่บนพื้นฐานของความสัมพันธ์ทางธุรกิจ และกำหนดแนวทางปฏิบัติ ดังนี้

- ไม่รับเงิน สิ่งของ หรือประโยชน์ใดๆ จากคู่ค้า และ/หรือเจ้าหน้าที่หรือลูกหนี้ ที่มีมูลค่าเกินกว่า 3,000 บาท
- ไม่เรียก รับ จ่าย หรือเสนอจ่ายผลประโยชน์ใดๆ ที่ไม่สุจริตในการค้ากับคู่ค้า และไม่เรียก รับ จ่าย หรือเสนอจ่ายผลประโยชน์ใดๆ ที่ไม่สุจริตในการค้าจากเจ้าหน้าที่และ/หรือลูกหนี้
- ถ้ามีข้อมูลว่ามีการเรียก การรับ จ่าย หรือเสนอจ่ายผลประโยชน์ใดๆ ที่ไม่สุจริตเกิดขึ้น ให้รับดำเนินการแก้ไขปัญหาตามขั้นตอนต่างๆ อย่างเป็นธรรม
- รักษา และปฏิบัติตามเงื่อนไขของสัญญาที่มีต่อคู่ค้าและ/หรือเจ้าหน้าที่หรือลูกหนี้อย่างครบถ้วน และหากไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขข้อหนึ่งข้อใดได้ก็ต้องรีบแจ้งให้บุคคลดังกล่าวทราบล่วงหน้าเพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหา

คู่แข่งทางการค้า

บริษัทฯ มีนโยบายที่จะปฏิบัติต่อคู่แข่งทางการค้าให้สอดคล้องกับหลักสากลภายใต้กรอบแห่งกฎหมายเกี่ยวกับหลักปฏิบัติการแข่งขันทางการค้าไม่ละเมิดความลับ หรือล่วงรู้ความลับทางการค้าของคู่แข่งทางการค้าด้วยวิธีฉ้อฉล และกำหนดแนวทางปฏิบัติ ดังนี้

- ประพฤติปฏิบัติภายใต้กรอบการแข่งขันที่ดี
- ไม่ทำลายชื่อเสียงของคู่แข่งทางการค้าด้วยการกล่าวหาในทางร้ายและปราศจากซึ่งข้อมูลความจริง
- ไม่เข้าถึงสารสนเทศที่เป็นความลับของคู่แข่งด้วยวิธีการที่ไม่สุจริต หรือด้วยวิธีการอื่นที่ไม่เหมาะสม

สังคมและส่วนรวม

- ดำเนินถึงประโยชน์ส่วนรวม และไม่กระทำการใดๆ ที่จะมียผลเสียหายต่อชื่อเสียงของประเทศ ทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และประโยชน์สาธารณะ
- ให้การสนับสนุนแก่กิจกรรมที่จะมีส่วนสร้างสรรค์สังคม
- ส่งเสริมและปลูกฝังให้เกิดจิตสำนึกของความรับผิดชอบต่อสังคมในหมู่พนักงานทุกระดับ
- ไม่กระทำการช่วยเหลือ สนับสนุนหรือยอมเป็นเครื่องมือ ที่จะทำให้เกิดการหลีกเลี่ยงการปฏิบัติตามกฎหมาย
- ไม่นำบริษัฯ ไปสนับสนุน หรือเป็นฝ่ายฝ่ายทางการเมือง โดยต้องวางตนเป็นกลางทางการเมืองอย่างเคร่งครัด

4. การประชุมผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ได้จัดให้มีการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี ตามข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยได้ปฏิบัติตามแนวทางการจัดประชุมผู้ถือหุ้นที่ดีของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) รวมทั้งปรับปรุงเพิ่มเติมตามหลักเกณฑ์ของบริษัท ไทยเรตติ้ง แอนด์อินฟอร์เมชั่น เซอร์วิส จำกัด (TRIS) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) และตรวจสอบให้การประชุมผู้ถือหุ้นมีข้อปฏิบัติตามข้อกำหนดที่ระบุไว้ใน Annual General Meeting Checklist (AGM Checklist) โดยตามโครงการประเมินคุณภาพการจัดการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปี ของบริษัทจดทะเบียน โดยสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย สมาคมบริษัทจดทะเบียน และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) เพื่อยกระดับคุณภาพการจัดการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปีของบริษัทฯ ดังนี้

การกำหนดวัน เวลา สถานที่ในการประชุม

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 4/2552 เมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2552 ได้มีมติกำหนดให้จัดการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2552 ในวันที่ 22 เมษายน 2552 บริษัทฯ ได้เปิดเผยมติดังกล่าวในเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และเผยแพร่คำบอกกล่าวเรียกประชุมผู้ถือหุ้นในเว็บไซต์ของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 19 มีนาคม 2552 ซึ่งอยู่ภายในกำหนดระยะเวลา 4 เดือน นับแต่วันปีบัญชีประจำปีของบริษัทฯ ตามข้อบังคับของบริษัทฯ โดยจัดประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้น ณ ห้องมหานครรังสรรค์ ชั้น 3 ต.โมสาร์ทนครก ถนนวิภาวดีรังสิต กรุงเทพมหานคร มีผู้ถือหุ้นและผู้รับมอบฉันทะแทน จำนวน 2,275 ราย ถือหุ้นรวมกันทั้งสิ้น 1,367,284,565 หุ้น เกินกว่า 1 ใน 3 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายทั้งหมดของบริษัทฯ เข้าร่วมประชุม ครบเป็นองค์ประชุมตามข้อบังคับของบริษัทฯ

ก่อนวันประชุมผู้ถือหุ้น

ในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2552 เพื่อเป็นการส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการที่ดีเกี่ยวกับการดูแลสิทธิของผู้ถือหุ้น บริษัทฯ ได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นเสนอเรื่องเพื่อพิจารณาบรรจุเป็นวาระการประชุมและเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อรับการพิจารณาเลือกตั้งเป็นกรรมการบริษัทฯ เป็นการล่วงหน้า ตั้งแต่วันที่ 4 พฤศจิกายน ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2551 โดยมีรายละเอียดหลักเกณฑ์และวิธีการตามที่ได้เปิดเผยบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ที่ <http://www.thaiairways.com> พร้อมทั้งบริษัทฯ ได้มีหนังสือลงนามโดยรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สำนักเลขานุการบริษัทฯ เรียนกรรมการและผู้จัดการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

การส่งเอกสารการประชุมและการมอบอำนาจ

บริษัทฯ ได้จัดส่งหนังสือเชิญประชุม ซึ่งบรรจุวาระที่สำคัญอย่างครบถ้วนตามกฎหมาย ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และข้อบังคับของบริษัทฯ อาทิ รายละเอียดวาระการประชุมที่เพียงพอที่จะประกอบการตัดสินใจ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ระบุอย่างชัดเจนในแต่ละวาระที่น่าเสนอว่า เป็นเรื่องที่น่าเสนอเพื่อทราบ เพื่ออนุมัติ หรือเพื่อพิจารณา รวมทั้งนำเสนอความเห็นของคณะกรรมการบริษัทฯ ในแต่ละวาระอย่างชัดเจน รายงานการประชุมครั้งที่ผ่านมารายงานประจำปี พร้อมทั้งเอกสารประกอบการประชุม เอกสารที่ต้องใช้ในการมอบฉันทะและระบุวิธีการไว้ชัดเจน ให้แก่ผู้ถือหุ้นได้พิจารณาล่วงหน้าก่อนการประชุมมากกว่า 14 วัน และได้ประกาศในหนังสือพิมพ์รายวันภาษาไทย เรื่องคำบอกกล่าวเรียกประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นติดต่อกันไม่น้อยกว่า 3 วัน และก่อนวันประชุมไม่น้อยกว่า 3 วัน เพื่อบอกกล่าวผู้ถือหุ้นล่วงหน้าในเวลาเพียงพอสำหรับเตรียมตัวศึกษาข้อมูลในการพิจารณาเกี่ยวกับวาระการประชุมก่อนมาเข้าร่วมประชุม หนังสือเชิญประชุมได้จัดส่งให้กับผู้ถือหุ้นทุกรายที่มีรายชื่อปรากฏในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ รวมทั้งได้แต่งตั้งกรรมการอิสระ เป็นผู้รับมอบฉันทะแทนผู้ถือหุ้น ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นประสงค์จะมอบฉันทะให้ผู้อื่นมาประชุมแทน สามารถเลือกมอบฉันทะให้บุคคลใดบุคคลหนึ่ง หรือกรรมการอิสระของบริษัทฯ เข้าร่วมประชุมแทนได้

วันประชุมผู้ถือหุ้น

การเข้าร่วมประชุมและการลงทะเบียน

บริษัทฯ ได้แจ้งในเอกสารประกอบการประชุมที่จัดส่งพร้อมหนังสือนัดประชุม เพื่อให้ผู้ถือหุ้นทราบถึงกระบวนการและขั้นตอนในการเข้าร่วมประชุม การตรวจสอบเอกสารหรือหลักฐานเพื่อแสดงสิทธิในการเข้าร่วมประชุม บริษัทฯ ได้อำนวยความสะดวกให้กับผู้ถือหุ้นโดยได้กำหนดวันเวลาการประชุม สถานที่ประชุมที่มั่นคงในด้านการรักษาความปลอดภัยให้กับผู้ถือหุ้น จัดเจ้าหน้าที่ลงทะเบียน และกำหนดจุดบริการรับลงทะเบียนให้แก่ผู้ถือหุ้นและผู้มอบฉันทะที่เข้าร่วมประชุมอย่างเหมาะสมและเพียงพอ โดยผู้ถือหุ้นสามารถลงทะเบียนเข้าร่วมประชุมได้ล่วงหน้าก่อนเวลาประชุม 2 ชั่วโมง และต่อเบื้องจนกว่าการประชุมผู้ถือหุ้นจะแล้วเสร็จ รวมถึงการจัดของที่ระลึก และการเลี้ยงรับรองที่เหมาะสมแก่ผู้ถือหุ้นที่มาประชุมด้วย

การเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นของคณะกรรมการบริษัทฯ

ในปี 2552 ประธานกรรมการตรวจสอบและกรรมการอิสระ ทำหน้าที่ประธานของที่ประชุมฯ พร้อมผู้แทนหน่วยงานต่าง ๆ และฝ่ายบริหารของบริษัทฯ ได้เข้าร่วมประชุม เพื่อรับฟังความคิดเห็น และตอบข้อซักถามของผู้ถือหุ้น ดังนี้

1. พลอากาศเอก ณรงค์ศักดิ์ สังกะพงศ์		รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่อาวุโส สำนักเลขานุการบริษัทฯ รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และเลขานุการคณะกรรมการบริษัทฯ
2. นายธรรมศักดิ์ หุตินวงศ์		กรรมการผู้จัดการ ฝ่ายช่าง ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
3. นางงามนิษฐ์ สมบัติพิบูลย์		รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการเงินและการบัญชี
4. เรืออากาศโท นรภัช พลอยใหญ่		รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายปฏิบัติการ
5. นายปานจิต ชนะภัย		รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการพาณิชย์
6. เรืออากาศเอก มนตรี จำเริญ		รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายทรัพยากรบุคคลและบริหารทั่วไป
7. นายอภิชาติ ดนัยวรรณ		ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริหารความเสี่ยงและประกันภัย
8. นายโชคชัย ปัญญาสงค์		ผู้อำนวยการใหญ่ โครงการสุวรรณภูมิ
9. นางสาวคนธ์ นะวงศ์		ผู้อำนวยการใหญ่ สำนักงานการตรวจสอบภายใน
10. นางสุนีที อิศวพรชัย		ที่ปรึกษา ฝ่ายกิจกรรมพิเศษ สังกัดสำนักงานกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ที่ปรึกษา ฝ่ายกิจกรรมพิเศษ
11. นายประกอบเกียรติ นินนาท		สังกัดสำนักงานกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายสนับสนุนงานซ่อมบำรุงอากาศยาน
12. นาวาอากาศตรี ไพรัช แฝ้วสกุล		ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายพันธมิตรและธุรกิจตอบแทนลูกค้า
13. นายปรีดี บุญซื่อ		ที่ปรึกษา ฝ่ายกิจกรรมพิเศษ
14. นางชุตตา ณะภูมิ		สังกัดสำนักงานกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายวางแผนและประสานงาน
15. นางนรีลักษณ์ วิมุกตานนท์		การเดินทางลูกค้าพิเศษ
16. นายรัช ดันตนันดา		ผู้อำนวยการใหญ่ นักลงทุนสัมพันธ์
17. นายพิเชษฐ เรืองวัฒนสุข		ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายการเงินองค์กร
18. นายธีรทัต พรพิบูลย์		ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายวางแผน
19. นายธงชัย สิงห์กุล		ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบัญชีการเงิน
20. นายธีรพล โชตินาภิบาล		ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายพัฒนาและสนับสนุนการพาณิชย์

21. เรืออากาศเอก โสภิต	โกะเศสุวรรณ	ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายงานบริการเทคโนโลยีสารสนเทศ
22. นายคนุช	บุณนาค	ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายวางแผนการตลาดและบริหารรายได้
23. นายสรินทร์	ธนพุทธิ	กรรมการผู้จัดการ ฝ่ายบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น
24. เรืออากาศเอก จรัสพงษ์	บุรุษรัตนพันธุ์	ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริหารทั่วไป
25. เรืออากาศโท ณรงค์	โกมลารุณ	ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายสนับสนุนปฏิบัติการ
26. นางพิณคำ	โรหิตเสถียร	ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบริการบนเครื่องบิน
27. นายพิชัย	จิงอนุวัตร	ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายขาย
28. นายสมิทธิ	พิรุณสาร	กรรมการผู้จัดการ ฝ่ายครัวการบิน
29. นายเล็ก	กลินวิบูลย์	กรรมการผู้จัดการ ฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น
30. นายพฤทธิ์	บุปผาคำ	กรรมการผู้จัดการ ฝ่ายการพาณิชย์สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์
31. นางชาริตา	ลีลายุทธ	ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายบัญชีบริหารและงบประมาณ
32. นายนิรุจน์	มณีพันธ์	ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายกฎหมาย

การเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นซักถามและแสดงความคิดเห็น การลงมติ และการบันทึกรายงานการประชุม

ในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2552 ก่อนดำเนินการประชุมประธานในที่ประชุมได้มีการแจ้งรายละเอียดขององค์ประชุม อธิบายวิธีการลงคะแนน การนับคะแนน การใช้บัตรลงคะแนน การเก็บบัตรลงคะแนน การนับคะแนนเสียง และเปิดเผยผลการนับคะแนนในแต่ละวาระอย่างชัดเจน โปร่งใส และเก็บบัตรลงคะแนนไว้เพื่อให้สามารถตรวจสอบได้ในภายหลัง รวมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นซักถาม หรือแสดงความคิดเห็นอย่างเหมาะสมและเพียงพอ และให้ฝ่ายบริหารที่เกี่ยวข้องชี้แจงและให้ข้อมูลต่างๆ แก่ผู้ถือหุ้นอย่างครบถ้วนและชัดเจน สำหรับการลงคะแนนและนับคะแนนเสียง บริษัทฯ ปฏิบัติตามข้อบังคับของบริษัทฯ ที่กำหนดให้ 1 หุ้น เป็น 1 เสียง และนับเสียงข้างมากเป็นมติ โดยใช้บัตรลงคะแนนเฉพาะกรณีที่ผู้ถือหุ้นคัดค้าน หรือคัดออกเสียง และเก็บบัตรลงคะแนนไว้เพื่อให้สามารถตรวจสอบได้ในภายหลัง รวมทั้งบริษัทฯ มีการจดบันทึกรายงานการประชุมอย่างครบถ้วนและมีการบันทึกภาพประชุมในลักษณะสื่อวีดิทัศน์และพร้อมให้บริการเผยแพร่แก่ผู้ถือหุ้นที่สนใจ

ภายหลังวันประชุมผู้ถือหุ้น

การแจ้งมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ ได้แจ้งมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นผ่านระบบข่าวของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยภายในวันทำการถัดไป โดยมติดังกล่าวได้ระบุผลของมติ (เห็นชอบ/ไม่เห็นชอบ) และผลของการลงคะแนนเสียง (เห็นด้วย/ไม่เห็นด้วย/คัดออกเสียง) ในแต่ละวาระ และจัดส่งรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น ซึ่งจดบันทึกรายชื่อกรรมการ/ผู้บริหารที่เข้าร่วมประชุม ผลของมติ (เห็นชอบ/ไม่เห็นชอบ) และผลของการลงคะแนนเสียง (เห็นด้วย/ไม่เห็นด้วย/คัดออกเสียง) ในวาระที่ขอรับรอง/อนุมัติจากผู้ถือหุ้น รวมทั้งประเด็นอภิปรายที่สำคัญ ข้อซักถามของผู้ถือหุ้นในแต่ละวาระและการชี้แจงของบริษัทฯ อย่างละเอียดให้ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและหน่วยงานราชการ ภายในระยะเวลา 14 วันนับแต่วันประชุมผู้ถือหุ้น พร้อมทั้งเผยแพร่รายงานการประชุมผู้ถือหุ้นบนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ที่ www.thaiairways.com ด้วย

5. กาวะผู้นำและวิสัยทัศน์

คณะกรรมการบริษัท ประกอบด้วยบุคคลที่มีความรู้ ความสามารถ มีทักษะและประสบการณ์การทำงานจากหลากหลายสาขา อาทิ ด้านการบิน การเงิน การบัญชี กฎหมาย การบริหารธุรกิจ หรือการบริหารราชการแผ่นดิน เป็นที่ยอมรับในระดับประเทศ มีความเข้าใจในบทบาท และหน้าที่ที่ต้องรับผิดชอบเป็นอย่างดี ทำให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ มีส่วนร่วมในการให้ความเห็นชอบวิสัยทัศน์ การกิจ กลยุทธ์ เป้าหมาย แผนกลยุทธ์ และอนุมัติในประเด็นสำคัญที่เกี่ยวกับทิศทางและนโยบายการดำเนินงานของบริษัทฯ รวมถึงแผนวิสาหกิจและงบประมาณประจำปี ตลอดจนกำกับดูแลให้การบริหารงานของฝ่ายบริหาร ดำเนินการตามแผนกลยุทธ์และงบประมาณที่กำหนดไว้ อย่างมีประสิทธิภาพ และถูกต้องตามกฎ ระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ ของหน่วยงานที่กำกับดูแล หน่วยงานทางราชการที่เกี่ยวข้องและตามมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น รวมทั้งได้จัดให้มีการตรวจสอบภายในและกระบวนการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสมโดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ และของผู้ที่มีส่วนได้เสีย และเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจให้กับบริษัทฯ และเพิ่มความมั่นคงสูงสุดแก่ผู้ถือหุ้น

6. ความขัดแย้งทางผลประโยชน์

บริษัทฯ ยึดมั่นและให้ความสำคัญในหลักการการกำกับดูแลกิจการที่ดี ที่จะจัดการความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ซึ่งคณะกรรมการบริษัทฯ ได้พิจารณารายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ หรือรายการที่เกี่ยวข้องกัน หรือรายการระหว่างกันอย่างเหมาะสมภายใต้กรอบจริยธรรมที่ดี และมีการดูแลให้คณะกรรมการ ฝ่ายบริหาร และพนักงานทุกคนถือปฏิบัติโดยเคร่งครัดตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ เพื่อให้เป็นที่เชื่อถือและไว้วางใจของผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย ซึ่งมีหลักเกณฑ์สำคัญ ดังนี้

บริษัทฯ ได้ออกประกาศบริษัทฯ เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ตามหลักเกณฑ์และวิธีการของตลาดหลักทรัพย์ ตั้งแต่กันยายน 2547 เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารทุกท่านซึ่งเข้าข่ายบุคคลที่เกี่ยวข้องกันตามคำนิยามของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์เปิดเผยข้อมูลบุคคลและบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน ทุกครั้งที่มีการแต่งตั้งผู้บริหารใหม่ ฝ่ายกฎหมายและกำกับกิจกรรมองค์กรจะจัดส่งแบบฟอร์ม “รายละเอียดของบุคคลที่เกี่ยวข้องกันตามประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่องการเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวข้องกัน พ.ศ. 2546” เพื่อให้ผู้บริหารที่ได้รับแต่งตั้งใหม่ ให้ข้อมูลพร้อมลงนามรับรองความถูกต้องของข้อมูล และหากภายหลังมีการเปลี่ยนแปลงข้อมูล ผู้บริหารจะต้องจัดส่งแบบฟอร์มดังกล่าวพร้อมลงนามรับรองความถูกต้องของข้อมูลทุกครั้ง โดยฝ่ายกฎหมายและกำกับกิจกรรมองค์กร จะจัดส่งแบบฟอร์มดังกล่าวให้ประธานกรรมการบริษัทฯ และประธานกรรมการตรวจสอบเพื่อทราบด้วย พร้อมทั้งจัดทำสรุปรายชื่อบุคคลและบริษัทที่เกี่ยวข้องกันเพื่อใช้ในการตรวจสอบ และนำส่งฝ่ายบริหารทุกฝ่าย ตลอดจนบุคคลที่เป็นผู้ประสานงานเกี่ยวกับรายการที่เกี่ยวข้องกันของแต่ละหน่วยงาน เพื่อใช้ตรวจสอบธุรกรรมที่หน่วยงานตนจะเสนอฝ่ายบริหารหรือคณะกรรมการบริษัทฯ และหากมีรายการที่เกี่ยวข้องกันเกิดขึ้น บริษัทฯ จะได้จัดทำสรุปสารสนเทศเกี่ยวกับรายการที่เกี่ยวข้องกัน แจ้งให้ตลาดหลักทรัพย์ทราบ รวมทั้งได้นำไปเปิดเผยในรายงานประจำปี (แบบ 56-2) และแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1)

เพื่อให้การดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องรายการที่เกี่ยวข้องกันมีแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจนยิ่งขึ้น บริษัทฯ ได้ออกประกาศบริษัทฯ เรื่อง การกำหนดนโยบายราคาสำหรับรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในเดือนมกราคม 2548 เพื่อให้การเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทฯ กับบุคคลที่เกี่ยวข้องกันให้ฉันนโยบายการกำหนดราคาซื้อสินค้าและบริการระหว่างบริษัทฯ กับกิจการที่เกี่ยวข้อง โดยให้กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับบริษัทฯ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องเป็นลำดับแรก และใช้นโยบายราคาที่มีเงื่อนไขทางธุรกิจที่ไม่เป็นปกติ หรือไม่ปฏิบัติตามราคาตลาดหากจำเป็น ทั้งนี้ เพื่อบริษัทฯ จะได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการของตลาดหลักทรัพย์ รวมทั้งมาตรฐานการบัญชี ได้อย่างถูกต้องและครบถ้วน

นอกจากนั้น ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารทุกเดือน ฝ่ายกฎหมายและกำกับกิจกรรมองค์กรจะจัดทำวาระเสนอ เรื่อง รายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เพื่อเปิดเผยให้คณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารทราบว่าเป็นแต่ละเดือนบริษัทฯ มีการเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันหรือไม่

7. จริยธรรมธุรกิจ

บริษัทฯ ยึดมั่นในความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย รวมทั้งยึดมั่นในความรับผิดชอบต่อสภาพแวดล้อม สังคม และประเทศชาติ โดยมุ่งมั่นในการดำเนินธุรกิจอย่างโปร่งใส ซื่อสัตย์สุจริต และเป็นธรรม ภายใต้กรอบกฎหมายและตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ ได้ให้ความสำคัญต่อจรรยาบรรณการบินไทยเป็นอย่างยิ่ง โดยถือเป็นปัจจัยสำคัญต่อความสำเร็จในการดำเนินธุรกิจ และได้ทำการปรับปรุงจรรยาบรรณการบินไทยซึ่งจัดทำขึ้นตั้งแต่ปี 2545 โดยได้ทำการปรับปรุงจรรยาบรรณที่ประกาศใช้อยู่เดิม เพื่อให้สอดคล้องกับรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550 มาตรา 279 ซึ่งบัญญัติให้มีประมวลจริยธรรม เพื่อกำหนดมาตรฐานทางจริยธรรมของผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมือง ข้าราชการ หรือเจ้าหน้าที่ของรัฐแต่ละประเภท ประกอบกับคำนิยามหลัก ซึ่งผู้ตรวจการแผ่นดินได้ให้คำแนะนำให้หน่วยงานทั้งหลายถือปฏิบัติ โดยให้มีกลไกและระบบในการบังคับใช้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งกำหนดขั้นตอนการลงโทษตามความร้ายแรงแห่งการกระทำ และให้เรียกว่า “ประมวลจริยธรรมของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)” เพื่อให้บังคับกับผู้ปฏิบัติงานของบริษัทฯ ในทุกระดับ ควบคู่ไปกับประกาศข้อบังคับ คำสั่ง ระเบียบ และวิธีปฏิบัติอื่น ๆ ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานของบริษัทฯ ปฏิบัติ หน้าที่อย่างเที่ยงธรรม ผดุงเกียรติและศักดิ์ศรีควรค่าแก่ความไว้วางใจ และเสริมสร้างความเชื่อมั่นต่อลูกค้าและประชาชน ตลอดจนปฏิบัติงานร่วมกันอย่างมีจิตสำนึกรับผิดชอบต่อหน้าที่ มีความซื่อสัตย์สุจริต ครองตนอยู่ในความดีงามถูกต้อง และมีความเอื้ออาทรต่อกัน อันเป็นผลทำให้ภาพลักษณ์ของบริษัทฯ เป็นที่ศรัทธาแก่บุคคลโดยทั่วไป

การมีจิตสำนึกเรื่องธรรมาภิบาลเป็นอีกประการหนึ่งที่บริษัทฯ มุ่งเน้นปลูกฝังแก่พนักงานด้วยการให้พนักงานได้มีส่วนร่วมในกิจกรรมต่าง ๆ ได้แก่การมีส่วนร่วมในการปรับปรุงจรรยาบรรณการบินไทย การประกวดคำขวัญธรรมาภิบาล และการเข้ารับการอบรมหลักสูตรธรรมาภิบาลของสถาบันต่าง ๆ เช่น หลักสูตรธรรมาภิบาลของผู้บริหารระดับกลางของสถาบันพระปกเกล้า นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้พัฒนาและปรับปรุงระบบงานให้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ทั้งที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการโดยตรง และระบบงานสนับสนุน รวมทั้งได้มีการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัย มาเป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการให้เกิดความรวดเร็วในการปฏิบัติงาน ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์อันยั่งยืนร่วมกันของผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย รวมถึงสังคมและประเทศชาติ

8. การถ่วงดุลของกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร

การแต่งตั้งกรรมการของบริษัทฯ เป็นไปตามมติที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นโดยผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการสรรหา กำหนดค่าตอบแทน และพัฒนาบุคลากร คณะกรรมการบริษัทฯ ตามลำดับ ตามข้อบังคับของบริษัทฯ คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วย กรรมการอย่างน้อย 5 ท่าน แต่ไม่เกิน 15 ท่าน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 คณะกรรมการบริษัทฯ มีจำนวน 15 ท่าน ประกอบด้วย

- กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร 6 ท่าน
- กรรมการอิสระ 8 ท่าน
- กรรมการที่เป็นผู้บริหาร 1 ท่าน

จากโครงสร้างข้างต้น คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารถึงร้อยละ 93.33 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด และมีกรรมการอิสระถึงร้อยละ 46.67 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด ซึ่งเป็นจำนวนที่มากพอที่จะสามารถสร้างกลไกถ่วงดุลอำนาจภายในคณะกรรมการบริษัทฯ ดังนั้น ผู้มีส่วนได้เสียจึงสามารถมั่นใจได้ว่ากรรมการบริษัทฯ สามารถปฏิบัติหน้าที่ในฐานะตัวแทนผู้ถือหุ้นได้อย่างเป็นอิสระ และมีการถ่วงดุลที่เหมาะสม

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

9. การประเมินผลงานกรรมการ

คณะกรรมการบริษัทฯ มีมติให้กรรมการบริษัทฯ มีการประเมินผลการปฏิบัติงานโดยตนเองทุกปี เพื่อช่วยให้คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีการพิจารณาทบทวนผลงาน ประเด็นและอุปสรรคต่างๆ ในรอบปีที่ผ่านมา การประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการ แบ่งเป็น 2 ลักษณะ คือ การประเมินผลการปฏิบัติงานของตนเอง โดยมีการประเมินตนเองเป็นรายบุคคล การประเมินใจไว้ และการประเมินคณะกรรมการบริษัทฯ ทั้งคณะ พร้อมทั้งมีการจัดทำสรุปผลการประเมินกรรมการบริษัทฯ เพื่อคณะกรรมการบริษัทฯ จะได้นำผลการประเมินมาใช้ในการปรับปรุงการปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งแบบประเมินผลการปฏิบัติงานที่กำหนดจะสอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการ และหน้าที่ความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

10. การรวมหรือแยกตำแหน่ง

ประธานกรรมการบริษัทฯ เป็นกรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร ไม่เป็นบุคคลเดียวกับกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และไม่มีความสัมพันธ์ใดๆ กับฝ่ายบริหาร โดยบริษัทฯ ได้มีการจัดให้แบ่งแยกบทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบในการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารออกจากกันอย่างชัดเจนและเป็นลายลักษณ์อักษร

11. คำตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการสรรหา กำหนดคำตอบแทน และพัฒนาบุคลากร เพื่อทำหน้าที่พิจารณากำหนดคำตอบแทนของกรรมการ อนุกรรมการต่างๆ และฝ่ายบริหารของบริษัทฯ รวมทั้งบุคคลภายนอกที่มาปฏิบัติงานให้กับบริษัทฯ เพื่อเป็นการจูงใจ และรักษากรรมการที่มีคุณภาพตามที่บริษัทฯ ต้องการและอยู่ในลักษณะที่เปรียบเทียบกับระดับที่ปฏิบัติอยู่ในอุตสาหกรรม นอกจากนี้ กรรมการที่ได้รับมอบหมายหน้าที่ความรับผิดชอบเพิ่มขึ้น ควรได้รับคำตอบแทนเพิ่มเติมที่เหมาะสม ส่วนกรรมการที่เป็นผู้บริหารและฝ่ายบริหาร ควรได้รับคำตอบแทนที่เชื่อมโยงกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และผลการปฏิบัติงานของกรรมการ หรือผู้บริหารแต่ละคน ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดการกำกับดูแลที่ดี ตามหลักการที่กระทรวงการคลัง และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยกำหนด รวมทั้งหลักการปฏิบัติที่ดีซึ่งเป็นที่ยอมรับในระดับสากล โดยคำตอบแทนกรรมการเป็นไปตามมติที่ได้รับการอนุมัติจากที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้น ทั้งนี้ รายละเอียดคำตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร สำหรับปี 2552 ได้เปิดเผยไว้ในหัวข้อผลตอบแทนกรรมการและเจ้าหน้าที่บริหารแล้ว

12. การประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้กำหนดการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ไว้อย่างเป็นทางการล่วงหน้าตลอดทั้งปี โดยกำหนดการประชุมเดือนละ 1 ครั้ง ในทุกวันพุธที่ 2 ของเดือน และมีการประชุมวาระพิเศษเฉพาะคราวเพิ่มเติมตามความจำเป็น โดยมีการกำหนดวาระชัดเจน และมีวาระพิจารณาติดตามผลการดำเนินงานเป็นประจำ สำนักเลขานุการบริษัทฯ จะจัดส่งหนังสือเชิญประชุมพร้อมระเบียบวาระการประชุมและเอกสารก่อนการประชุมให้กรรมการแต่ละท่านล่วงหน้าก่อนการประชุมเป็นเวลา 7 วัน เพื่อให้คณะกรรมการได้มีเวลาศึกษาข้อมูลอย่างเพียงพอก่อนเข้าร่วมประชุม โดยในปี 2551 คณะกรรมการบริษัทฯ มีการประชุมรวมทั้งสิ้น 23 ครั้ง โดยรายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการบริษัทฯ แต่ละท่านได้สรุปอยู่ในหัวข้อการถือครองหุ้นและการเข้าประชุมของคณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการตรวจสอบประจำปี เลขานุการบริษัทฯ ได้มีการจดบันทึกและจัดทำรายงานการประชุมเป็นลายลักษณ์อักษรทุกครั้ง และได้นำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาร่างรายงานการประชุมดังกล่าวก่อนทำการรับรองในการประชุมครั้งต่อไป รวมทั้งได้มีการจัดเก็บรายงานการประชุมของคณะกรรมการบริษัทฯ ที่ผ่านการรับรองจากคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพร้อมสำหรับการตรวจสอบจากคณะกรรมการบริษัทฯ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

13. คณะอนุกรรมการ

คณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งกรรมการที่มีความรู้ความชำนาญที่เหมาะสมเป็นคณะอนุกรรมการ เพื่อช่วยปฏิบัติงานในการศึกษาและถ่วงน้ำหนักเรื่องสำคัญที่ต้องการการดูแลอย่างใกล้ชิดในแต่ละด้าน และเสนอความเห็นต่อคณะกรรมการบริษัทฯ คณะอนุกรรมการในความหมายที่กำหนดไว้ในหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริษัทฯ ได้จัดตั้งเป็นคณะกรรมการชุดต่าง ๆ สำหรับรายละเอียด บทบาท หน้าที่ความรับผิดชอบ และองค์ประกอบของแต่ละคณะได้อธิบายไว้ภายใต้หัวข้อเรื่องคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการชุดย่อย

14. การควบคุมภายในและการตรวจสอบภายใน

บริษัทฯ ได้จัดให้มีระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอต่อการดำเนินธุรกิจและมีการติดตามประเมินผลอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้ความมั่นใจว่าระบบที่วางไว้สามารถดำเนินไปได้อย่างเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมที่มีการเปลี่ยนแปลง และสอดคล้องกับระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ โดยมีการกำหนดให้มีโครงสร้างการควบคุมภายในครบทั้ง 5 องค์ประกอบตามมาตรฐานสากล ได้แก่ สภาพแวดล้อมการควบคุม การประเมินความเสี่ยง กิจกรรมการควบคุมสารสนเทศและการสื่อสาร และการติดตามประเมินผล บริษัทฯ ได้จัดทำนโยบายการควบคุมภายในและคู่มือการควบคุมภายในสำหรับผู้บริหารและพนักงานใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติงาน เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่กำหนดไว้นอกจากนั้นบริษัทฯ ได้จัดทำ การประเมินการควบคุมด้วยตนเอง (Control self Assessment : CSA) ตามระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานการควบคุมภายใน พ.ศ. 2544 ในทุกสายงานและทุกฝ่ายงานโดยได้รายงานผลการประเมินการควบคุมภายในของบริษัทฯ ต่อคณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินปีละหนึ่งครั้งตามกำหนดเวลา

บริษัทฯ ให้ความสำคัญและสนับสนุนการปฏิบัติงานอย่างโปร่งใส ตรวจสอบได้ โดยกำหนดให้มีสำนักงานการตรวจสอบภายในมีหน้าที่รับผิดชอบสอบทานประสิทธิภาพและประสิทธิผลของระบบการควบคุมภายใน ทั้งระบบงานและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของกระบวนการทางธุรกิจหรือกระบวนการทำงานของบริษัทฯ ตามแผนการตรวจสอบที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทฯ ซึ่งจัดทำขึ้นตามแนวความเสี่ยง โดยพิจารณาจากผลกระทบและโอกาสที่อาจเกิดขึ้นที่มีผลต่อการบรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ นอกจากนี้ ภาระหน้าที่ของสำนักงานการตรวจสอบภายในยังรวมถึงการตรวจสอบเฉพาะกิจตามที่คณะกรรมการตรวจสอบเห็นชอบ ตลอดจนการให้คำปรึกษาและนำฝ่ายบริหารในการปรับปรุงการควบคุมภายใน ซึ่งรวมถึงระเบียบปฏิบัติ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการดำเนินงานของบริษัทฯ และเพื่อให้สำนักงานการตรวจสอบภายในสามารถปฏิบัติหน้าที่ให้สำเร็จลุล่วงไปได้โดยได้รับความร่วมมือจากทุกหน่วยงาน และปฏิบัติงานได้อย่างอิสระ บริษัทฯ จึงได้จัด โครงสร้างองค์กรให้สำนักงานการตรวจสอบภายในมีสายการบังคับบัญชาขึ้นตรงต่อคณะกรรมการ บริษัทฯ และคณะกรรมการบริษัทฯ มอบหมายให้คณะกรรมการตรวจสอบเป็นผู้กำกับดูแลโดยสำนักงานการตรวจสอบภายในรายงานผลการตรวจสอบเสนอต่อผู้บริหารที่รับผิดชอบ กรรมการผู้่อำนวยการใหญ่ และเสนอต่อคณะกรรมการตรวจสอบเป็นประจำทุกไตรมาส ในกรณีที่พบหรือมีข้อสงสัยว่ามีรายการหรือการกระทำที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายที่มีนัยสำคัญต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ หัวหน้าสำนักงานการตรวจสอบภายในจะรายงานต่อกรรมการผู้่อำนวยการใหญ่และคณะกรรมการตรวจสอบทันที

คณะกรรมการตรวจสอบทำหน้าที่พิจารณาความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในของบริษัทฯ รวมถึงการสอบทานการควบคุมการปฏิบัติงานตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และนโยบายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยทบทวนผลการปฏิบัติงานของสำนักงานการตรวจสอบภายใน และทบทวนผลการปฏิบัติงานของผู้สอบบัญชีอิสระของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง ในกรณีที่คณะกรรมการตรวจสอบมีข้อเสนอแนะ หรือพบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญ จะรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อให้ฝ่ายบริหารมีการพิจารณาปรับปรุงแก้ไขต่อไป

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้ให้ความเห็นว่า ระบบการควบคุมภายในของบริษัทฯ มีความเพียงพอและเหมาะสมกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

15. รายงานของคณะกรรมการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ มีหน้าที่จัดทำรายงานอธิบายถึงผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และเหตุการณ์สำคัญในรอบปี ให้ผู้ถือหุ้นได้รับทราบ และรับผิดชอบต่อการมีระบบบริหารความเสี่ยง และระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสม และมีประสิทธิภาพ โดยคณะกรรมการได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ เพื่อทำหน้าที่ดูแลรับผิดชอบเกี่ยวกับคุณภาพของรายงานทางการเงินและระบบการควบคุมภายใน รวมถึงกระบวนการต่าง ๆ ให้มีการจัดทำอย่างถูกต้องตามมาตรฐานบัญชีที่รับรองทั่วไป และมีการเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใส คณะกรรมการบริษัทฯ ได้จัดทำรายงานดังกล่าว และคณะกรรมการตรวจสอบได้มีการรายงาน ตามรายละเอียดปรากฏในรายงานประจำปีแล้ว

16. ความสัมพันธ์กับนักลงทุน

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ให้ความสำคัญกับการเสริมสร้างความรู้ ความเข้าใจ และรักษาสัมพันธ์ภาพอันดีระหว่างบริษัทฯ กับผู้ถือหุ้น นักลงทุน นักวิเคราะห์ และสถาบันต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งในและต่างประเทศอย่างต่อเนื่อง โดยมีผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายนักลงทุนสัมพันธ์ ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางในการเปิดเผยข้อมูลทางการเงินและการดำเนินธุรกิจให้แก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มอย่างถูกต้อง โปร่งใส และทันต่อเหตุการณ์ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นในผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ตลอดจนส่งเสริมภาพลักษณ์ที่ดีให้กับบริษัทฯ ในการเป็นบริษัทมหาชนที่มีการกำกับดูแลที่ดี มีคณะกรรมการบริษัทฯ ที่สามารถบริหารกิจการเพื่อประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้น

ทั้งนี้ฝ่ายนักลงทุนสัมพันธ์ได้รับการสนับสนุนเป็นอย่างดีจากผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ โดยเฉพาะการเดินทางไปให้ข้อมูลของบริษัทฯ (Roadshow) เพื่อสร้างความสัมพันธ์ที่ดี และความเข้าใจที่ถูกต้องแก่นักลงทุน และนักวิเคราะห์ทั้งในและต่างประเทศ รวมถึงการจัดประชุมพบปะนักวิเคราะห์ (Analyst Meeting) เกี่ยวกับแผนการดำเนินธุรกิจ ตลอดจนการตอบข้อซักถามให้แก่บุคคลกลุ่มดังกล่าวอย่างสม่ำเสมอ ครบถ้วน และตรงตามความเป็นจริง

สำหรับช่องทางการติดต่อสื่อสารกับนักลงทุน ทั้งทางตรงและทางอ้อม กระทำผ่านหลายช่องทางได้แก่

1. ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
 - 1.1 การจัด Company Visit ร่วมกับตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
 - 1.2 การจัดประชุมผู้ถือหุ้น
 - 1.3 การจัดประชุมชี้แจงผลการดำเนินงาน และผลประกอบการของบริษัทฯ
2. สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์
3. กระทรวงพาณิชย์

4. การประชุมกับนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ นักลงทุน และผู้บริหารจากสถาบันอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง
5. การเผยแพร่ข้อมูลทางสื่อมวลชน เช่น หนังสือพิมพ์ นิตยสาร และวารสารต่าง ๆ
6. การเดินทางไปให้ข้อมูลแก่นักลงทุนทั้งในและต่างประเทศ
7. การให้ข้อมูลและตอบคำถามทางอีเมล โทรศัพท์ และ โทรสาร

ทางตรง : บริษัทฯ ได้เผยแพร่ข้อมูลและตอบข้อซักถามต่าง ๆ เกี่ยวกับบริษัทฯ อย่างสม่ำเสมอแก่กลุ่มเป้าหมายหลัก ได้แก่ ผู้ถือหุ้น นักลงทุน นักวิเคราะห์หลักทรัพย์ ผู้บริหารกองทุน พนักงาน และผู้มีส่วนได้เสียอื่น ๆ โดยจัดกิจกรรมต่าง ๆ ได้แก่ การจัดประชุมนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ (Analyst Meeting) การเดินทางไปให้ข้อมูลทั้งในและต่างประเทศ (Roadshow) การประชุมทางโทรศัพท์ (Conference Call) การเข้าร่วมกิจกรรมพบนักลงทุนรายย่อยกับตลาดหลักทรัพย์ฯ และผู้เกี่ยวข้อง สามารถทำการนัดหมายเข้าพบผู้บริหารของบริษัทฯ เพื่อสอบถามข้อมูลความคืบหน้าการดำเนินงาน ซึ่งสำหรับปี 2552 สรุปกิจกรรมได้ ดังนี้

กิจกรรม	จำนวน
การโรดโชว์ในประเทศ	3 ครั้ง/ปี
การโรดโชว์ต่างประเทศ	9 ครั้ง/ปี
การมาประชุมกับผู้บริหารบริษัทฯ/การประชุมทางโทรศัพท์	77 ครั้ง/ปี
การตอบข้อซักถามและให้ข้อมูลทางโทรศัพท์ ทางอีเมล	3-5 ราย/วัน
การชี้แจงข้อมูลรายไตรมาส	4 ครั้ง/ปี
การเยี่ยมชมกิจการบริษัทฯ	3 ครั้ง/ปี
การปรับปรุงข้อมูลทั่วไปของบริษัทฯ	3 ครั้ง/สัปดาห์

ทางอ้อม : บริษัทฯ ให้บริการข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ แก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับกิจกรรมของบริษัทฯ เพื่อให้ได้รับทราบข้อมูลพื้นฐานต่าง ๆ ของบริษัทฯ โดยผ่านรายงานทางการเงินและรายงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ส่งให้ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยทางเว็บไซต์ www.thaiair.com

ติดต่อฝ่ายนักลงทุนสัมพันธ์ http://www.thaiair.com/About_thai/Investor_Relations/default.htm

ติดต่อผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายนักลงทุนสัมพันธ์ โทรศัพท์ 0-2545-2113 โทรสาร 0-2545-3971

17. เลขาธิการบริษัทฯ

คณะกรรมการบริษัทฯ เล็งเห็นถึงความสำคัญของบทบาทและหน้าที่ของเลขาธิการบริษัทฯ และปฏิบัติตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2551 มาตรา 89/15 ซึ่งกำหนดให้คณะกรรมการต้องจัดให้มีเลขาธิการบริษัทรับผิดชอบดำเนินการในนามบริษัทหรือคณะกรรมการ โดยบริษัทฯ ได้แต่งตั้งให้ นายนิรุจน์ มณีพันธ์ ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายกฎหมายและกำกับกิจกรรมองค์กร ปฏิบัติหน้าที่เลขาธิการบริษัทฯ รายงานตรงต่อกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และทำหน้าที่ในการเป็นเลขาธิการคณะกรรมการบริษัทฯ ด้วย โดยมีหน่วยงานในความรับผิดชอบ ดังนี้

- ฝ่ายนิติการ (Regal Matter)
- ฝ่ายคดี (Litigation and Investigation)

เลขานุการบริษัทฯ มีหน้าที่และความรับผิดชอบหลักดังนี้

- ประสานงานดูแลกิจกรรมต่าง ๆ ของคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ และมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น
- จัดทำและจัดเก็บรักษาทะเบียนกรรมการ
- จัดทำและจัดเก็บรักษาหนังสือนัดประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เอกสารประกอบการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ และรายงานการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ให้ครบถ้วนสมบูรณ์
- จัดทำและจัดเก็บรักษาหนังสือนัดประชุมผู้ถือหุ้น เอกสารประกอบการประชุมผู้ถือหุ้น และรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น ให้ครบถ้วนสมบูรณ์ภายในกำหนดเวลาของกฎหมาย
- จัดเก็บรักษารายงานการมีส่วนได้เสียที่รายงานโดยกรรมการหรือผู้บริหาร
- เป็นที่ปรึกษาและเลขานุการคณะกรรมการบริษัทฯ
- เป็นที่ปรึกษาและประสานงานกับเลขานุการของคณะอนุกรรมการต่าง ๆ ที่คณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติแต่งตั้ง
- ดูแลเรื่องการกำกับดูแลกิจการ (Corporate Governance)
- ดูแลการปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ
- ประสานงานกับที่ปรึกษากฎหมายและผู้สอบบัญชี
- เป็นศูนย์กลางในการติดต่อให้ข้อมูลกับกรรมการบริษัทฯ กรรมการภายนอก และบุคคลภายนอก
- ให้คำแนะนำเบื้องต้นแก่กรรมการบริษัทฯ เกี่ยวกับข้อกฎหมาย ระเบียบและข้อบังคับต่าง ๆ ของบริษัทฯ และติดตามให้มีการปฏิบัติตามอย่างถูกต้องและสม่ำเสมอ รวมทั้งรายงานการเปลี่ยนแปลงที่มีนัยสำคัญแก่กรรมการ
- ดูแล กำกับ รับผิดชอบการจัดทำ และจัดเก็บรักษารายงานประจำปี (แบบ 56-2) และแบบแสดงรายงานข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1)

18. นโยบายและวิธีการดูแลผู้บริหารในการนำข้อมูลภายในไปใช้

บริษัทฯ มีนโยบายปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์อย่างเคร่งครัด โดยบริษัทฯ ให้ความสำคัญในเรื่องหลักการค้ากับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้บรรลุผลในทางปฏิบัติ โดยออกประกาศบริษัทฯ เรื่อง การป้องกันการรั่วไหลข้อมูลภายในเพื่อประโยชน์ส่วนตน ตั้งแต่ปี 2547 เพื่อห้ามกรรมการ รวมถึงกรรมการที่พ้นตำแหน่งในช่วง 6 เดือน และผู้บริหาร ซื่อขายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ก่อนการประกาศงบการเงิน 1 เดือน และหลังประกาศ 3 วัน โดยทุก ๆ 3 เดือน ฝ่ายกฎหมายและกำกับกิจกรรมองค์กร จะจัดทำวาระแจ้งคณะกรรมการและฝ่ายบริหารถึงช่วงระยะเวลาห้ามทำการซื้อขายหุ้นการบินไทย ตามประกาศบริษัทฯ ฉบับดังกล่าว นอกจากนั้น ยังจัดทำวาระแจ้งคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารทุกเดือน เรื่อง รายงานการถือครองหุ้นการบินไทย

ของกรรมการบริษัทฯ และผู้บริหารระดับสูง รวมทั้งของคู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ เพื่อแจ้งให้ทราบถึงการเปลี่ยนแปลงการถือครองหุ้นของคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหาร รวมทั้งแจ้งบทลงโทษ กรณีไม่ได้จัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือหลักทรัพย์ต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ภายในระยะเวลาที่กำหนด รวมทั้งกำหนดไว้ในจรรยาบรรณการปฎิบัติงาน ให้การเปิดเผยหรือใช้ข้อมูลภายในเพื่อประโยชน์ส่วนตน ถือว่าเป็นการผิดวินัยพนักงาน

19. การพัฒนาความรู้และทักษะของคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหาร

บทบาทของกรรมการบริษัทจะสะท้อนในการกำกับดูแลกิจการที่ดี เป็นสิ่งที่ได้รับความสนใจจากผู้มีส่วนได้เสีย หน่วยงานกำกับดูแล ผู้ถือหุ้น นักลงทุน สถาบัน ตลอดจนตัวบริษัทเอง ความคาดหวังจากผู้มีส่วนได้เสีย (Stakeholders) จากการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการบริษัทในปัจจุบันนั้นมีเพิ่มขึ้น ผู้มีส่วนได้เสียได้คาดหวังให้กรรมการเป็นเพียงแต่ตรายาง แต่มีความคาดหวังให้กรรมการมีหน้าที่ที่รับผิดชอบต่อสังคมไปสู่ความเจริญอย่างยั่งยืน (Sustainability) ต้องคอยดูแล และปกป้องผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นไม่ว่าจะเป็นรายใหญ่หรือรายเล็กให้ได้รับผลตอบแทนสูงที่สุด จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้น บริษัทฯ จึงเล็งเห็นความสำคัญของการพัฒนาความรู้และทักษะของคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหาร โดยมีนโยบายส่งเสริมและดำเนินการให้คณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหารเข้ารับการอบรมหรือเข้าร่วมกิจกรรมเพื่อเป็นการเพิ่มพูนความรู้ด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับบทบาทหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย ทั้งในฐานะกรรมการบริษัทฯ และกรรมการชุดย่อยต่างๆ อย่างสม่ำเสมอ ทั้งที่จัดโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ สมาคมบริษัทจดทะเบียน ซึ่งกรรมการส่วนใหญ่มากกว่าร้อยละ 90 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 Role of the Compensation Committee (RCC)
7. หลักสูตร Finance for Non-Finance Director (FN)
8. หลักสูตร Understanding the Fundamental of Financial Statements (UFS)
9. หลักสูตร Financial Statements for Directors (FSD)

การเข้ารับการอบรมของคณะกรรมการบริษัทฯ และฝ่ายบริหาร

คณะกรรมการและผู้บริหารบริษัทฯ ให้ความสำคัญต่อการเข้าร่วมสัมมนาหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาความรู้ความสามารถในการปฏิบัติหน้าที่อย่างสม่ำเสมอ โดยคณะกรรมการและผู้บริหารบริษัทฯ ได้ผ่านการอบรม/สัมมนาหลักสูตรของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai Institute of Directors Association : IOD) และ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 มีรายละเอียดการเข้าอบรมของกรรมการและผู้บริหาร ดังนี้

รายชื่อกรรมการ		ตำแหน่ง	หลักสูตร
นายอำพน	กิตติอำพน	ประธานกรรมการ	- Director Certification Program (DCP 80 / 2006)
นายสุรชัย	ธารสิทธิ์พงษ์	รองประธานกรรมการคนที่ 1 และกรรมการอิสระ	- Director Accreditation Program (DAP 73 / 2008)
นายสกลิตย์	ลิมพงศ์พันธุ์	รองประธานกรรมการคนที่ 2	- Director Certification Program (DCP 28 / 2003) - The Role of Chairman Program (RCP 18 / 2008) - Audit Committee Program (ACP 22 / 2008)
นายชัยเกษม	นิติสิริ	รองประธานกรรมการคนที่ 3 และกรรมการอิสระ	- Director Certification Program (DCP 8 / 2001) - The Role of Chairman Program (RCP 16 / 2007) - Financial Statements for Directors (FSD 5 / 2009)
นายบรรยง	พงษ์พานิช	กรรมการอิสระ	- Director Accreditation Program (DAP 36 / 2005) - The Role of Chairman Program (RCP 5 / 2001)
นายวีระวงศ์	จิตต์มิตร์ภาพ	กรรมการอิสระ	- Director Certification Program (DCP 0 / 2000)

นายอมรศักดิ์	นพรัตน์	กรรมการอิสระ	- Director Certification Program (DCP 30 / 2003) - Audit Committee Program (ACP 23 / 2008) - Role of The Compensation Committee (RCC 9 / 2009)
นายพิชัย	สุนทวชิร	กรรมการอิสระ	- Director Accreditation Program (DAP 49 / 2005)
พลอากาศเอก สติศย์พงษ์ สุวิมล		กรรมการอิสระ	-
นายวัลลภ	พุกกะณะสุต	กรรมการอิสระ	-
นายชัยศักดิ์	อังค์สุวรรณ	กรรมการ	- Director Accreditation Program (DAP 51 / 2006) - The Role of Chairman Program (RCP 13 / 2006)
นายอารีพงศ์	ภูษอุม	กรรมการ	- Director Certification Program (DCP 3 / 2000) - DCP Refresher Course (Re-DCP 2 / 2009)
นายคณิต	แสงสุพรรณ	กรรมการ	- Director Accreditation Program (DAP 21 / 2004)
นายอภิพร	ภาวรัตน์	กรรมการ	- Director Accreditation Program (DAP 39 / 2005)
นายปิยสวัสดิ์	อัมระนันท์	กรรมการ และกรรมการผู้อำนวยการใหญ่	- Director Accreditation Program (DAP 35 / 2005)
นายทวีพันธ์	เรืองผลา	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการเงินและการบัญชี	- Director Accreditation Program (DAP 25 / 2004)

นายโชคชัย	ปัญญาสงค์	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายกลยุทธ์และพัฒนารธุรกิจ	-
เรืออากาศโท นรทัช พลอยใหญ่		รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายปฏิบัติการ	- Director Accreditation Program (DAP 25 / 2004)
นายปานจิต	ชนะภัย	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายทรัพยากรบุคคล และบริหารทั่วไป	- Director Certification Program (DAP 111 / 2008)
เรืออากาศเอก มนตรี จำเรียง		กรรมการผู้จัดการฝ่ายช่าง (ระดับรองกรรมการ ผู้อำนวยการใหญ่)	-
นายพฤทธิ	บุปผาคำ	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายการพาณิชย์	-

การปฐมนิเทศกรรมการใหม่ (Directors Orientation)

เพื่อให้เป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Corporate Governance) เกี่ยวกับความรับผิดชอบของคณะกรรมการ (Board Responsibilities) ตามข้อเสนอแนะของรายงานการกำกับดูแลกิจการเฉพาะบริษัท (Company Corporate Governance Assessment Report & Recommendations) ของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย บริษัทฯ ได้จัดให้มีการปฐมนิเทศกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ โดยบริษัทฯ ได้จัดเอกสารและข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการ รวมถึงการจัดให้มีการแนะนำลักษณะธุรกิจและแนวทางการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ สำหรับเอกสารและข้อมูลที่เป็นประโยชน์ สำหรับกรรมการประกอบด้วย

1. คู่มือกรรมการบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
2. คู่มือกรรมการบริษัทจดทะเบียน เล่ม 1 — 3
3. พระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ.2518
4. สรุปสาระสำคัญของพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2551
5. หนังสือบริคณห์สนธิและข้อบังคับของบริษัทฯ
6. จรรยาบรรณการการบินไทย
7. หลักการและแนวทางการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจปี 2552
8. หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2549
9. ข้อเสนอแนะการให้สารสนเทศสำหรับผู้บริหารบริษัทจดทะเบียน
10. รายงานประจำปีของบริษัทฯ ฉบับล่าสุด

นิยามกรรมการอิสระกับบริษัทฯ กำหนดขึ้น

กรรมการอิสระของบริษัทฯ คือ กรรมการที่มีคุณสมบัติตามคุณสมบัติของคณะกรรมการอิสระ ซึ่งได้กำหนดไว้ในคู่มือกรรมการของบริษัทฯ ตามข้อกำหนดขั้นต่ำของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ดังนี้

1. ไม่เป็นลูกจ้างหรือพนักงาน หรือที่ปรึกษาที่ได้รับเงินเดือนประจำหรือประโยชน์อื่นใดจากบริษัทฯ บริษัทในเครือ บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง
2. ถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 0.5 ของทุนชำระแล้วของบริษัทฯ บริษัทในเครือ บริษัทร่วม หรือบริษัทที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ให้นับรวมถึงหุ้นที่ถือโดยผู้ที่เกี่ยวข้องด้วย
3. สามารถดูแลผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นทุกรายให้เท่าเทียมกัน
4. สามารถดูแลไม่ให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ระหว่างบริษัทฯ กับผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือบริษัทอื่น ซึ่งมีผู้บริหารหรือผู้ถือหุ้นรายใหญ่กลุ่มเดียวกัน
5. สามารถเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อตัดสินใจในกิจกรรมที่สำคัญของบริษัทฯ

หมายเหตุ : บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้กำหนดคุณสมบัติเรื่องการถือหุ้นของกรรมการอิสระตามข้อ 2.) ไว้เข้มกว่าข้อกำหนดขั้นต่ำของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งกำหนดการถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 1

ค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายการตรวจสอบบัญชี

บริษัทฯ ยังคงสถานะการเป็นรัฐวิสาหกิจ การตรวจสอบงบการเงินของบริษัทฯ จะต้องกระทำโดยสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ตามพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการตรวจเงินแผ่นดิน พ.ศ. 2542 มาตรา 4 (4) และมาตรา 39 (2) โดยมีการโอนย้ายสืบเปลี่ยนเจ้าหน้าที่รับรองงบการเงินตามการโยกย้ายของเจ้าหน้าที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน สำหรับปี 2552 มีค่าธรรมเนียมตรวจสอบ 2.90 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการตรวจสอบบัญชี 1.46 ล้านบาท

ปัจจัยอื่นที่อาจมีผลกระทบต่อการตัดสินใจลงทุน

ในปัจจุบันธุรกิจการบินเป็นธุรกิจที่มีการแข่งขันสูง มีปัจจัยเสี่ยงต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจซึ่งส่งผลกระทบโดยตรงต่อผลการดำเนินงานและผลตอบแทนการลงทุน ได้แก่สถานการณ์เศรษฐกิจโลก และเศรษฐกิจภายในประเทศราคาน้ำมัน สถานการณ์ของตลาดเงินและตลาดทุน การแข่งขันของสายการบินคู่แข่งต่างๆ ปัญหาและเหตุการณ์ทางการเมืองทั้งในและต่างประเทศ เป็นต้น

การตัดสินใจลงทุนอย่างรอบคอบ ถูกต้องและฉับไว ตลอดจนความรู้ความสามารรถ ทักษะ ประสบการณ์ของผู้บริหารทุกระดับจะมีความสำคัญอย่างมากต่อผลประกอบการ และผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้น ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่ผู้ลงทุนและผู้มีส่วนได้เสียทุกท่านควรศึกษา และทำความเข้าใจในรายละเอียดเกี่ยวกับข้อมูลของบริษัทฯ และปัจจัยอื่นๆ ที่ส่งผลกระทบโดยตรงต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ก่อนจะตัดสินใจลงทุน

การถือครองหุ้น และการเข้าประชุมของคณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการตรวจสอบ ประจำปี 2552

รายชื่อคณะกรรมการ			จำนวนหุ้น ที่ ถือครอง	การเข้าร่วมประชุม/ การประชุมทั้งหมด (ครั้ง)		ช่วงระยะเวลา การดำรงตำแหน่ง
				คณะกรรมการ บริษัทฯ	คณะกรรมการ ตรวจสอบ	
1. นายอำพน	กิตติอำพน	ประธานกรรมการ	-	14/14	-	22 เม.ย. 52 - 31 ธ.ค. 52
2. นายสุกรีรัตน์	ควัณณ์กุล	อดีตรองประธานกรรมการ	-	3/7	-	27 ธ.ค. 50 - 26 พ.ค. 52
3. นายสุรชัย	ธำมรงค์พงษ์	รองประธานกรรมการคนที่ 1	-	15/19	-	19 พ.ย. 51 - 31 ธ.ค. 52
4. นายสถิตย์	สัมพันธ์พันธุ์	รองประธานกรรมการคนที่ 2	-	9/10	-	18 มิ.ย. 52 - 31 ธ.ค. 52
5. นายชัยเกษม	นิติศิริ	รองประธานกรรมการคนที่ 3 และกรรมการอิสระ	-	13/19	9/9	27 ธ.ค. 50 - 31 ธ.ค. 52
6. นายวิฑิต	สุพรรณชัย	อดีตรองกรรมการอิสระ	-	2/5	-	9 เม.ย. 51 - 20 เม.ย. 52
7. นายวิศิษฐ์	ลิ้มประนะ	อดีตรองกรรมการอิสระ	-	5/5	-	9 เม.ย. 51 - 20 เม.ย. 52
8. นายรังสรรค์	แสงสุร	อดีตรองกรรมการอิสระ	-	1/5	-	9 เม.ย. 51 - 20 เม.ย. 52
9. พลเรือเอก เสง	อยู่พรด	อดีตรองกรรมการอิสระ	-	5/5	-	9 เม.ย. 51 - 20 เม.ย. 52
10. พดด้วงเอก วุฒิชัย	ศิริวัฒนวุฒิ	อดีตรองกรรมการอิสระ	-	4/5	3/3	9 เม.ย. 51 - 20 เม.ย. 52
11. พดด้วงเอก สุภาพ	สุวรรณทัต	อดีตรองกรรมการ	-	4/5	-	9 เม.ย. 51 - 20 เม.ย. 52
12. นายจุลสิงห์	วสันตสิงห์	อดีตรองกรรมการ	-	4/5	-	22 ก.ย. 51 - 20 เม.ย. 52
13. นายวิสุทธิ	ศรีสุพรรณ	อดีตรองกรรมการ	-	5/5	-	27 ธ.ค. 49 - 20 เม.ย. 52
14. นายวิกรม	คุ้มไพบูลย์	อดีตรองกรรมการ	-	5/5	-	9 เม.ย. 51 - 20 เม.ย. 52
15. นายเกษมชัย	ศรีวิชัย	อดีตรองกรรมการ	-	7/9	-	22 เม.ย. 52 - 25 ก.ย. 52
16. นายบรรณ	พจน์พานิช	กรรมการอิสระ	-	13/14	5/5	22 เม.ย. 52 - 31 ธ.ค. 52
17. นายวีระวงศ์	จิตต์นิคมภาพ	กรรมการอิสระ	-	11/14	5/5	22 เม.ย. 52 - 31 ธ.ค. 52
18. นายอมรศักดิ์	นพรัตน์	กรรมการอิสระ	-	19/19	4/4	9 เม.ย. 51 - 31 ธ.ค. 52
19. นายพิชัย	บุญทวี	กรรมการอิสระ	-	17/19	-	9 เม.ย. 51 - 31 ธ.ค. 52
20. พดด้วงเอก สถิตย์พงษ์	สุวิมล	กรรมการอิสระ	-	10/14	-	22 เม.ย. 52 - 31 ธ.ค. 52
21. นายวิมล	พุกกะณะสุต	กรรมการอิสระ	-	13/14	-	22 เม.ย. 52 - 31 ธ.ค. 52
22. นายชัยศักดิ์	อังก์สุวรรณ	กรรมการ	-	12/14	-	22 เม.ย. 52 - 31 ธ.ค. 52
23. นายอาทิตย์พงษ์	ภูมพันธ์	กรรมการ	-	13/14	-	22 เม.ย. 52 - 31 ธ.ค. 52
24. นายคณิศ	แสงสุพรรณ	กรรมการ	-	14/14	1/1	22 เม.ย. 52 - 31 ธ.ค. 52
25. นายอภิพร	ภานุวัฒน์	กรรมการ	-	1/1	-	28 พ.ย. 52 - 31 ธ.ค. 52
26. นายปิยะสวัสดิ์	อัมระนันท์	กรรมการ	-	4/4	-	26 ธ.ค. 52 - 31 ธ.ค. 52

หมายเหตุ : อดีตรองประธานกรรมการ อดีตรองประธานกรรมการ และอดีตรองกรรมการ หมายถึง กรรมการบริษัทฯ ที่พ้นวาระก่อนวันที่ 31 ธันวาคม 2552

ผลตอบแทนคณะกรรมการบริษัทฯ ประจำปี 2552

รายชื่อคณะกรรมการ			ค่าตอบแทนรวม เบี้ยประชุม คณะกรรมการ (บาท)	เบี้ยประชุม อนุกรรมการ (บาท)	จำนวน* เงินโบนัส ปี 2551 (บาท)	รวม ผลตอบแทน (บาท)
1. นายอำพน	กิตติอำพน	ประธานกรรมการ	577,500.00	-	-	577,500.00
2. นายสุรพันธ์	ศรีวัฒนกุล	อดีตรองประธานกรรมการ	316,549.06	20,000.00	-	336,549.06
3. นายสุรชัย	ชาธิสิทธิ์พงษ์	รองประธานกรรมการคนที่ 1	825,520.83	52,500.00	-	878,020.83
4. นายสถิตย์	สัมพันธ์พันธุ์	รองประธานกรรมการคนที่ 2	393,125.00	-	-	393,125.00
5. นายรัชแกม	นิติสิริ	รองประธานกรรมการคนที่ 3 และกรรมการอิสระ	744,687.50	10,000.00	-	754,687.50
6. นายวิจิต	สุรพงษ์ชัย	อดีตรกรรมการอิสระ	243,333.33	10,000.00	-	253,333.33
7. นายวิศิษฐ์	สัมพันธ์	อดีตรกรรมการอิสระ	303,333.33	30,000.00	-	333,333.33
8. นายรังสรรค์	แสงสุข	อดีตรกรรมการอิสระ	180,000.00	-	-	180,000.00
9. พลเรือเอก เคา	อยู่พรด	อดีตรกรรมการอิสระ	303,333.33	50,000.00	-	353,333.33
10. พลตำรวจเอก วุฒินัย	ศรีรัตนวุฒิ	อดีตรกรรมการอิสระ	231,935.48	20,000.00	-	251,935.48
11. พลอากาศเอก สุกำพล	สุวรรณศักดิ์	อดีตรกรรมการ	273,333.33	70,000.00	-	343,333.33
12. นายจุลสิงห์	วัฒนสิงห์	อดีตรกรรมการ	303,333.33	40,000.00	-	343,333.33
13. นายวิสุทธิ	ศรีสุพรรณ	อดีตรกรรมการ	303,333.33	70,000.00	-	373,333.33
14. นายวิกรม	คุ้มโพธิ์	อดีตรกรรมการ	303,333.33	80,000.00	-	383,333.33
15. นายเกษม	ศรีวิลาส	อดีตรกรรมการ	316,250.00	37,500.00	-	353,750.00
16. นายบรรจง	พงษ์พานิช	กรรมการอิสระ	525,000.00	22,500.00	-	547,500.00
17. นายวีระวงศ์	จิตต์นิคมภาพ	กรรมการอิสระ	502,500.00	45,000.00	-	547,500.00
18. นายอมรศักดิ์	นพรัตน์	กรรมการอิสระ	798,333.33	180,000.00	-	978,333.33
19. นายพิชัย	บุญเพชร	กรรมการอิสระ	798,333.33	150,000.00	-	948,333.33
20. พลอากาศเอก สถิตย์พงษ์	สุวิมล	กรรมการอิสระ	480,000.00	60,000.00	-	540,000.00
21. นายวัลลภ	พุกกะณะสุต	กรรมการอิสระ	502,500.00	75,000.00	-	577,500.00
22. นายชัยศักดิ์	อังกะสุพรรณ	กรรมการ	525,000.00	127,500.00	-	652,500.00
23. นายอารีพงศ์	บุญคุ้ม	กรรมการ	525,000.00	97,500.00	-	622,500.00
24. นายคณิต	แสงสุพรรณ	กรรมการ	525,000.00	75,000.00	-	600,000.00
25. นายอภิพร	ภาณุวัฒน์	กรรมการ	63,750.00	-	-	63,750.00
26. นายปิยสวัสดิ์	อัมระนันท์	กรรมการ	149,758.06	37,500.00	-	187,258.06

หมายเหตุ : อดีตรประธานกรรมการ อดีตรองประธานกรรมการ และอดีตรกรรมการ หมายถึง กรรมการบริษัทฯ ที่พ้นวาระก่อนวันที่ 31 ธันวาคม 2552

* บริษัทฯ ไม่มีการจ่ายเงินโบนัสประจำปี 2551

รายการระหว่างกัน



นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง (1)	ความสัมพันธ์ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 (2)	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 (3)	เงื่อนไขนโยบายราคา สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 (4)	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2551 (5)	เงื่อนไขนโยบายราคา สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2551 (6)
กระทรวงการคลัง	กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัท โดยถือหุ้นเท่ากับร้อยละ 51.03	กระทรวงการคลังกู้เงินจากสถาบัน การเงินต่างประเทศเพื่อบริษัท ผู้ต่อ ประกอบด้วย		กระทรวงการคลังกู้เงินจากสถาบัน การเงินต่างประเทศเพื่อบริษัท ผู้ต่อ ประกอบด้วย	
		- เงินกู้ยืมระยะยาว - จำนวนเงิน 8,164.69 ล้านบาท - ยอดคงค้าง 1,340.67 ล้านบาท - ดอกเบี้ยจ่าย 97.54 ล้านบาท - เงินกู้ยืมระยะสั้น - จำนวนเงิน 1,116.11 ล้านบาท - ยอดคงค้าง 1,116.11 ล้านบาท - ดอกเบี้ยจ่าย 24.91 ล้านบาท	อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 7.07 ต่อปี เงื่อนไขการชำระเงิน : ปีละ 2 งวด ระยะเวลา 20 ปี	- เงินกู้ยืมระยะยาว - จำนวนเงิน 8,546.07 ล้านบาท - ยอดคงค้าง 1,403.29 ล้านบาท - ดอกเบี้ยจ่าย 95.03 ล้านบาท - เงินกู้ยืมระยะสั้น - จำนวนเงิน 3,508.27 ล้านบาท - ยอดคงค้าง 3,508.27 ล้านบาท - ดอกเบี้ยจ่าย 1.70 ล้านบาท	อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 7.07 ต่อปี เงื่อนไขการชำระเงิน : ปีละ 2 งวด ระยะเวลา 20 ปี
ธนาคารออมสิน (บริษัทที่เกี่ยวเนื่อง)	- ควบคุมโดยกระทรวงการคลังซึ่งเป็น ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท - ธนาคารออมสินถือหุ้นในบริษัท เท่ากับร้อยละ 2.73	1. บริษัท ไข่ไก่เงินจากธนาคารออมสิน ประกอบด้วย - ค้ำยัญญาให้เงิน - จำนวนเงิน 6,526.00 ล้านบาท - ยอดคงค้าง 500.00 ล้านบาท - ดอกเบี้ยจ่าย 38.63 ล้านบาท - เงินกู้ยืมระยะยาว - จำนวนเงิน 9,000.00 ล้านบาท - ยอดคงค้าง 8,178.00 ล้านบาท - ดอกเบี้ยจ่าย 168.45 ล้านบาท	อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 4.00 และ 4.25 ต่อปี เงื่อนไขการชำระเงิน : ปีละ 2 งวด ระยะเวลา 10 ปี	- ค้ำยัญญาให้เงิน - จำนวนเงิน 6,526.00 ล้านบาท - ยอดคงค้าง 1,150.00 ล้านบาท - ดอกเบี้ยจ่าย 81.08 ล้านบาท - เงินกู้ยืมระยะยาว - จำนวนเงิน 4,000.00 ล้านบาท - ยอดคงค้าง 4,000.00 ล้านบาท - ดอกเบี้ยจ่าย 28.99 ล้านบาท	อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 5.25 และ 5.75 ต่อปี เงื่อนไขการชำระเงิน : ปีละ 2 งวด ระยะเวลา 10 ปี
		2. บริษัทฯ ขอสินเชื่อธนาคารออมสิน ใช้บริหารงานที่ร่วมผู้ถือหุ้นและ ค่าเช่าอาคารโทรศัพท์ของธนาคาร ออมสิน - มูลค่ารวม 4.10 ล้านบาท - ยอดคงค้าง 0.14 ล้านบาท	กำหนดจากสภาพปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด	- ค้ำยัญญาให้เงิน - จำนวนเงิน 3,37 ล้านบาท - ยอดคงค้าง 0.02 ล้านบาท	กำหนดจากสภาพปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
ธนาคารอิสลาม แห่งประเทศไทย (บริษัทที่เกี่ยวเนื่อง)	ควบคุมโดยกระทรวงการคลังซึ่งเป็น ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท	บริษัทฯ ไข่ไก่เงินจากธนาคาร อิสลาม แห่งประเทศไทย ประกอบด้วย		บริษัทฯ ไข่ไก่เงินจากธนาคาร อิสลาม แห่งประเทศไทย ประกอบด้วย	
		เงินกู้ยืมระยะยาว - จำนวนเงิน 2,500.00 ล้านบาท - ยอดคงค้าง 2,000.00 ล้านบาท - ค่าระงับกำไร 128.94 ล้านบาท	อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 5.75 ต่อปี เงื่อนไขการชำระเงิน : ปีละ 4 งวด ระยะเวลา 5 ปี	ค้ำยัญญาให้เงิน - จำนวนเงิน 750.00 ล้านบาท - ยอดคงค้าง 750.00 ล้านบาท - ค่าระงับกำไร 8.14 ล้านบาท	อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 4.5 ต่อปี ระยะเวลา 90 วัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง (1)	ความสัมพันธ์ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 (2)	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 (3)	เงื่อนไข/นโยบายราคา สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 (4)	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2551 (5)	เงื่อนไข/นโยบายราคา สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2551 (6)
ธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้า แห่งประเทศไทย (บริษัทที่เกี่ยวข้อ)	• ควบคุมโดยกระทรวงการคลังซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท	ไม่มีการทำธุรกรรมระหว่างกัน	-	1. บริษัทฯ ได้กู้เงินจากธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย โดยขอสินเชื่อ • ค่าใช้จ่ายใช้เงิน - จำนวนเงิน 600.00 ล้านบาท ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายใช้เงิน 2 ฉบับๆ ละ 300.00 ล้านบาท - ยอดคงค้าง 300.00 ล้านบาท - ดอกเบี้ยจ่าย 1.21 ล้านบาท 2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบินให้แก่ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย - มูลค่ารวม 0.06 ล้านบาท	อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 4.43 และ 4.90 ต่อปี ระยะเวลาอยู่ 30 วัน และ 76 วัน กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
ธนาคารเพื่อการเกษตร และสหกรณ์ (บริษัทที่เกี่ยวข้อ)	• ควบคุมโดยกระทรวงการคลังซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท	ไม่มีการทำธุรกรรมระหว่างกัน	-	บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบินให้แก่ธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์ - มูลค่ารวม 1.77 ล้านบาท - ยอดคงค้าง 0.38 ล้านบาท	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
ธนาคาร อาคารสงเคราะห์ (บริษัทที่เกี่ยวข้อ)	• ควบคุมโดยกระทรวงการคลังซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท	บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบินให้แก่ธนาคารอาคารสงเคราะห์ - มูลค่ารวม 0.84 ล้านบาท - ยอดคงค้าง 0.03 ล้านบาท	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด	บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบินให้แก่ธนาคารอาคารสงเคราะห์ - มูลค่ารวม 2.68 ล้านบาท - ยอดคงค้าง 0.58 ล้านบาท	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) (บริษัทที่เกี่ยวข้อ)	• กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	1. บริษัทฯ ซื้อน้ำมันอากาศยานและน้ำมันร่อนด จากบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) - มูลค่ารวม 5,735.54 ล้านบาท - ยอดคงค้าง 620.12 ล้านบาท 2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบินให้แก่บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) - มูลค่ารวม 15.13 ล้านบาท - ยอดคงค้าง 3.86 ล้านบาท	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด	1. บริษัทฯ ซื้อน้ำมันอากาศยานและน้ำมันร่อนด จากบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) - มูลค่ารวม 11,900.10 ล้านบาท - ยอดคงค้าง 492.29 ล้านบาท 2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบินให้แก่บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) - มูลค่ารวม 67.01 ล้านบาท - ยอดคงค้าง 7.82 ล้านบาท	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
โรงงานยาสูบ (บริษัทที่เกี่ยวข้อ)	• ควบคุมโดยกระทรวงการคลังซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท	ไม่มีการทำธุรกรรมระหว่างกัน	-	บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบินให้แก่โรงงานยาสูบ - มูลค่ารวม 4.33 ล้านบาท - ยอดคงค้าง 0.39 ล้านบาท	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552	เงื่อนไข/นโยบายราคา สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2551	เงื่อนไข/นโยบายราคา สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2551
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (บริษัทที่เกี่ยวเนื่อง)	กระทรวงคมนาคมเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และของบริษัทยา	1. บริษัทฯ ประกอบกิจการและเช่า พื้นที่ในเขตท่าอากาศยานต่าง ๆ เพื่อใช้สำหรับจอดรถอากาศยาน ของสหประชาชาติ งานด้านอื่น ๆ เป็นสัญญา เช่าพื้นที่กันดิน เป็นสัญญา จ้างสำนักงานจัดการการบิน ว่าจ้าง บริการรถโดยสารขึ้นรับ-ส่งพนักงาน สำนักงานกองบริหารท่าอากาศยาน (H Z) และอื่น ๆ จากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) - มูลค่ารวม 3,378.77 ล้านบาท - ยอดคงค้าง 223.77 ล้านบาท 2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และได้รับรายได้ 2% จากการเรียก เก็บค่า Airport tax ให้แก่บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) - มูลค่ารวม 44.11 ล้านบาท - ยอดคงค้าง 6.02 ล้านบาท	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด	1. บริษัทฯ ประกอบกิจการและเช่า พื้นที่ในเขตท่าอากาศยานต่าง ๆ จาก บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เพื่อใช้สำหรับจอด อากาศยาน จอดสหประชาชาติ งานด้าน อื่น ๆ เป็นสัญญาเช่าพื้นที่กันดิน เป็นสัญญาเช่าพื้นที่กันดิน ราชการการบิน และอื่น ๆ - มูลค่ารวม 4,512.80 ล้านบาท - ยอดคงค้าง 250.94 ล้านบาท 2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และได้รับรายได้ 2% จากการเรียก เก็บค่า Airport tax ให้แก่บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) - มูลค่ารวม 57.16 ล้านบาท - ยอดคงค้าง 9.75 ล้านบาท	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
บริษัท ไทย-อสมาคีอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด (บริษัทที่เกี่ยวเนื่อง)	- บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ไทย-อสมาคีอุส เซาท์อีสต์ เอเชีย จำกัด โดยถือหุ้นเท่ากับ ร้อยละ 35 - กรรมการของบริษัทฯ คือ นายคณิต แสงสุพรรณ เป็นประธานกรรมการ และผู้บริหารของบริษัทฯ คือ นางงานนิตย์ ธนปิติพิบูลย์ เป็น ประธานกรรมการ นายปานจิต ทวนะวัฒน์ และนายวิมล วัฒนวิมล เป็นกรรมการของบริษัทฯ ไทย- อสมาคีอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด หมายเหตุ นางงานนิตย์ ธนปิติพิบูลย์ ลาออก จากตำแหน่งประธานกรรมการ บริษัท ไทย-อสมาคีอุส เซาท์อีสต์ เอเชีย จำกัด เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2552 และนายคณิต แสงสุพรรณ ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการ บริษัท ไทย-อสมาคีอุส เซาท์อีสต์ เอเชีย จำกัด เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2552	บริษัทฯ ให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงาน และอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ และขายบัตร โดยสารเครื่องบิน ให้แก่บริษัท ไทย- อสมาคีอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด - มูลค่ารวม 3.72 ล้านบาท - ยอดคงค้าง 0.29 ล้านบาท	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด	บริษัทฯ ให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงาน และอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ และขายบัตร โดยสารเครื่องบิน ให้แก่บริษัท ไทย- อสมาคีอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด - มูลค่ารวม 12.99 ล้านบาท - ยอดคงค้าง 0.76 ล้านบาท	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
บริษัท คอนม็อง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โมบิล จำกัด (บริษัทที่เกี่ยวเนื่อง)	- บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท คอนม็อง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โมบิล จำกัด เท่ากับร้อยละ 40 - ผู้บริหารของบริษัทฯ คือ นางงานนิตย์ ธนปิติพิบูลย์, นายทศพร วัฒนวิมล สังขพงศ์, นายธรรมศักดิ์ ชูทิวงศ์, เรืออากาศเอกณนตรี จำเริญง, ร้อยตรีอนุชาเดช นาคทวีวัฒน์ และ	บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักของบริษัท คอนม็อง อินเตอร์ เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โมบิล จำกัดสำหรับ ผู้โดยสารของบริษัทฯ - มูลค่ารวม 4.90 ล้านบาท - ยอดคงค้าง 0.03 ล้านบาท	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด	บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักของบริษัท คอนม็อง อินเตอร์ เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โมบิล จำกัดสำหรับ ผู้โดยสารของบริษัทฯ - มูลค่ารวม 5.48 ล้านบาท	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552	เงื่อนไข/นโยบายราคา สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2551	เงื่อนไข/นโยบายราคา สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2551
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)

นายทิมมีย์ จิตอนุวัตร เป็นกรรมการ
ของ บริษัท คอมเมโอง อินเตอร์-
เนชันแนล แวเรียตี้ โยโย่ จำกัด
แห่งเมือง
นางสาวนิพนธ์ สมบัติพิบูลย์ ลาออก
จากตำแหน่งกรรมการของ บริษัท
คอมเมโอง อินเตอร์เนชันแนล
แวเรียตี้ โยโย่ จำกัด เมื่อวันที่
28 พฤษภาคม 2552 และนายทิมมีย์
จิตอนุวัตรได้ ย้ายพงศ์ และนาง
นางสาวทิมมีย์ จิตอนุวัตร ได้เกษียณอายุ
เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2552
และนายธรรมรักษ์ จิตอนุวัตร ลาออก
จากตำแหน่งกรรมการของ บริษัท
คอมเมโอง อินเตอร์เนชันแนล
แวเรียตี้ โยโย่ จำกัด เมื่อวันที่
2 ตุลาคม 2552

บริษัท บริการเชื้อเพลิง การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (บริษัทร่วม) - บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท บริการ เชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ร้อยละ 22.39 - ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ คือ ธนาคารพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) เป็นองค์ประกอบกรรมการ นายธรรมศักดิ์ ชูวิวงศ์ และ เมื่ออากาศดี บริษัทฯ พยายามเพิ่มเป็นการเพิ่มของบริษัท บริการ เชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) พยายามเพิ่ม ผลจากผลกำไรสุทธิ ซึ่งคงเหลือและกำไรสุทธิ ชูวิวงศ์ บริหารงานอยู่ เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2552 และนายธรรมศักดิ์ ชูวิวงศ์ ได้ออกจากตำแหน่งกรรมการบริษัท บริการ เชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 2 พฤศจิกายน 2552	- บริษัทฯ ซื้อบริการเติมน้ำมันอากาศยานจากบริษัท บริการ เชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) - มูลค่ารวม 361.58 ล้านบาท - ยอดคงค้าง 37.14 ล้านบาท - บริษัทฯ ขายตั๋วโดยสารเครื่องบินให้แก่บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) - มูลค่ารวม 0.03 ล้านบาท - ยอดคงค้าง 0.01 ล้านบาท	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดไว้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด	- บริษัทฯ ซื้อบริการเติมน้ำมันอากาศยานจากบริษัท บริการ เชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) - มูลค่ารวม 377.37 ล้านบาท - ยอดคงค้าง 27.33 ล้านบาท - บริษัทฯ ขายตั๋วโดยสารเครื่องบินให้แก่บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) - มูลค่ารวม 0.06 ล้านบาท	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดไว้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
บริษัท โรงแรม รอยัล สดิส (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) (บริษัทร่วม) - บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท โรงแรม รอยัล สดิส (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) ร้อยละ 24 - ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ คือ นางนงนิตย์ ธนศิริพันธุ์ นายไพศาล ช่างชัย และ นายสุชาติ ฐปไพศาล เป็นกรรมการของบริษัท โรงแรม รอยัล สดิส (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) นางนงนิตย์ ธนศิริพันธุ์ ลาออกจากตำแหน่งกรรมการของบริษัท โรงแรม รอยัล สดิส (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2552	- บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักของบริษัท โรงแรม รอยัล สดิส (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) สำหรับผู้โดยสารของบริษัทฯ - มูลค่ารวม 7.06 ล้านบาท - บริษัทฯ ขายโฆษณาใน ROH BROCHURE ให้แก่บริษัท โรงแรม รอยัล สดิส (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) - มูลค่ารวม 0.20 ล้านบาท	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดไว้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด	บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักของบริษัท โรงแรม รอยัล สดิส (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) สำหรับผู้โดยสารของบริษัทฯ - มูลค่ารวม 14.85 ล้านบาท	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดไว้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552	เงื่อนไข/นโยบายราคา สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2551	เงื่อนไข/นโยบายราคา สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2551
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
บริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด (บริษัทร่วม)	- บริษัท ถือหุ้นในบริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด ร้อยละ 30 - ผู้ถือหุ้นของ บริษัท คือ นายวีศักดิ์ เรืองหมาก เป็นประธานกรรมการ นายพิชัย จิณบุญศรี และนายฉัตรทิติคุณสาร เป็นกรรมการของ บริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด	- บริษัท ซื้ออาหารและบริการจาก บริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด - ยอดรวม 3.57 ล้านบาท - ยอดคงค้าง 0.77 ล้านบาท - บริษัท ขายอาหารและบริการให้ บริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด - ยอดรวม 3.07 ล้านบาท - ยอดคงค้าง 0.22 ล้านบาท	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด	- บริษัท ซื้ออาหารและบริการจาก บริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด - ยอดรวม 9.27 ล้านบาท - ยอดคงค้าง 2.01 ล้านบาท - บริษัท ขายอาหารและบริการให้ บริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด - ยอดรวม 3.31 ล้านบาท - ยอดคงค้าง 0.35 ล้านบาท	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด (บริษัทร่วม)	- บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด ร้อยละ 30 - ผู้ถือหุ้นของ บริษัท คือ นายวัชรพงษ์คุณท์ เป็น รองประธานกรรมการ (เรื่ออากาศเอกชนนคร) จำกัด เรือง นายธีรพล ไชยจินดาภิบาล และ นายณัฐ วัฒนวิบูลย์ เป็นกรรมการของ บริษัท โรงแรม ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด ทนายเหตุ เรืองอากาศเอกชนนคร จำกัด กรรมการร่างคำฟ้องคดีตามมติที่ประชุมคณะกรรมการ เมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2552	บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพัก จากบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด สำหรับผู้โดยสารของ บริษัท - ยอดรวม 41.20 ล้านบาท	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด	บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพัก จากบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด สำหรับผู้โดยสารของ บริษัท - ยอดรวม 101.69 ล้านบาท	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (บริษัทร่วม)	บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด ร้อยละ 39 กรรมการของ บริษัท คือ นายพิชิต สุทธิพงษ์ เป็นประธานกรรมการ นายระวีศักดิ์ จิตต์นิลธภาพ และนายวัชรพล ฤทธิเดช และผู้ถือหุ้นของ บริษัท คือ นางงามนิคค์ สมบัติศิริบุณย์ นายธรรมศักดิ์ จุติวงศ์ นายปณิธิศ หนะวดี นายศิริพงษ์ เรืองจิตพัฒนสุ และนายศุภฤทธิ์ บุญผาคำ เป็นกรรมการบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด ทนายเหตุ นางงามนิคค์ สมบัติศิริบุณย์ นายธรรมศักดิ์ จุติวงศ์ และนายปณิธิศ หนะวดี รองอธิการบดีมหาวิทยาลัยราชภัฏวชิรเวศน์ กรุงเทพมหานคร และนายศุภฤทธิ์ บุญผาคำ เป็นกรรมการบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2552 และ นายพิชิต สุทธิพงษ์ ได้ลาออกจากตำแหน่งกรรมการของ บริษัทฯ เมื่อวันที่ 23 เมษายน 2552	บริษัทฯ ให้บริการเช่าเครื่องบินและ บริการด้านธุรกิจการบินแก่ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด - ยอดรวม 921.67 ล้านบาท - ยอดคงค้าง 122.28 ล้านบาท	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด	บริษัทฯ ให้บริการเช่าเครื่องบินและ บริการด้านธุรกิจการบินแก่ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด - ยอดรวม 2,022.38 ล้านบาท - ยอดคงค้าง 123.37 ล้านบาท	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552	เงื่อนไข/นโยบายราคา สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2551	เงื่อนไข/นโยบายราคา สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2551
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
บริษัท วนสงฆ์ภัณฑ์ จำกัด (บริษัทร่วมลงทุน)	- บริษัท วนสงฆ์ภัณฑ์ จำกัด ร้อยละ 8.35 - ผู้บริหารของบริษัทฯ คือ นาย ประจวบ เกียรติ นันทา เป็น กรรมการของบริษัท วนสงฆ์ภัณฑ์ จำกัด	บริษัท ซื้อบริการขนส่งน้ำจากโรงงาน ไปที่ท่าอากาศยานจากบริษัท วนสงฆ์ภัณฑ์ จำกัด - มูลค่ารวม 3.18 ล้านบาท	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับการกำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด	บริษัท ซื้อบริการขนส่งน้ำจากโรงงาน ไปที่ท่าอากาศยานจากบริษัท วนสงฆ์ภัณฑ์ จำกัด - มูลค่ารวม 15.95 ล้านบาท - ยอดคงค้าง 0.97 ล้านบาท	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับการกำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
บริษัท วิทยุการบิน แห่งประเทศไทย จำกัด (บริษัทที่เกี่ยวข้อง และบริษัทร่วมลงทุน)	- กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้น รายใหญ่ และบริษัทถือหุ้นร้อยละ 2.73 ในบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด - ผู้บริหารของ บริษัทฯ คือ พลอากาศโท นพ. พงษ์เทพ เกษมทรัพย์ เป็นกรรมการของ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	- บริษัท ซื้อบริการนำร่อง (Navigation) และเช่าอุปกรณ์ จากบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด - มูลค่ารวม 1,147.54 ล้านบาท - บริษัท ขายบริการโดยสารเครื่องบิน ให้แก่บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด - มูลค่ารวม 1.69 ล้านบาท - ยอดคงค้าง 0.04 ล้านบาท	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับการกำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด	- บริษัท ซื้อบริการนำร่อง (Navigation) และเช่าอุปกรณ์ จากบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด - มูลค่ารวม 1,212.00 ล้านบาท - บริษัท ขายบริการโดยสารเครื่องบิน ให้แก่บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด - มูลค่ารวม 20.38 ล้านบาท - ยอดคงค้าง 0.05 ล้านบาท	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับการกำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด

● ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของรายการระหว่างกัน

กรรมการตรวจสอบได้พิจารณารายการระหว่างกันสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 และมีความเห็นว่า รายการระหว่างกันดังกล่าว เป็นรายการที่เป็นไปตามธุรกิจปกติของบริษัทฯ มีความสมเหตุสมผลในการกำหนดราคาและ เงื่อนไขอื่น ๆ ตามราคาตลาดเช่นเดียวกับการกำหนดราคาให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และไม่มีการถ่ายเท ผลประโยชน์ระหว่างบริษัทฯ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทร่วมลงทุน บริษัทที่เกี่ยวข้องและผู้ถือหุ้น

สำหรับรายการค้าประกันเงินกู้โดยกระทรวงการคลังและการกู้ยืมเงินต่อจากกระทรวงการคลัง ซึ่งกระทรวงการคลัง เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ ทำให้บริษัทฯ สามารถกู้เงินได้ในอัตราและเงื่อนไขที่เป็นไปตามราคาตลาดหรือดีกว่าเมื่อ เทียบกับกรณีที่ไม่มีการค้าประกันเงินกู้หรือกรณีบริษัทฯ กู้ยืมเงินโดยตรงจากสถาบันการเงินอื่น ๆ

● ขั้นตอนการอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน

การเข้าทำรายการระหว่างกันข้างต้น เป็นไปตามธุรกิจปกติของบริษัทฯ และได้ดำเนินการอนุมัติตามขั้นตอนของ บริษัทฯ ซึ่งมีมาตรการที่รัดกุมของระเบียบราชการและรัฐวิสาหกิจ ทั้งนี้ กรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องนั้น ๆ จะไม่มีส่วนในการอนุมัติการทำรายการ

● นโยบายการทำรายการระหว่างกันในอนาคต

กรรมการตรวจสอบและบริษัทฯ จะร่วมกันดูแลรายการระหว่างกันดังกล่าวที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตว่าจะเป็นไปได้ด้วย ความสมเหตุสมผลและมีอัตราตอบแทนที่ยุติธรรม พร้อมทั้งผ่านการอนุมัติตามขั้นตอนและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง อย่างถูกต้อง และจะเปิดเผยชนิดและมูลค่าของรายการระหว่างกันของบริษัทฯ กับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งภายใต้ ประกาศและข้อบังคับของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ด.) และตลาดหลักทรัพย์ แห่งประเทศไทย (คตท.)

คำอธิบายผลการดำเนินงาน

และการวิเคราะห์ฐานะทางการเงิน



สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552
ของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

1. ผลการดำเนินงานของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย (บริษัทฯ)

สืบเนื่องจากผลกระทบจากวิกฤตการณ์ต่าง ๆ ที่กระทบต่อผลการดำเนินงานและสถานะทางการเงินของบริษัทฯ ในปี 2551 บริษัทฯ จึงได้จัดทำแผนฟื้นฟูธุรกิจระยะเร่งด่วนเพื่อกำหนดแผนแก้ไขปัญหาการดำเนินธุรกิจและดูแลสภาพคล่องทางการเงินของบริษัทฯ สำหรับปี 2552 โดยการรักษาและเพิ่มคุณภาพรายได้ การควบคุมค่าใช้จ่ายและชะลอการลงทุน และการดูแลสภาพคล่องทางการเงิน ทั้งนี้บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามแผนดังกล่าว รวมทั้งได้มีการปรับให้เหมาะสมกับสถานการณ์และวิกฤตการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นระหว่างปี 2552 จนทำให้ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ มีกำไร และสามารถจัดหาเงินทุนให้สอดคล้องกับความต้องการเงินทุนเพื่อทดแทนเงินกู้เดิมและรักษาสภาพคล่องได้ตามแผนฯ

ในปีบัญชี 2552 ซึ่งเริ่มตั้งแต่เดือนมกราคม ถึงสิ้นเดือนธันวาคม 2552 บริษัทฯ ยังคงเผชิญกับวิกฤตการณ์ต่าง ๆ นับตั้งแต่ภาวะเศรษฐกิจโลกถดถอยต่อเนื่องจากปีก่อน การแพร่ระบาดของไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ 2009 (H1N1) ซึ่งกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินทั่วโลกทำให้การเดินทางระหว่างประเทศชะลอตัวลงมากในช่วงไตรมาส 2 ตลอดจนผลต่อเนื่องจากความไม่สงบทางการเมืองในประเทศในช่วงปลายปี 2551 และเหตุการณ์ความรุนแรงในประเทศในช่วงสงกรานต์ ล้วนเป็นปัจจัยลบที่ส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2552 โดยบริษัทฯ ได้ปรับลดเที่ยวบินในเส้นทางภูมิภาคและข้ามทวีปให้สอดคล้องกับสภาพตลาดและสถานการณ์ดังกล่าว และได้เปิดเส้นทางบินตรงกรุงเทพฯ-ฮอสโล ประเทศนอร์เวย์ เพื่อรองรับความต้องการของตลาดปัจจุบันและโอกาสในการขยายตัวต่อไป อย่างไรก็ตาม ในไตรมาส 4 ภาวะเศรษฐกิจโลกเริ่มฟื้นตัว และเป็นช่วงที่มีผู้โดยสารเดินทางหนาแน่น บริษัทฯ ได้ทยอยเพิ่มเที่ยวบินตามแผนที่วางไว้ ซึ่งสอดคล้องกับปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับผลจากการดำเนินตามแผนฟื้นฟูธุรกิจของบริษัทฯ ทั้งจากการรักษาและเพิ่มคุณภาพรายได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผลจากมาตรการควบคุมค่าใช้จ่ายและการลงทุนซึ่งมีการติดตามอย่างใกล้ชิดเพื่อให้เป็นไปตามเป้าหมาย ส่งผลให้ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ โดยรวมทั้งปี 2552 สามารถกลับมามีกำไรได้อีกครั้งหนึ่ง โดยสรุปผลการดำเนินงานประจำปี 2552 ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	2552	2551	อัตราเปลี่ยนแปลง
รายได้รวม	163,875	202,606	- 19.1%
ค่าใช้จ่ายรวม*	155,768	226,206	- 31.1%
กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	3,167	(4,471)	+ 170.8%
กำไร(ขาดทุน)ก่อนภาษีเงินได้	8,107	(23,600)	+ 134.4%
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	7,344	(21,379)	+ 134.4%
กำไร(ขาดทุน)สุทธิต่อหุ้น (บาท)	4.32	(12.58)	+ 134.3%
EBITDA	30,297	13,619	+ 122.5%

* รวมส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสียและต้นทุนทางการเงิน

ในปี 2552 บริษัทฯ มีรายได้รวมทั้งสิ้น 163,875 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 38,731 ล้านบาท หรือร้อยละ 19.1 สาเหตุสำคัญเนื่องจากการแข่งขันด้านราคาที่สูงขึ้น ปริมาณการขนส่งที่ลดลง ประกอบกับอัตราค่าธรรมเนียมขดเซย คำนำนันลดลงตามราคาเฉลี่ยน้ำมันที่ลดลง ส่วนค่าใช้จ่ายรวมมีจำนวนทั้งสิ้น 155,768 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อนซึ่งรวม สํารองขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบิน A340-500 และสํารองค่าความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากกรณีของบริษัทฯ ถูกฟ้อง คดีละเมิดกฎหมายการป้องกันการค้ำที่ไม่เป็นธรรมถึง 70,438 ล้านบาท หรือร้อยละ 31.1 สาเหตุสำคัญเนื่องจากราคา น้ำมันโดยเฉลี่ยต่ำกว่าปีก่อน ปริมาณการผลิตและการขนส่งลดลง และผลจากการลดค่าใช้จ่ายค่าเงินงานตามแผนฟื้นฟูธุรกิจ และการควบคุมและบริหารจัดการค่าใช้จ่ายที่ดำเนินการอย่างต่อเนื่องมาจากรปีก่อน ประกอบกันมีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน เงินตราต่างประเทศ ในขณะที่ปีก่อนขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ เป็นผลให้ในปี 2552 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิ 7,344 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 4.32 บาท เปรียบเทียบกับปีก่อนซึ่งขาดทุนสุทธิ 21,379 ล้านบาท คิดเป็น ขาดทุนต่อหุ้น 12.58 บาท โดยมี EBITDA เท่ากับ 30,297 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 16,678 ล้านบาท

ปริมาณการผลิตและการขนส่ง

		2552	2551		อัตราเปลี่ยนแปลง
ปริมาณการผลิตรวม	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	10,499	10,938	-	4.0 %
ปริมาณการขนส่งรวม	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	6,908	7,458	-	7.4 %
อัตราส่วนการบรรทุก	(%)	65.8	68.2	-	2.4
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	72,031	75,391	-	4.5 %
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	52,593	56,377	-	6.7 %
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	73.0	74.8	-	1.8
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	4,016	4,152	-	3.3 %
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	2,092	2,292	-	8.7 %
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	52.1	55.2	-	3.1
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	18.48	18.71	-	1.2 %
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	326,008	342,175	-	4.7 %
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	11.2	11.7	-	4.3 %

เนื่องจากผลกระทบจากวิกฤตการณ์ต่างๆ ส่งผลต่อการเดินทางของผู้โดยสาร ตลอดจนการขนส่งสินค้าลดลง บริษัทฯ ได้ปรับลดจำนวนเที่ยวบินให้เหมาะสมกับสภาวะการณ์ โดยในปี 2552 บริษัทฯ มีปริมาณการผลิตรวม (Available Ton -Kilometer : ATK) ลดลงจากปีก่อนร้อยละ 4 ในขณะที่ปริมาณการขนส่งรวม (Revenue Ton-Kilometer : RTK) ลดลงร้อยละ 7.4 อัตราส่วนการบรรทุกรวม (Load Factor) เฉลี่ยร้อยละ 65.8 ลดลงจากปีก่อน ซึ่งเฉลี่ยร้อยละ 68.2 โดยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat - Kilometer : ASK) ลดลงจากปีก่อนร้อยละ 4.5 ส่วนปริมาณ การขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger - Kilometer : RPK) ลดลงร้อยละ 6.7 อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ยร้อยละ 73.0 ต่ำกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ยร้อยละ 74.8

ในปี 2552 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบิน A330-300 ในเดือนเมษายน พฤษภาคม และกรกฎาคม เดือนละ 1 ลำ เพื่อให้ให้บริการผู้โดยสารในเส้นทางภูมิภาคและทดแทนเครื่องบินที่ปลดระวาง นอกจากนี้ในปลายเดือนธันวาคม 2552 ยังได้รับมอบเครื่องบิน A330-300 อีก 3 ลำ ซึ่งอยู่ระหว่างการรอติดตั้งเก้าอี้ขึ้นประหยัดเนื่องจากบริษัทผู้ผลิตอยู่ระหว่าง ขอใบรับรองมาตรฐานด้านความปลอดภัยจากองค์การสากลที่เกี่ยวข้อง อย่างไรก็ตามบริษัทฯ สามารถเรียกสำรองค่าเสียหาย ที่เกิดจากความล่าช้าจากบริษัทดังกล่าวได้ รวมทั้งบริษัทฯ ก็ได้เตรียมดำเนินการจัดหาผู้ผลิตรายอื่นควบคู่กันไปเพื่อแก้ไข ปัญหาดังกล่าวในกรณีที่บริษัทผู้ผลิตเดิมไม่สามารถส่งมอบเก้าอี้ได้

รายได้

ในปี 2552 บริษัทฯ มีรายได้รวมทั้งสิ้น 163,875 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 38,731 ล้านบาท หรือร้อยละ 19.1 โดยสรุปดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	2552	2551	อัตราเปลี่ยนแปลง
รายได้จากกิจการขนส่ง			
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	134,479	164,319	- 18.2%
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	19,348	26,754	- 27.7%
รวมรายได้จากกิจการขนส่ง	153,827	191,073	- 19.5%
รายได้จากกิจการอื่น	7,776	9,045	- 14.0%
รวมรายได้จากการขายและการให้บริการ	161,603	200,118	- 19.2%
ดอกเบี้ยรับ	178	493	- 63.9%
รายได้อื่น	2,094	1,995	+ 5.0%
รวมรายได้	163,875	202,606	- 19.1%

รายได้จากการขายและการให้บริการ บริษัทฯ มีรายได้จากการขายและการให้บริการรวม 161,603 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 38,515 ล้านบาท หรือร้อยละ 19.2 ประกอบด้วย

รายได้จากกิจการขนส่ง บริษัทฯ มีรายได้จากกิจการขนส่ง 153,827 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 37,246 ล้านบาท หรือร้อยละ 19.5 เนื่องจาก

- รายได้ค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกิน (รวมรายได้ค่าธรรมเนียมขนส่งและค่าน้ำหนักส่วนเกินและค่าประกันภัยที่เรียกเก็บจากผู้โดยสาร) มีจำนวนทั้งสิ้น 134,479 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 29,840 ล้านบาท หรือร้อยละ 18.2 สาเหตุสำคัญเนื่องจาก
 - รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยลดลงจากปีก่อนร้อยละ 10.1 เนื่องจากการแข่งขันด้านราคาที่รุนแรง บริษัทฯ จึงได้ปรับกลยุทธ์ด้านการตลาดต่าง ๆ เพื่อกระตุ้นยอดขายและรักษาส่วนแบ่งทางการตลาด
 - รายได้ค่าธรรมเนียมขนส่งค่าน้ำหนักส่วนเกินต่ำกว่าปีก่อน 9,449 ล้านบาท เนื่องจากราคาค่าน้ำหนักส่วนเกินลดลง ทำให้มีการปรับอัตราค่าธรรมเนียมขนส่งค่าน้ำหนักส่วนเกินลง
 - ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารลดลงตามสภาพตลาดโดยรวม
- รายได้ค่าระวางขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์รวมทั้งสิ้น 19,348 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 7,406 ล้านบาท หรือร้อยละ 27.7 เนื่องจาก
 - รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วยลดลงจากปีก่อนร้อยละ 12.3 เนื่องจากการแข่งขันด้านราคา
 - รายได้ค่าธรรมเนียมขนส่งค่าน้ำหนักส่วนเกินต่ำกว่าปีก่อน 3,504 ล้านบาท เนื่องจากราคาค่าน้ำหนักส่วนเกินลดลง ทำให้มีการปรับอัตราค่าธรรมเนียมขนส่งค่าน้ำหนักส่วนเกินลง
 - สภาพเศรษฐกิจทำให้การส่งออกและนำเข้าหดตัว ซึ่งส่งผลให้ปริมาณการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ลดลง

รายได้เฉลี่ยต่อหน่วยจากการขนส่งผู้โดยสารและพัสดุภัณฑ์ ไม่รวมค่าธรรมเนียมขนส่งค่าน้ำหนักส่วนเกินและค่าเบี้ยประกันภัย สรุปได้ดังนี้

	2552	2551	อัตราเปลี่ยนแปลง	
รายได้เฉลี่ยต่อหน่วยรวมทั้งระบบ (บาท/ตัน-กิโลเมตร)	17.99	19.90	-	9.6%
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/คน-กิโลเมตร)	2.05	2.28	-	10.1%
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/ตัน-กิโลเมตร)	7.13	8.13	-	12.3%

รายได้จากกิจการอื่น บริษัทฯ มีรายได้จากกิจการอื่นส่วนใหญ่ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจย่อย ซึ่งได้แก่ การซ่อมบำรุงเครื่องบิน การบริการสินค้า การบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น การบริการผู้โดยสารภาคพื้น และ กักตุนและครัวการบิน และรายได้ของบริษัท ไทย-อะมาคัส เซาท์อีสต์ เอเชีย จำกัด มีจำนวนรวม 7,776 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 1,269 ล้านบาทหรือร้อยละ 14.0 ส่วนใหญ่เนื่องจากผู้โดยสารเดินทางเข้า-ออกประเทศลดลง และสายการบิน ลูกค้าลดจำนวนเที่ยวบินลง

ดอกเบียร์ มีจำนวน 178 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 315 ล้านบาท หรือร้อยละ 63.9 เนื่องจากอัตราดอกเบี้ยเงินฝากลดลงเมื่อเทียบกับปี 2551

รายได้อื่น มีจำนวน 2,094 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 99 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.0 สาเหตุสำคัญเนื่องจาก

- รายได้ค่าเช่าเชยจากการส่งมอบเครื่องบิน A380-800 จำนวน 6 ลำ ลำช้า จำนวน 738 ล้านบาท
- รายได้จากค่าธรรมเนียมสนามบินที่เรียกเก็บกับผู้โดยสารแต่สายการบินอื่นหรือประเทศที่บริษัทฯ ขนส่งผู้โดยสารไป ไม่ได้เรียกเก็บเงินมาเกินกว่า 3 ปี ลดลงจากปีก่อน 413 ล้านบาท
- กำไรจากการจำหน่ายทรัพย์สินลดลงจากปีก่อน 141 ล้านบาท

ค่าใช้จ่าย

ในปี 2552 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 155,768 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 70,438 ล้านบาท หรือร้อยละ 31.1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	2552	2551	อัตราเปลี่ยนแปลง	
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	47,015	89,460	-	47.4%
ค่าใช้จ่ายบุคลากร	26,191	30,534	-	14.2%
ค่าตอบแทนผู้บริหาร	61	94	-	35.1%
ค่าบริการการบิน	17,692	19,939	-	11.3%
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	5,243	6,542	-	19.9%
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	10,321	10,848	-	4.9%
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	21,023	20,281	+	3.7%
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	1,532	3,651	-	58.0%
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	8,496	8,827	-	3.7%
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	6,221	6,932	-	10.2%
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	760	751	+	1.2%
ค่าความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกรณีกฎหมายการป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม	-	4,290	-	100.0%
ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์	529	4,750	-	88.9%
ค่าใช้จ่ายอื่น	8,104	9,285	-	12.7%
ผลขาดทุน(กำไร)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(3,167)	4,471	-	170.8%
ต้นทุนทางการเงิน	5,738	5,486	+	4.6%
ส่วนแบ่งขาดทุน(กำไร)จากเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย	9	65	-	86.2%
รวมค่าใช้จ่าย	155,768	226,206	-	31.1%

สรุปค่าใช้จ่ายที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญในปี 2552 ได้แก่

ค่าน้ำมันเครื่องบิน 47,015 ล้านบาท ซึ่งรวมค่าขาดหยกการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน 1,286 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 42,445 ล้านบาท หรือร้อยละ 47.4 สาเหตุสำคัญเนื่องจาก

- ราคาน้ำมันโดยเฉลี่ยต่ำกว่าปีก่อนถึงร้อยละ 44.4
- ปริมาณการใช้น้ำมันลดลงจากปีก่อนร้อยละ 5.7 ตามปริมาณการผลิตที่ลดลง

ค่าใช้จ่ายบุคลากร 26,191 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 4,343 ล้านบาท หรือร้อยละ 14.2 เนื่องจาก

- ในปีก่อนมีค่าใช้จ่ายโครงการร่วมใจจากองค์กรประมาณ 1,300 ล้านบาท และส่งผลต่อเนื่องทำให้ค่าใช้จ่ายบุคลากรในปีนี้ลดลงด้วย
- มาตรการควบคุมและลดค่าใช้จ่ายตามแผนฟื้นฟูของบริษัทฯ โดยการบริหารจัดการ ควบคุม และกวดขันอย่างเข้มงวดในการทำงานล่วงเวลา ทำให้ค่าใช้จ่ายค่าล่วงเวลาลดลง

ค่าบริการการบิน 17,692 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 2,247 ล้านบาท หรือร้อยละ 11.3 สาเหตุหลักเนื่องจากปริมาณการผลิตลดลง รวมทั้งผลจากการเจรจาต่อรองขอปรับลดค่าบริการต่าง ๆ ทั้งในและต่างประเทศตามมาตรการลดค่าใช้จ่ายของแผนฟื้นฟูธุรกิจ

ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักรบินและลูกเรือ 5,243 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 1,299 ล้านบาท หรือร้อยละ 19.9 สาเหตุหลักเนื่องจากปริมาณการผลิตลดลง และการเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารค่าใช้จ่ายตามมาตรการลดค่าใช้จ่ายของแผนฟื้นฟูธุรกิจ เช่น การปรับลดจำนวนวันพักค้างคืนของนักรบินและลูกเรือ

ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ 1,532 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 2,119 ล้านบาท หรือร้อยละ 58.0 เนื่องจากจำนวนเครื่องบินเช่าลดลง และอัตราค่าเช่าเครื่องบินลดลงจากการต่อสู้สัญญา

ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ 529 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 4,221 ล้านบาท หรือร้อยละ 88.9 โดยในปี 2552 บริษัทฯ ได้ตั้งสำรองขาดทุนจากการด้อยค่าของอะไหล่เครื่องบินและเครื่องยนต์หมุนเวียน 529 ล้านบาท ส่วนในปี 2551 บริษัทฯ ได้ตั้งสำรองการด้อยค่าของเครื่องบิน A340-500 จำนวน 4 ลำ ซึ่งมีราคาประเมินต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีจำนวน 4,426 ล้านบาท

ค่าใช้จ่ายอื่น 8,104 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 1,181 ล้านบาท หรือร้อยละ 12.7 เนื่องจากค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานอื่นลดลง เช่น ค่าเช่าสำนักงานและสาธารณูปโภค ค่าเดินทางและยานพาหนะและค่าสิทธิประโยชน์

กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 3,167 ล้านบาทซึ่งส่วนใหญ่เกิดจาก ณ วันสิ้นงวด เงินบาทแข็งค่าเมื่อเทียบกับเงินสกุลหลัก ทำให้บริษัทฯ มีกำไรจากการปรับยอดเงินกู้ที่เป็นเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท

ต้นทุนทางการเงิน 5,738 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 252 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.6 สาเหตุหลักเนื่องจากเงินกู้ยืมเพิ่มขึ้น

ส่วนแบ่งกำไร (ขาดทุน) จากเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย ขาดทุนจำนวน 9 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 56 ล้านบาท โดยในปีนี้บริษัทฯ ได้รับส่วนแบ่งกำไรจากบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด รวม 103 ล้านบาท ในขณะที่บริษัท โรงแรมรอยัลธออคิด (ประเทศสเปน) จำกัด (มหาชน) บริษัท คอนเมอชิงอินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด และบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด มีส่วนแบ่งขาดทุนรวม 112 ล้านบาท

2. ฐานะทางการเงินของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวมมีมูลค่ารวมทั้งสิ้น 271,694 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2551 จำนวน 12,159 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.7 ประกอบด้วยสินทรัพย์หมุนเวียนและสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน เป็นสัดส่วนร้อยละ 17.4 และ 82.6 ของสินทรัพย์รวม ตามลำดับ โดยมีองค์ประกอบของสินทรัพย์ ดังนี้

	31 ธันวาคม 2552		31 ธันวาคม 2551	
	ล้านบาท	% ของสินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของสินทรัพย์รวม
สินทรัพย์หมุนเวียน	47,288	17.4	42,122	16.2
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิ	213,505	78.6	207,064	79.8
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	10,901	4.0	10,349	4.0

สินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 5,166 ล้านบาท หรือร้อยละ 12.3 สาเหตุหลักเนื่องจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น 6,854 ล้านบาท

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิเพิ่มขึ้น 6,441 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.1 สาเหตุหลักเนื่องจากการรับมอบเครื่องบินใหม่ A330-300 จำนวน 6 ลำ และซื้อคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงาน B777-200 1 ลำ

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 บริษัทฯ มีหนี้สินรวมทั้งสิ้น 218,450 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 จำนวน 4,797 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.2 โดยมีองค์ประกอบของหนี้สิน ดังนี้

	31 ธันวาคม 2552		31 ธันวาคม 2551	
	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม
หนี้สินหมุนเวียน				
(ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)	54,961	25.2	79,307	37.1
หนี้สินระยะยาว	154,900	70.9	125,693	58.8
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	8,589	3.9	8,653	4.1

หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 จำนวน 24,346 ล้านบาท หรือร้อยละ 30.7 สาเหตุหลักเนื่องจาก

- บริษัทฯ ได้ปรับโครงสร้างเงินกู้ โดยจัดหาเงินกู้ระยะยาวมาชำระคืนเงินกู้ยืมระยะสั้น ทำให้เงินกู้ระยะสั้นลดลง 20,372 ล้านบาท
- รายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นรายได้จากการขายบัตรโดยสารที่บริษัทฯ ได้รับชำระเงินแล้ว แต่ผู้โดยสารยังไม่ได้ใช้บริการ ลดลง 5,313 ล้านบาท สาเหตุสำคัญเนื่องจากรายได้ลดลงจากผลกระทบจากวิกฤตการณ์ต่างๆ
- ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายลดลง 2,128 ล้านบาท

หนี้สินระยะยาว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 ซึ่งรวมหนี้ที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี มีจำนวนทั้งสิ้น 154,900 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2551 จำนวน 29,207 ล้านบาท หรือร้อยละ 23.2 สาเหตุหลักเนื่องจากการปรับโครงสร้างเงินกู้ โดยบริษัทฯ ได้กู้เงินระยะยาวมาชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นบางส่วนเพื่อแก้ไขปัญหาสภาพคล่องและได้กู้เงินตามสัญญาเข้าการเงินเพื่อจัดหาเครื่องบินจำนวน 6 ลำ ซึ่งทำให้สินทรัพย์ของบริษัทฯ เพิ่มขึ้น

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 มีจำนวน 8,589 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2551 จำนวน 64 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.7

ส่วนของผู้อถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 บริษัทฯ มีส่วนของผู้ถือหุ้น 53,244 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2551 จำนวน 7,362 ล้านบาท หรือร้อยละ 16 เนื่องจากมีกำไรจากการดำเนินงาน

โครงสร้างเงินทุน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 ประกอบด้วยหนี้สินรวม 218,450 ล้านบาท หรือเท่ากับสัดส่วนร้อยละ 80.4 และมีส่วนของผู้ถือหุ้น 53,244 ล้านบาทหรือเท่ากับสัดส่วนร้อยละ 19.6

สภาพคล่องทางการเงิน

บริษัทฯ ได้จัดหาเงินทุนให้สอดคล้องกับความต้องการเงินทุนเพื่อทดแทนเงินกู้เดิมและรักษาสภาพคล่องตามแนวทางการจัดหาเงินทุนของแผนฟื้นฟูธุรกิจระยะเร่งด่วนของบริษัทฯ ตามที่ได้กล่าวมาแล้ว รวมทั้งอยู่ระหว่างดำเนินการปรับโครงสร้างทางการเงินให้เหมาะสมโดยได้มีการปรับแผนเป็นระยะ ๆ ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เกิดขึ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด 14,300 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันต้นงวดจำนวน 6,854 ล้านบาท โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่างๆ ดังนี้

- เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน 28,523 ล้านบาท
- เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน 14,472 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นเงินจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องบินและเครื่องยนต์ A330-300 และ A380-800 เงินจ่ายค่าเครื่องบิน A330-300 จำนวน 6 ลำ และซื้อคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงาน B777-200 1 ลำ

- เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน 7,085 ล้านบาท ประกอบด้วย
 - การออกหุ้นกู้จำนวน 4,790 ล้านบาท
 - การกู้ยืมเงินระยะยาวสุทธิ 22,484 ล้านบาท
 - การชำระคืนเงินกู้ยืมระยะสั้น 20,323 ล้านบาท
 - การชำระคืนหุ้นกู้ 7,500 ล้านบาท
 - การชำระคืนตัวสัญญาใช้เงินจ่าย ดอกเบี้ยเงินกู้ยืม และจ่ายเงินปันผลของบริษัทย่อยรวม 6,535 ล้านบาท

อัตราส่วนทางการเงิน

		2552	2551
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน	(%)	5.74	(3.33)
อัตรากำไรสุทธิ	(%)	4.54	(10.68)
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	(%)	2.76	(7.92)
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น	(%)	14.82	(37.54)
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)	(เท่า)	2.93	3.21
อัตราส่วนความสามารถในการชำระภาระผูกพัน (DSCR) ¹⁾	(เท่า)	1.13	0.47
อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย ²⁾	(เท่า)	5.28	2.48

หมายเหตุ : 1) อัตราส่วนความสามารถในการชำระภาระผูกพัน เท่ากับ EBITDAR/(การชำระคืนหนี้สินระยะยาว+ดอกเบี้ยจ่าย+ค่าเช่า)

2) อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย เท่ากับ EBITDA/ดอกเบี้ยจ่าย

สัญญาและการผูกพัน

1. บริษัทฯ มีการระดมทุนในการซื้อเครื่องบินที่ต้องชำระเป็นเงิน 39,109 ล้านบาท ประกอบด้วยเครื่องบิน A330-300 จำนวน 2 ลำ คาดว่าจะได้รับมอบในเดือนมีนาคม ปี 2553 และเครื่องบิน A380-800 จำนวน 6 ลำ คาดว่าจะได้รับมอบในระหว่างปี 2555-2556

2. บริษัทฯ มีการระดมทุนจากการทำสัญญาเช่าเครื่องบิน (Operating Leases) เป็นเงิน 171.88 ล้านเหรียญสหรัฐ หรือประมาณ 5,761 ล้านบาท (อัตราแลกเปลี่ยน 33.5168 บาท ต่อ 1 เหรียญสหรัฐ) ประกอบด้วยเครื่องบิน B737-400 จำนวน 3 ลำ B777-200 จำนวน 2 ลำ และ A330-300 จำนวน 2 ลำ ซึ่งจะหมดสัญญาเช่าในระหว่างปี 2557-2561

แนวทางการดำเนินธุรกิจ

และกลยุทธ์ของบริษัทฯ



บริษัทฯ กำหนดวิสัยทัศน์ในการเป็นสายการบินชั้นนำที่ลูกค้าเลือกใช้บริการเป็นอันดับแรก ให้บริการดีเลิศด้วยเสน่ห์ไทย (First Choice Carrier with Touches of Thai) ด้วยการสร้างความพึงพอใจสูงสุดแก่ลูกค้าและสร้างความยั่งยืนระหว่างบริษัทฯ กับลูกค้า โดยการสร้างประสบการณ์การเดินทางและความประทับใจด้วยเสน่ห์ไทยให้แก่ลูกค้าอย่างต่อเนื่อง ตลอดจนบริการที่ดีเลิศและสม่ำเสมอ ในทุกจุดสัมผัส

ผลจากภาวะเศรษฐกิจถดถอยทั่วโลกราคาน้ำมันที่สูงมากเป็นประวัติการณ์ การแข่งขันอย่างรุนแรง และความไม่สงบทางการเมืองภายในประเทศ ทำให้บริษัทฯ มีผลการดำเนินงานขาดทุนในปี 2551 ดังนั้นในปี 2552 บริษัทฯ จึงได้จัดทำแผนฟื้นฟูธุรกิจ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นจากทุกฝ่าย โดยประกอบด้วยแผนฟื้นฟูธุรกิจระยะเร่งด่วน และวางกรอบแนวทางการฟื้นฟูธุรกิจระยะต่อไป โดยมุ่งพัฒนาความสามารถในการแข่งขัน

แผนฟื้นฟูธุรกิจระยะเร่งด่วนจะเน้นที่ธุรกิจการขนส่งที่เป็นธุรกิจหลัก ประกอบด้วยแผน ดังนี้

- แผนการรักษาและเพิ่มคุณภาพรายได้
- แผนการควบคุมค่าใช้จ่ายและการลงทุน
- แผนการดูแลสภาพคล่องทางการเงิน

ทั้งนี้ เพื่อให้ผลประกอบการของบริษัทฯ สามารถบรรลุเป้าหมาย แผนฟื้นฟูดังกล่าวจึงได้จัดทำแผนปฏิบัติการ (Action Plan) รองรับ ดังนี้

- แผนการปรับลดกำลังการผลิต (Production Adjustment Plan) เพื่อปรับลดปริมาณที่นั่งผู้โดยสาร (Available Seats Kilometre : ASK) ให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาดที่ลดลง โดยที่สามารถรักษาอัตราภาระขนส่งผู้โดยสาร (Cabin Factor) ในระดับที่เหมาะสม
- แผนการบริหารรายได้ต่อหน่วยจากผู้โดยสาร (Revenue Management Plan) เพื่อเพิ่มรายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร โดยมีเป้าหมายในการรักษารายได้เฉลี่ยต่อหน่วยจากการขนส่งผู้โดยสาร (ไม่รวมค่าธรรมเนียมน้ำมัน) ให้สูงที่สุด
- แผนการบริหารจัดการค่าธรรมเนียมน้ำมัน (Fuel Surcharge Management Plan) เพื่อติดตามและปรับค่าธรรมเนียมน้ำมันให้ทันกับการเปลี่ยนแปลง
- แผนการเพิ่มรายได้จากการขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ (Cargo Revenue Improvement Plan) เพื่อเพิ่มรายได้จากการขนส่งสินค้า
- แผนควบคุมการลดค่าใช้จ่าย (Cost Reduction Plan) เพื่อลดค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานในส่วนที่ไม่ใช่น้ำมันเชื้อเพลิง (Non-fuel Expenses) ของปี 2552 ลง เมื่อเทียบกับค่าใช้จ่ายของปี 2551 โดยมีการกำหนดมาตรการลดค่าใช้จ่ายอย่างเข้มงวด ประชาสัมพันธ์และองค์กรเพื่อขอความร่วมมือจากพนักงาน

ในสิ้นปี 2552 พบว่าบริษัทฯ มีผลการดำเนินงานดีขึ้น โดยมีอัตราบรรทุกผู้โดยสารสูงกว่าเป้าหมาย รายได้ต่อหน่วย มีแนวโน้มสูงขึ้น การคิดค่าธรรมเนียมน้ำมันทำได้ครอบคลุมค่าใช้จ่ายน้ำมันส่วนที่เกินได้ทั้งหมด และสามารถลดค่าใช้จ่ายที่ไม่ใช่น้ำมันเชื้อเพลิงได้ถึง 12,744 ล้านบาท เมื่อเทียบกับค่าใช้จ่ายของปีที่ผ่านมา โดยเป็นการลดลงของค่าใช้จ่ายคงที่จำนวน 7,665 ล้านบาท คิดเป็นลดลงร้อยละ 17.2 โดยส่วนใหญ่เป็นค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรและค่าเช่าเครื่องบิน และค่าใช้จ่ายผันแปรลดลงจำนวน 5,109 ล้านบาท คิดเป็นลดลงร้อยละ 9.6 โดยส่วนใหญ่เป็นค่าใช้จ่ายด้านค่าบริการทางการบิน และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ จะเห็นได้ว่าบริษัทฯ สามารถลดค่าใช้จ่ายต่อหน่วยลงได้ถึงร้อยละ 9 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา

สำหรับปี 2553 เพื่อให้บริษัทฯ สามารถเติบโตอย่างแข็งแกร่งยิ่งขึ้น และสามารถแข่งขันได้ในสภาพแวดล้อมทางธุรกิจที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว บริษัทฯ จำเป็นต้องพัฒนาองค์กรให้มีคุณลักษณะสำคัญ 3 ประการ ได้แก่ เป็นองค์กรที่มุ่งเน้นลูกค้า มีขีดความสามารถในการแข่งขันและมีความคล่องตัวสูง รองรับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงได้ทันการณ์ เพื่อบรรลุเป้าหมายหลักที่จะสร้างการบินไทยให้แข็งแกร่งและยั่งยืน เป็นความภาคภูมิใจของประเทศไทย ด้วยการเป็นสายการบินชั้นนำอยู่ในกลุ่ม 3 อันดับแรกของเอเชีย และ 5 อันดับแรกของโลก

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์ (แผนวิสาหกิจ) ปี 2553 – 2557 ประกอบด้วย 9 กลยุทธ์ทางธุรกิจหลัก ดังนี้

1. กลยุทธ์การกำหนดตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ (Strategic Positioning Strategy) บริษัทฯ มีแผนในการปรับเปลี่ยนตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ให้สามารถให้บริการกลุ่มลูกค้าระดับพรีเมียมอย่างเต็มรูปแบบ (Premium Service Network Airline) และสำหรับกลุ่มลูกค้าที่มุ่งเน้นการเดินทางราคาประหยัด บริษัทฯ มีนโยบายสร้างความร่วมมือกับสายการบินนกแอร์ ตามแผนกลยุทธ์ Two-Brand Strategy โดยจะร่วมมือกับสายการบินนกแอร์ให้เป็น Regional Budget Airline ขึ้นมาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขัน
2. กลยุทธ์การสร้างคุณค่าให้แก่ลูกค้า (Customer Value Strategy) บริษัทฯ มุ่งเน้นการนำเสนอผลิตภัณฑ์และบริการที่ตอบสนองต่อความต้องการที่แตกต่างกันของลูกค้าแต่ละกลุ่ม และปรับปรุงคุณภาพของการบริการในทุกจุดสัมผัสเพื่อเพิ่มความพึงพอใจ รวมถึงการพัฒนาบริการเสริมเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value-added) ให้ผลิตภัณฑ์และบริการ
3. กลยุทธ์การพัฒนาเครือข่ายเส้นทางบินและฝูงบิน (Route Network and Fleet Strategy) บริษัทฯ มีแผนการมุ่งเน้นตลาดที่มีศักยภาพการทำการค้าสูง โดยเฉพาะตลาดในเส้นทางบินภูมิภาคเอเชียและตลาดยุโรป สร้างความร่วมมือกับสายการบินนกแอร์ในเส้นทางบินรองภายในประเทศและเส้นทางบินรองในภูมิภาคเอเชีย เน้นการเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินในเส้นทางบินปัจจุบันเพื่อเพิ่มความแข็งแกร่งของตลาด และให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทางของลูกค้า ขณะที่พิจารณาเปิดเส้นทางบินใหม่อย่างระมัดระวัง โดยอาศัยความร่วมมือกับพันธมิตรในการขยายเครือข่ายเส้นทางบินและร่วมมือกับพันธมิตรทางธุรกิจเพื่อเพิ่มทางเลือกให้แก่ลูกค้ามากขึ้น รวมทั้งปรับปรุงประสิทธิภาพของฝูงบิน โดยมุ่งเน้นที่ประสิทธิภาพการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและการลดปริมาณการปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ เพื่อร่วมรักษาสีเขียวสิ่งแวดล้อม และวางแผนการลดจำนวนแบบของเครื่องบิน (Fleet Simplification) ในระยะยาว
4. กลยุทธ์การพัฒนาผลิตภัณฑ์ (Product Strategy) บริษัทฯ ทำการศึกษาแนวโน้มของอุตสาหกรรมและคู่แข่ง และวางแผนปรับปรุงที่นั่งชั้นธุรกิจให้อยู่ในกลุ่มสายการบินชั้นนำ (Top Tier) และปรับปรุงที่นั่งชั้นประหยัดให้สามารถแข่งขันได้ รวมทั้งการพิจารณาทำตลาดในชั้นที่นั่ง Premium Economy เพื่อลดช่องว่างของผลิตภัณฑ์และตอบสนองความต้องการของกลุ่มลูกค้าชั้นประหยัดที่ต้องการความสะดวกสบายมากขึ้น

5. กลยุทธ์ด้านราคา การบริหารรายได้ และการจัดจำหน่าย (Pricing Revenue Management and Distribution Strategy) ในด้านการจัดจำหน่าย บริษัทฯ ยังคงมุ่งเน้นการบริหารรายได้ที่สามารถปรับเปลี่ยนได้รวดเร็ว สอดคล้องกับราคาดัชนีโดยสารของสายการบินในตลาด รวมทั้งเพิ่มสัดส่วนของการขายตรงและพัฒนากระบวนการขายออนไลน์ให้มีประสิทธิภาพ
6. กลยุทธ์ด้านโครงสร้างหน่วยธุรกิจ (BU Business Strategy) ส่วนของหน่วยธุรกิจมีแผนมุ่งเน้นให้หน่วยธุรกิจมีความรับผิดชอบต่อผลกำไร และเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการต้นทุนเพื่อรักษาฐานลูกค้าปัจจุบัน และหาแนวทางเพิ่มลูกค้าที่ปัจจุบันยังคงให้บริการตนเอง โดยในระยะยาวสามารถขยายธุรกิจไปยังตลาดอื่นๆ เมื่อมีความพร้อมและมีโอกาสจากการเปิดเสรีทางการบิน
7. กลยุทธ์การเพิ่มประสิทธิภาพต้นทุนและผลิตผล (Cost Efficiency and Productivity Strategy) บริษัทฯ มีแผนลดสัดส่วนของค่าใช้จ่ายคงที่ เพิ่มประสิทธิภาพของพนักงาน รวมทั้งการใช้ประโยชน์จากการจัดจ้างงานและแรงงานภายนอกให้มากขึ้น บริษัทฯ จะปรับเปลี่ยนกระบวนการทำงานและโครงสร้างองค์กร เพื่อลดความซ้ำซ้อน และนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการ นอกจากนี้ จะมีการปรับปรุงการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน เพื่อรองรับความผันผวนของราคาน้ำมันในอนาคต
8. กลยุทธ์การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารองค์กร (Organizational Effectiveness Strategy) บริษัทฯ มีแผนจะสร้างวัฒนธรรมการทำงานที่มุ่งเน้นผลงานและความรับผิดชอบ (Performance-based culture) ปรับปรุงกฎระเบียบและนโยบาย เพื่อลดขั้นตอนการทำงาน เพิ่มความคล่องตัว และเพิ่มการประสานงานระหว่างฝ่าย และการแบ่งปันข้อมูลเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโดยรวมขององค์กร
9. กลยุทธ์การสร้างความแข็งแกร่งทางการเงิน (Financial Strength Strategy) บริษัทฯ มีแผนจะสร้างความแข็งแกร่งทางการเงิน โดยการสร้างศักยภาพในการลงทุนเพื่อขยายกิจการให้แข่งขันได้ในระยะยาว เพิ่มความสามารถในการชำระหนี้ที่ถึงกำหนด ปรับโครงสร้างเงินทุนของบริษัทฯ ให้แข็งแกร่ง และปรับอายุของเงินทุนให้ใกล้เคียงกับอายุสินทรัพย์มากขึ้น นอกจากนี้ จะเพิ่มสภาพคล่องให้เหมาะสมเพื่อการมีเสถียรภาพทางการเงินที่จะดำเนินธุรกิจอย่างมั่นคง

เพื่อรองรับการแข่งขัน และสร้างความพึงพอใจของลูกค้า บริษัทฯ ได้กำหนดมาตรการที่เริ่มดำเนินการได้ทันที (Quick-Win initiatives) ดังนี้

- 1) สร้างความร่วมมือกับสายการบินนกแอร์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานในตลาด ภายในประเทศ และกำหนดตำแหน่งในการแข่งขันของสายการบินนกแอร์ให้เป็น Regional Budget Airline
- 2) ปรับปรุงการออกแบบอาหารและรสชาติ เพื่อเพิ่มความพึงพอใจของลูกค้า โดยปรับรายการอาหารและเครื่องดื่มให้ตรงกับความต้องการและรสนิยมของผู้โดยสาร (Route Localization)
- 3) ปรับปรุงในเรื่องผ้าห่ม และของแจกผู้โดยสารบนเครื่องบินให้มีคุณภาพ และสร้างความพึงพอใจให้แก่ลูกค้า
- 4) ลดเวลาการนำกระเป๋าผู้โดยสารขึ้นสายพานให้เร็วขึ้น เพื่อให้เป็นที่ประทับใจแก่ผู้โดยสารของบริษัทฯ และสายการบินลูกค้า
- 5) ปรับปรุงช่องทางการขายออนไลน์ โดยขยายการขายผ่านสื่อต่างๆ ทางตลาดอินเทอร์เน็ต เพื่อเพิ่มความสะดวกให้แก่ลูกค้า
- 6) บริหารจัดการด้านต้นทุนน้ำมันและจัดทำแผนประกันความเสี่ยงด้านราคาน้ำมันเพื่อกระจายความเสี่ยงและลดความผันผวนทางด้านราคาน้ำมันที่อาจจะเกิดขึ้นในระยะยาว รวมทั้งดำเนินการให้มีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมัน (Fuel Surcharge) ในระดับที่เหมาะสม
- 7) ดำเนินการจัดทำข้อตกลงผลการดำเนินงานของฝ่ายบริหาร (Performance-Base Culture) สำหรับกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และกรรมการผู้จัดการ เพื่อเสริมสร้างความรู้สึกร่วมรับผิดชอบต่อการ

ผลการดำเนินงานในรอบ 5 ปี



	ปี 2552 (ม.ค.-ธ.ค.)	ปี 2551 (ม.ค.-ธ.ค.)	ปี 2550 (ม.ค.-ธ.ค.)	ปี 2549 (ค.ธ.48-ก.ย.49)	ปี 2548 (ค.ธ.47-ก.ย.48)
จำนวนเครื่องบิน	91	89	90	87	87
จำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบิน (ชั่วโมง)	326,008	342,175	356,604	324,366	304,535
ปริมาณการผลิต (ล้านตัน-กม.)	10,499	10,938	11,521	10,269	9,791
ปริมาณการขนส่ง (ล้านตัน-กม.)	6,908	7,458	8,100	7,001	6,565
อัตราส่วนการบรรทุก (%)	65.8	68.2	70.3	68.2	67.1
จำนวนผู้โดยสาร (000)	18,477	18,710	19,884	18,574	18,133
ปริมาณที่นั่ง (ล้านที่นั่ง-กม.)	72,031	75,391	78,032	71,594	69,843
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านคน-กม.)	52,593	56,377	61,615	53,989	49,931
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (%)	73.0	74.8	79.0	75.4	71.5
ปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กม.)	4,016	4,152	4,498	3,780	3,492
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กม.)	2,092	2,292	2,456	2,048	1,986
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (%)	52.1	55.2	54.6	54.2	56.9
จำนวนพนักงาน (คน)	27,002	27,193	27,285	26,488	25,876
กำไรก่อนหักภาษีเงินได้ (ล้านบาท)	8,107	(23,600)	6,338	12,822	9,906

นิยามศัพท์ทางการบิน

ปริมาณการผลิตคิดเป็น ต้น-กิโลเมตร

คือ ะวางบรรทุกของเครื่องบิน คูณ ระยะทางบิน

ปริมาณการขนส่งคิดเป็น ต้น-กิโลเมตร

คือ น้ำหนักผู้โดยสาร สัมภาระเกินพิกัด พัสดุ 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 ต้น-กิโลเมตร

คือ ะวางบรรทุกพัสดุภัณฑ์ คูณ ระยะทางบิน

ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์คิดเป็น ต้น-กิโลเมตร

คือ น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ที่ทำการขนส่ง คูณ ระยะทางที่ขนส่ง

อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์

คือ ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์
เทียบเป็นร้อยละของปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์

ระวางบรรทุกของเครื่องบิน

คือ ปริมาณน้ำหนักสูงสุดซึ่งเครื่องบินสามารถบรรทุกได้
น้ำหนักในที่นี่ หมายถึงน้ำหนักผู้โดยสาร สัมภาระเกินพิกัด
พัสดุและไปรษณีย์ภัณฑ์

รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการ ในการจัดทำรายงานทางการเงินประจำปี 2552



คณะกรรมการบริษัทฯ ตระหนักถึงหน้าที่และความรับผิดชอบในฐานะกรรมการของบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ในการกำกับดูแลให้รายงานทางการเงินประจำปี 2552 ของบริษัทฯ ป้องกันการทุจริตและการดำเนินการที่ผิดปกติ รวมทั้งได้ถือปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป ใช้นโยบายบัญชีที่เหมาะสมและถือปฏิบัติโดยสม่ำเสมอ ตลอดจนมีการพิจารณาถึงความสมเหตุสมผล และความรอบคอบในการจัดทำงบการเงินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และงบการเงินเฉพาะบริษัทฯ รวมถึงข้อมูลสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี 2552

ดังนั้น เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียเกิดความเชื่อมั่นต่อรายงานทางการเงินของบริษัทฯ คณะกรรมการบริษัทฯ จึงได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ ประกอบด้วย กรรมการอิสระผู้ซึ่งมีคุณสมบัติครบถ้วนตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ทำหน้าที่สอบทานให้บริษัทฯ มีการรายงานทางการเงิน และการดำเนินงานอย่างถูกต้องเพียงพอ มีการเปิดเผยข้อมูลรายการที่เกี่ยวข้องกัน หรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อย่างโปร่งใส ถูกต้อง และครบถ้วน รวมทั้งให้มีระบบบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน การตรวจสอบภายใน และการกำกับดูแลที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ ตลอดจนมีความครบถ้วนเพียงพอและเหมาะสมของกระบวนการติดตามการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ นโยบายต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

คณะกรรมการบริษัทฯ มีความเห็นว่า งบการเงินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และงบการเงินเฉพาะบริษัทฯ ประจำปีบัญชี 2552 สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 ที่คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานร่วมกับฝ่ายบริหารและผู้สอบบัญชีได้แสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสด ถูกต้อง ครบถ้วน เชื่อถือได้ สมเหตุสมผล ตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไปมีการใช้นโยบายบัญชีที่เหมาะสม และถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ มีการเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใสเพียงพอ และปฏิบัติถูกต้องตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

(นายอำพน กิตติอำพน)
ประธานกรรมการ

(นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์)
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

รายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ



เรียน ผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีมติแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วยกรรมการอิสระ 3 ท่าน ดังนี้

นายชัยเกษม	นิติสิริ	ประธานคณะกรรมการตรวจสอบ
นายบรรยง	พงษ์พานิช	กรรมการตรวจสอบ
นายวิระวงศ์	จิตต์มิตรภาพ	กรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบ ได้ปฏิบัติงานตามหน้าที่และความรับผิดชอบตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท และตามที่ได้กำหนดไว้ในกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งสอดคล้องกับแนวปฏิบัติที่ดีสำหรับคณะกรรมการตรวจสอบของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยมีนางเกสรี ธรรมรงค์ และนางรวีพร คูศิริฤณ เป็นที่ปรึกษาคณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งทั้งสองท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิด้านการบัญชีและการควบคุมภายใน

ในปี 2552 คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุมรวม 9 ครั้ง โดยกรรมการตรวจสอบทุกท่านเข้าร่วมประชุมครบถ้วนทุกครั้ง โดยสรุปผลการปฏิบัติงานในสาระสำคัญได้ดังนี้

1. การสอบทานให้บริษัทฯ มีรายงานทางการเงินอย่างถูกต้อง เพียงพอ และเชื่อถือได้

คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานงบการเงินรายไตรมาส และงบการเงินประจำปี 2552 ร่วมกับฝ่ายบริหาร ซึ่งรับผิดชอบในการจัดทำงบการเงิน และผู้สอบบัญชีซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบในการรายงานและแสดงความเห็นต่องบการเงินดังกล่าว รวมทั้งได้พิจารณาข้ออธิบายและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ โดยได้สอบถามรับฟังข้อสังเกต และคำชี้แจงจากผู้สอบบัญชีและฝ่ายบริหาร เพื่อให้มั่นใจว่าการจัดทำงบการเงินและการเปิดเผยข้อมูลเป็นไปตามมาตรฐานบัญชี ตามหลักการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้ประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีเป็นการเฉพาะโดยไม่มีฝ่ายบริหารของบริษัทฯ 1 ครั้ง และได้รายงานข้อสังเกตที่สำคัญของผู้สอบบัญชีแก่คณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาหรือเพื่อทราบ ตามความเหมาะสม

คณะกรรมการตรวจสอบ มีความเห็นว่า งบการเงินของบริษัทฯ มีความถูกต้อง ครบถ้วน และเชื่อถือได้ตามควรตามหลักการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป

2. การสอบทานให้บริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายในและระบบการตรวจสอบภายในที่เหมาะสม และมีประสิทธิผล

คณะกรรมการตรวจสอบได้ประเมินความเพียงพอและประสิทธิผลของระบบการควบคุมภายในโดยพิจารณาผลการจัดทำแบบประเมินการควบคุมภายในด้วยตนเอง ตามระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน ว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานการควบคุมภายใน พ.ศ. 2544 และรายงานจากฝ่ายบริหารเกี่ยวกับความเสี่ยงที่สำคัญของบริษัทฯ และแนวทางในการดำเนินการบริหารจัดการความเสี่ยงดังกล่าว รวมทั้งได้พิจารณารายงานผลการตรวจสอบจากสำนักงานการตรวจสอบภายใน ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบได้รายงานประเด็นที่เห็นว่ามีความสำคัญรวมทั้งความเห็นเพิ่มเติมของคณะกรรมการตรวจสอบแก่คณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาสั่งการตามความจำเป็นและเหมาะสม

คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาและอนุมัติแผนการตรวจสอบระยะยาวสำหรับปี 2553 - 2555 แผนการตรวจสอบประจำปีของสำนักงานการตรวจสอบภายใน ได้อนุมัติการปรับแผนการตรวจสอบเพื่อให้สอดคล้องกับความเสี่ยงของบริษัท และเหมาะสมกับทรัพยากรของสำนักงานการตรวจสอบภายใน และได้ให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางการปฏิบัติงานตรวจสอบ พร้อมทั้งได้กำกับติดตามผลการดำเนินงานของสำนักงานการตรวจสอบภายในทุกไตรมาส นอกจากนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้ประเมินผลการปฏิบัติงานของหัวหน้าสำนักงานการตรวจสอบภายใน และให้ความเห็นชอบการแต่งตั้งผู้บริหารตั้งแต่ระดับผู้อำนวยการขึ้นไปของสำนักงานการตรวจสอบภายใน

คณะกรรมการตรวจสอบ มีความเห็นว่า บริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายใน และระบบการตรวจสอบภายใน ที่เพียงพอและเหมาะสม

3. การสอบทานการปฏิบัติตามกฎหมาย ว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ

คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุมร่วมกับผู้บริหารที่เกี่ยวข้อง และรับทราบรายงานจากเลขานุการบริษัทฯ ซึ่งทำหน้าที่ กำกับ ติดตามการปฏิบัติงานของหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อให้เป็นไปตามกฎ ระเบียบ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ

คณะกรรมการตรวจสอบ มีความเห็นว่า บริษัทฯ มีการปฏิบัติตามกฎหมาย และข้อกำหนดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยไม่พบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญ นอกจากนี้ ฝ่ายบริหารร่วมกับผู้สอบบัญชีได้พิจารณาให้มีการเปิดเผยข้อมูลประเด็นที่มีข้อโต้แย้ง ในหมายเหตุประกอบงบการเงินอย่างเพียงพอและเหมาะสม

4. การสอบทานและให้ความเห็นต่อรายการที่เกี่ยวข้องกัน

คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานและให้ความเห็นต่อการทำรายการที่เกี่ยวข้อง หรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ รวมถึงสอบทานการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวให้ถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามประกาศ ข้อกำหนด และแนวทางปฏิบัติของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

คณะกรรมการตรวจสอบ มีความเห็นว่า บริษัทฯ ได้ทำรายการดังกล่าวอย่างสมเหตุสมผล เพื่อประโยชน์ของบริษัทฯ และดำเนินการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวอย่างเพียงพอ

5. การประเมินตนเองของคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานและประเมินผลการปฏิบัติงานด้วยตนเอง ตามที่ได้กำหนดไว้ในกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบ ตามแนวทางปฏิบัติที่ดีของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และแนวทางปฏิบัติสำหรับคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ ที่กำหนดโดยกระทรวงการคลัง โดยคณะกรรมการตรวจสอบได้ประเมินผลการปฏิบัติงานของตนเองทั้งคณะ และประเมินเป็นรายบุคคลในลักษณะประเมินไขว้

ผลการประเมินสรุปได้ว่า คณะกรรมการตรวจสอบ ได้ปฏิบัติงานตามหน้าที่ความรับผิดชอบ สอดคล้องตามแนวทางปฏิบัติที่ดี และกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบอย่างครบถ้วน

6. การเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชี

คณะกรรมการตรวจสอบได้นำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาและขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น แต่งตั้ง สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ ประจำปี 2553



(นายชัยเกษม นิติสิริ)
ประธานกรรมการตรวจสอบ

รายงานของผู้สอบบัญชี



เสนอ ผู้ถือหุ้นบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบดุลรวมและงบดุลเฉพาะบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 และ 2551 งบกำไรขาดทุนรวมและงบกำไรขาดทุนเฉพาะบริษัท งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นเฉพาะบริษัท และงบกระแสเงินสดรวมและงบกระแสเงินสดเฉพาะบริษัท สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของแต่ละปี ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และของเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ตามลำดับ ซึ่งผู้บริหารของบริษัทเป็นผู้รับผิดชอบต่อความถูกต้องและครบถ้วนของข้อมูลในงบการเงินเหล่านี้ ส่วนสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้รับผิดชอบในการแสดงความเห็นต่องบการเงินดังกล่าวจากผลการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไป ซึ่งกำหนดให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องวางแผนและปฏิบัติงาน เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างมีเหตุผลว่า งบการเงินแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ การตรวจสอบรวมถึงการใช้วิธีการทดสอบหลักฐานประกอบรายการทั้งที่เป็นจำนวนเงินและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงิน การประเมินความเหมาะสมของหลักการบัญชีที่บริษัทใช้และประมาณการเกี่ยวกับรายการทางการเงินที่เป็นสาระสำคัญ ซึ่งผู้บริหารของบริษัทเป็นผู้จัดทำขึ้น ตลอดจนการประเมินถึงความเหมาะสมของการแสดงรายการที่นำเสนอในงบการเงินโดยรวม สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเชื่อว่าการตรวจสอบดังกล่าวให้ข้อสรุปที่เป็นเกณฑ์อย่างเหมาะสมในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินรวมและฐานะการเงินเฉพาะบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 และ 2551 ผลการดำเนินงานรวมและผลการดำเนินงานเฉพาะบริษัท การเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นเฉพาะบริษัท และกระแสเงินสดรวมและกระแสเงินสดเฉพาะบริษัท สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของแต่ละปีของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และของเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ตามลำดับ โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

โดยไม่เป็นเงื่อนไขในการแสดงความเห็นต่องบการเงิน สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8.31 เรื่องหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นและหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.33 เรื่องการรับมือเครื่องบินแอร์บัส A330-300

(นางสาวพวงขมณาด จริยะจินดา)

ผู้ตรวจเงินแผ่นดิน 1

(นางดาหวัน วงศ์พิศลย์)

นักวิชาการตรวจเงินแผ่นดิน 9 ชช.

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน
วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2553



บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 และ 2551

หน่วย : บาท

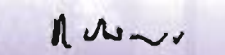
หมายเหตุ		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
		2552	2551	2552	2551
สินทรัพย์					
สินทรัพย์หมุนเวียน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	8.1	14,299,680,924	7,445,516,395	14,064,775,967	7,403,493,913
เงินลงทุนชั่วคราว		350,000,000	530,000,000	-	-
ลูกหนี้การค้า-สุทธิ	8.2	15,307,562,527	15,828,787,561	15,229,390,710	15,793,218,252
สินค้าและวัสดุคงเหลือ-สุทธิ	8.3	6,197,959,528	6,779,288,740	6,197,959,528	6,779,288,740
ค่าใช้จ่ายล่วงหน้าและเงินมัดจำ		4,460,219,285	4,707,223,683	4,454,258,206	4,701,102,448
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	8.4	6,672,942,805	6,831,132,790	6,636,287,703	6,794,452,056
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		47,288,365,069	42,121,949,169	46,582,672,114	41,471,555,409
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน					
เงินลงทุนในบริษัทร่วม	8.5.1	1,240,961,713	1,337,095,375	723,520,500	723,520,500
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	8.5.1	-	-	8,250,000	8,250,000
เงินลงทุนระยะยาวอื่น	8.5.2	86,413,463	87,996,063	86,413,463	87,996,063
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิ	8.7	213,505,196,888	207,063,975,232	213,483,314,774	207,031,025,112
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน-สุทธิ	8.8	651,908,453	807,891,935	646,822,436	803,584,846
สินทรัพย์รอการขาย		883,280,235	-	883,280,235	-
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	8.9	5,730,814,300	6,405,772,675	5,718,494,474	6,388,074,822
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	8.10	2,307,147,036	1,710,260,678	2,306,773,221	1,709,913,410
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		224,405,722,088	217,412,991,958	223,856,869,103	216,752,364,753
รวมสินทรัพย์		271,694,087,157	259,534,941,127	270,439,541,217	258,223,920,162

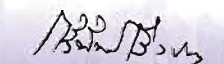
หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2552	2551	2552	2551
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น				
หนี้สินหมุนเวียน				
เงินเบิกเกินบัญชีและเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน 8.11	-	16,930,000,000	-	16,930,000,000
เชื้อมูลการค้า	6,584,444,469	6,573,066,423	6,579,114,979	6,566,932,639
หนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี				
หุ้นกู้ 8.15	10,955,290,000	7,500,000,000	10,955,290,000	7,500,000,000
เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน 8.12	2,072,000,000	572,000,000	2,072,000,000	572,000,000
เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการอื่น 8.12	400,000,000	-	400,000,000	-
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องปั้น 8.13	11,312,930,437	10,153,590,708	11,312,930,437	10,153,590,708
ตั๋วสัญญาใช้เงินจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน 8.14	500,000,000	650,000,000	500,000,000	650,000,000
ตั๋วสัญญาใช้เงินจากกิจการอื่น 8.14	250,000,000	400,000,000	250,000,000	400,000,000
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน 8.11	1,116,109,440	4,558,272,000	1,116,109,440	4,558,272,000
ประมาณการหนี้สินระยะสั้น 8.18.5	458,200,000	458,200,000	458,200,000	458,200,000
หนี้สินหมุนเวียนอื่น				
ค่าใช้จ้างค้างจ่าย	13,629,235,002	15,757,105,163	13,607,050,871	15,734,092,814
เงินเป็นผลค้างจ่าย	70,615,864	71,253,242	70,615,864	71,253,242
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	32,134,145	34,188,813	-	-
รายรับด้านเงินส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้	24,950,135,646	30,262,520,143	24,950,135,646	30,262,520,143
รายได้รอการรับรู้	1,979,762,723	-	1,979,762,723	-
อื่น ๆ 8.17	6,140,644,300	4,662,994,685	6,116,204,661	4,641,436,728
รวมหนี้สินหมุนเวียน	80,451,502,026	98,583,191,177	80,367,414,621	98,498,298,274
หนี้สินไม่หมุนเวียน				
หนี้สินระยะยาว				
หุ้นกู้ 8.15	29,334,710,000	35,500,000,000	29,334,710,000	35,500,000,000
เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน 8.12	9,446,672,000	4,831,296,000	9,446,672,000	4,831,296,000
เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการอื่น 8.12	22,600,000,000	-	22,600,000,000	-
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องปั้น 8.13	68,028,272,475	65,335,908,882	68,028,272,475	65,335,908,882
ตั๋วสัญญาใช้เงินจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน 8.14	-	500,000,000	-	500,000,000
ตั๋วสัญญาใช้เงินจากกิจการอื่น 8.14	-	250,000,000	-	250,000,000
เงินกองทุนบำเหน็จพนักงาน 8.29	4,708,607,486	4,777,978,683	4,708,607,486	4,777,978,683
ประมาณการหนี้สินระยะยาว 8.18	3,880,336,949	3,874,319,870	3,880,336,949	3,874,319,870
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	26,914	114,222	-	-
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	137,998,625,824	115,069,617,657	137,998,598,910	115,069,503,435
รวมหนี้สิน	218,450,127,850	213,652,808,834	218,366,013,531	213,567,801,709
ส่วนของผู้ถือหุ้น				
ทุนเรือนหุ้น				
ทุนจดทะเบียน	8.20			
หุ้นสามัญ 1,700.00 ล้านบาท มูลค่าหุ้นละ 10 บาท	17,000,000,000	17,000,000,000	17,000,000,000	17,000,000,000
หุ้นที่ออกและชำระแล้ว				
หุ้นสามัญ 1,698.90 ล้านบาท มูลค่าหุ้นละ 10 บาท	16,989,009,500	16,989,009,500	16,989,009,500	16,989,009,500
ส่วนเกินมูลค่าหุ้น	15,637,625,278	15,637,625,278	15,637,625,278	15,637,625,278
กำไรสะสม				
จัดสรรแล้ว				
ทุนสำรองตามกฎหมาย 8.21	1,700,000,000	1,700,000,000	1,700,000,000	1,700,000,000
ยังไม่ได้จัดสรร	18,619,766,346	11,276,187,481	17,746,892,908	10,329,483,675
รวมส่วนของผู้ถือหุ้นบริษัทใหญ่	52,946,401,124	45,602,822,259	52,073,527,686	44,656,118,453
ส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย	297,558,183	279,310,034	-	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	53,243,959,307	45,882,132,293	52,073,527,686	44,656,118,453
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	271,694,087,157	259,534,941,127	270,439,541,217	258,223,920,162

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้


(นายปวิธ ศรีวิชัย) ประธานกรรมการ
กรรมการผู้จัดการใหญ่


(นายทวีพันธ์ เรืองผกา) รองกรรมการผู้จัดการใหญ่
ฝ่ายการเงินและการบัญชี

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

งบกำไรขาดทุน



บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทปอ
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 และ 2551

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2552	2551	2552	2551
รายได้				
รายได้จากการขายหรือการให้บริการ				
ค่าโดยสารและค่าบริการส่วนเกิน	134,479,296,254	164,318,701,819	134,479,296,254	164,318,701,819
ค่าระวางขนส่ง	18,525,307,811	25,840,755,700	18,525,307,811	25,840,755,700
ค่าไปรษณีย์ภัณฑ์	822,754,186	912,990,339	822,754,186	912,990,339
กิจการอื่น	7,775,384,234	9,045,532,774	7,395,296,568	8,667,504,802
รวมรายได้จากการขายหรือการให้บริการ	161,602,742,485	200,117,980,632	161,222,654,819	199,739,952,660
รายได้อื่น				
ดอกเบี้ยรับ	178,067,252	493,287,861	164,924,864	478,228,682
รายได้อื่นๆ 8.23	2,093,717,478	1,994,352,142	2,248,356,186	2,140,917,687
รวมรายได้อื่น	2,271,784,730	2,487,640,003	2,413,281,050	2,619,146,369
รวมรายได้	163,874,527,215	202,605,620,635	163,635,935,869	202,359,099,029
ค่าใช้จ่าย				
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	47,014,753,162	89,459,872,853	47,014,753,162	89,459,872,853
ค่าเช่าอาคาร	26,191,239,889	30,534,030,465	26,135,364,671	30,505,809,960
ค่าตอบแทนผู้บริหาร 8.22	60,916,443	93,395,719	59,401,478	92,233,780
ค่าบริการการบิน	17,691,615,362	19,938,599,141	17,691,615,362	19,938,599,141
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานและลูกเรือ	5,243,530,868	6,542,134,756	5,243,530,868	6,542,134,756
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	10,320,750,374	10,847,783,197	10,320,750,374	10,847,783,197
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	21,023,460,156	20,281,081,576	21,008,481,119	20,254,971,296
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	1,531,697,470	3,650,964,476	1,531,697,470	3,650,964,476
ค่าสินค้าและวัสดุทั่วไป	8,496,583,764	8,826,777,548	8,496,583,764	8,826,777,548
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	6,221,182,125	6,932,244,544	6,177,708,638	6,883,688,984
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	760,064,787	751,270,159	760,064,787	751,270,159
ค่าความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกรณีถูกขโมยการป้องกัน				
การหักที่เป็นธรรม 8.18.5	-	4,290,169,870	-	4,290,169,870
ขาดทุนจากการซื้อขายหลักทรัพย์	529,056,765	4,749,840,736	529,056,765	4,944,840,736
ค่าใช้จ่ายอื่น 8.24	8,103,657,883	9,285,303,024	8,056,875,218	9,206,739,221
ผลขาดทุน(กำไร)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(3,167,360,443)	4,471,388,154	(3,166,632,320)	4,473,610,566
รวมค่าใช้จ่าย	150,021,148,605	220,654,856,218	149,859,251,356	220,669,466,543
ส่วนแบ่งขาดทุน(กำไร)จากเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย	8,562,792	65,137,572	-	-
กำไร(ขาดทุน)ก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้	13,844,815,818	(18,114,373,155)	13,776,684,513	(18,310,367,514)
ต้นทุนทางการเงิน	5,737,562,830	5,485,264,531	5,737,562,830	5,485,264,531
กำไร(ขาดทุน)ก่อนภาษีเงินได้	8,107,252,988	(23,599,637,686)	8,039,121,683	(23,795,632,045)
ค่าใช้จ่าย(รายได้)ภาษีเงินได้สุทธิ 8.25	691,425,974	(2,285,253,584)	621,712,450	(2,345,266,641)
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	7,415,827,014	(21,314,384,102)	7,417,409,233	(21,450,365,404)
การแบ่งปันกำไร(ขาดทุน)				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นบริษัทใหญ่	7,343,578,865	(21,379,451,415)	7,417,409,233	(21,450,365,404)
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย	72,248,149	65,067,313	-	-
	7,415,827,014	(21,314,384,102)	7,417,409,233	(21,450,365,404)
กำไร(ขาดทุน)ต่อหุ้นพื้นฐาน 8.27				
กำไร(ขาดทุน)ต่อหุ้น	4.32	(12.58)	4.37	(12.63)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายปณิธิ วัฒนานันท์)
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

(นายทวีพันธ์ เรืองผล)
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
ฝ่ายการเงินและการบัญชี

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น



บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 และ 2551

งบการเงินรวม

หน่วย : บาท

	ส่วนของผู้ถือหุ้นบริษัทใหญ่					ส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย	รวม
	ทุนเรือนหุ้น ที่ออกและ ชำระแล้ว	ส่วนเกิน มูลค่าหุ้น	กำไร(ขาดทุน) ที่ยังไม่ได้จัด หักเงิน คงเหลือ สะสม - เงินขาด	กำไรสะสม	รวมส่วนของผู้ ถือหุ้น บริษัทใหญ่		
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2551	16,989,009,500	15,638,075,844	(1,318)	35,120,090,631	67,747,174,637	273,304,143	68,020,478,800
กำไรที่ยังไม่ได้จัดขึ้นสำหรับเงินกองทุนสำรอง-เงินขาด	-	-	1,318	-	1,318	1,078	2,396
รวมรายได้ที่รับรู้ในส่วนของผู้ถือหุ้น	16,989,009,500	15,638,075,844	-	35,120,090,631	67,747,175,975	273,305,221	68,020,481,196
บวก กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	-	-	-	(21,379,451,415)	(21,379,451,415)	65,067,313	(21,314,384,102)
รวมรายได้ที่รับรู้สุทธิทั้งหมด	16,989,009,500	15,638,075,844	-	13,740,639,216	46,367,724,560	338,372,534	46,706,097,094
บวก เงินปันผลรับคืน	-	-	-	53,692	53,692	-	53,692
หัก เงินปันผลจ่าย	-	-	-	764,505,427	764,505,427	59,062,500	823,567,927
หัก ค่าใช้จ่ายค่าทนาย	-	450,566	-	-	450,566	-	450,566
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551	16,989,009,500	15,637,625,278	-	12,976,187,481	45,602,822,259	279,310,034	45,882,132,293
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2552	16,989,009,500	15,637,625,278	-	12,976,187,481	45,602,822,259	279,310,034	45,882,132,293
บวก กำไรสุทธิ	-	-	-	7,343,578,865	7,343,578,865	72,248,149	7,415,827,014
รวมรายได้ที่รับรู้สุทธิทั้งหมด	16,989,009,500	15,637,625,278	-	20,319,766,346	52,946,401,124	351,558,183	53,297,959,307
หัก เงินปันผลจ่าย	-	-	-	-	-	54,000,000	54,000,000
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552	16,989,009,500	15,637,625,278	-	20,319,766,346	52,946,401,124	297,558,183	53,243,989,307

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายป๋อสรณ์ ชีระพันธ์)
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

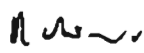
(นายกีตพันธ์ เวียงมอก)
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
สายการเงินและการบัญชี

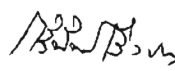
งบการเงินเฉพาะบริษัท

หน่วย : บาท

	ทุนเรือนหุ้น ที่ออกและชำระแล้ว	ส่วนเกิน มูลค่าหุ้น	กำไรสะสม	รวม
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2551	16,989,009,500	15,638,075,844	34,244,300,814	66,871,386,158
หัก จากทุนสุทธิ	-	-	21,450,365,404	21,450,365,404
รวมรายได้ทั้งสิ้นที่รับชำระหุ้นงวด	16,989,009,500	15,638,075,844	12,793,935,410	45,421,020,754
บวก เงินปันผลรับคืน	-	-	53,692	53,692
หัก เงินปันผลจ่าย	-	-	764,505,427	764,505,427
หัก ค่าใช้จ่ายจำหน่ายหุ้น	-	450,566	-	450,566
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551	16,989,009,500	15,637,625,278	12,029,483,675	44,656,118,453
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2552	16,989,009,500	15,637,625,278	12,029,483,675	44,656,118,453
บวก กำไรสุทธิ	-	-	7,417,409,233	7,417,409,233
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552	16,989,009,500	15,637,625,278	19,446,892,908	52,073,527,686

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้


(นายธีรศักดิ์ สัมระนันทน์)
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่


(นายกรวิพันธุ์ เรืองผกา)
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
สายการเงินและการบัญชี

งบกระแสเงินสด



บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 และ 2551

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2552	2551	2552	2551
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน				
กำไร(ขาดทุน)สุทธิก่อนภาษีเงินได้	8,107,252,988	(23,599,637,686)	8,039,121,683	(23,795,632,045)
รายการปรับกระทบยอดกำไรสุทธิเป็นเงินสดรับ(จ่าย)				
จากกิจกรรมดำเนินงาน :				
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	21,023,460,156	20,281,081,576	21,008,481,119	20,254,971,295
เงินปันผลรับ	(323,750)	(875,000)	(153,894,620)	(139,350,155)
ขาดทุนจากเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย	8,562,792	65,137,571	-	-
รายได้จากดอกเบี้ย	(178,067,252)	(493,287,861)	(164,924,864)	(478,228,682)
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย	5,737,562,830	5,485,264,531	5,737,562,830	5,485,264,531
กำไรจากการจำหน่ายสินทรัพย์	(232,341,422)	(373,250,235)	(232,332,616)	(373,258,092)
กำไรที่เกิดขึ้นจริงจากเงินลงทุนชั่วคราว-การขาย	-	(1,950,749)	-	-
ขาดทุน(กำไร)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา	(2,567,607,827)	4,487,906,443	(2,569,404,476)	4,489,093,120
ค่าสินค้าและพัสดุเสื่อมสภาพ	97,819,585	107,199,417	97,819,585	107,199,417
หนี้สงสัยจะสูญ	255,241,729	44,671,440	273,091,984	33,539,086
ขาดทุนจากการปล่อยค่าของเงินลงทุน	-	-	-	195,000,000
ขาดทุนจากการปล่อยค่าของเครื่องบิน	-	4,425,587,951	-	4,425,587,951
ขาดทุนจากการปล่อยค่าของสินทรัพย์	529,056,765	324,252,785	529,056,765	324,252,785
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลง				
ในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	32,780,616,594	10,752,100,183	32,564,577,390	10,528,439,211
สินทรัพย์ดำเนินงานลดลง(เพิ่มขึ้น)				
ลูกหนี้การค้า	478,405,815	2,329,559,738	505,254,113	2,334,892,205
สินค้าและพัสดุคงเหลือ	483,509,627	(782,812,108)	483,509,627	(782,812,108)
ค่าใช้จ่ายล่วงหน้าและเงินมัดจำ	108,156,797	338,963,843	107,996,640	336,949,012
ภาษีเงินได้รอเรียกคืน	278,860,964	1,497,087,076	278,860,964	1,497,087,076
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	124,154,985	1,411,184,039	125,922,104	1,418,297,812
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	-	(19,630,890)	-	(19,630,890)
สินทรัพย์รอการขาย	(883,280,235)	-	(883,280,235)	-
สินทรัพย์อื่น	(170,251,942)	(54,725,431)	(170,225,396)	(54,725,431)
ค่าใช้จ่ายรอการตัดบัญชี	(632,607,120)	(337,967,569)	(632,607,120)	(337,967,569)
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น(ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้า	24,446,928	(2,705,349,401)	24,951,829	(2,705,330,510)
ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายและหนี้สินหมุนเวียนอื่น	(757,902,517)	(1,416,707,275)	(759,955,981)	(1,414,514,267)
รายได้รอการรับรู้	1,979,762,723	-	1,979,762,723	-
กองทุนบำเหน็จพนักงาน	(69,371,197)	(194,125,179)	(69,371,197)	(194,125,179)
รายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้	(4,958,756,541)	(2,195,772,880)	(4,958,756,541)	(2,195,772,880)
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	5,929,771	3,874,310,701	6,017,079	3,874,319,870
จ่ายภาษีเงินได้	(268,640,774)	(1,159,715,355)	(202,250,609)	(1,084,751,240)
เงินสดสุทธิที่เดิมจากกิจกรรมดำเนินงาน	28,523,033,878	11,336,399,492	28,400,405,390	11,200,355,112

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกระแสเงินสด



บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 และ 2551

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2552	2551	2552	2551
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน				
เงินสดชำระซื้อสินทรัพย์ถาวร ข	(16,428,357,384)	(21,402,982,898)	(16,425,049,973)	(21,401,097,704)
เงินสดชำระซื้อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(98,319,577)	(136,093,966)	(96,936,257)	(135,323,766)
เงินสดรับจากโอนสิทธิเช่าเครื่องบินจ่ายล่วงหน้า และอุปกรณ์การบิน	1,296,065,254	316,941,565	1,296,065,254	316,941,565
เงินสดรับจากการจำหน่ายสินทรัพย์	255,500,126	702,391,458	255,490,547	702,391,458
ดอกเบี้ยรับ	236,491,362	471,360,021	221,556,223	457,572,094
เงินปันผลรับ	87,894,620	67,162,655	153,894,620	139,350,155
เงินลงทุนลดลง(เพิ่มขึ้น)	(1,542,612)	(638,054)	(1,542,612)	(638,054)
เงินสดรับ(จ่าย)จากการจำหน่ายเงินลงทุนชั่วคราว-เพื่อขาย	180,000,000	(327,380,195)	-	-
เงินสดสุทธิที่ใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(14,472,268,211)	(20,309,239,414)	(14,596,522,198)	(19,920,804,252)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน				
เงินสดรับจากหุ้นกู้	4,790,000,000	7,000,000,000	4,790,000,000	7,000,000,000
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะสั้น	-	16,580,000,000	-	16,580,000,000
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาว	34,243,919,797	4,528,433,104	34,243,919,797	4,528,433,104
เงินสดชำระหนี้เงินกู้ยืมระยะสั้น	(20,323,361,410)	-	(20,323,361,410)	-
เงินสดชำระหนี้เงินกู้ยืมระยะยาว	-	(450,566)	-	(450,566)
เงินสดชำระหนี้หุ้นกู้	(7,500,000,000)	(11,500,000,000)	(7,500,000,000)	(11,500,000,000)
เงินสดชำระหนี้เงินกู้ยืมระยะยาว	(11,759,831,128)	(15,348,935,222)	(11,759,831,128)	(15,348,935,222)
เงินสดชำระหนี้ตั๋วสัญญาใช้เงิน	(1,050,000,000)	(1,050,000,000)	(1,050,000,000)	(1,050,000,000)
เงินสดชำระดอกเบี้ยเงินกู้ยืม	(5,430,628,932)	(5,619,049,171)	(5,430,628,932)	(5,619,049,171)
เงินปันผลจ่าย	(637,378)	(3,813,914,126)	(637,378)	(3,813,914,126)
เงินปันผลชำระให้ผู้ถือหุ้นส่วนน้อย	(54,000,000)	(59,062,500)	-	-
เงินสดสุทธิที่ใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(7,084,539,051)	(9,282,978,481)	(7,030,539,051)	(9,223,915,981)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น(ลดลง)	6,966,226,616	(18,255,818,403)	6,773,344,141	(17,944,365,121)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนของเงินสด และเงินฝากธนาคารลดลง	(112,062,087)	(58,899,033)	(112,062,087)	(58,899,033)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด - ณ วันต้นงวด	7,445,516,395	25,760,233,831	7,403,493,913	25,406,758,067
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด - ณ วันสิ้นงวด ค	14,299,680,924	7,445,516,395	14,064,775,967	7,403,493,913

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

หมายเหตุประกอบงบกระแสเงินสด

ก. ภาษีเงินได้รอเรียกคืน งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท

หน่วย : ล้านบาท

	2552
รับเงินคืนตาม ภ.ง.ด. 50 ปี 2551	266.25
ปรับปรุงภาษีเงินได้รอเรียกคืน ปี 2551	12.61
	278.86
	2551
รับเงินคืนตาม ภ.ง.ด. 50 ปี 2548/49	455.97
รับเงินคืนตาม ภ.ง.ด. 50 ปี 2549/50	1,034.71
ปรับปรุงภาษีเงินได้รอเรียกคืน	29.09
ภาษีเงินได้รอเรียกคืน ปี 2549/50 (ยื่นเพิ่มเติม)	(22.68)
	1,497.09

ข. ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์

งบการเงินรวม

ในระหว่างปี 2552 ได้ซื้อที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ ซึ่งมีราคาค่าต้นทุนรวม 29,328.32 ล้านบาท ซึ่ง 12,899.96 ล้านบาท ซื้อโดยวิธีสัญญาเช่าการเงิน 16,428.36 ล้านบาท จ่ายชำระเป็นเงินสด

ในระหว่างปี 2551 ได้ซื้อที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ ซึ่งมีราคาค่าต้นทุนรวม 25,003.32 ล้านบาท ซึ่ง 3,600.34 ล้านบาท ซื้อโดยวิธีสัญญาเช่าการเงิน 21,402.98 ล้านบาท จ่ายชำระเป็นเงินสด

งบการเงินเฉพาะบริษัท

ในระหว่างปี 2552 บริษัทฯ ได้ซื้อที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ ซึ่งมีราคาค่าต้นทุนรวม 29,325.01 ล้านบาท ซึ่ง 12,899.96 ล้านบาท ซื้อโดยวิธีสัญญาเช่าการเงิน 16,425.05 ล้านบาท จ่ายชำระเป็นเงินสด

ในระหว่างปี 2551 บริษัทฯ ได้ซื้อที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ ซึ่งมีราคาค่าต้นทุนรวม 25,001.44 ล้านบาท ซึ่ง 3,600.34 ล้านบาท ซื้อโดยวิธีสัญญาเช่าการเงิน 21,401.10 ล้านบาท จ่ายชำระเป็นเงินสด

ค. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2552	2551	2552	2551
เงินสดในมือและยอดคงเหลือในธนาคาร	14,411.74	7,504.42	14,176.84	7,462.39
เงินลงทุนระยะสั้น	-	-	-	-
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดตามที่เสนอมาก่อน	14,411.74	7,504.42	14,176.84	7,462.39
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงในอัตราแลกเปลี่ยน	(112.06)	(58.90)	(112.06)	(58.90)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดที่ปรับยอดใหม่	14,299.68	7,445.52	14,064.78	7,403.49

(นายปิยะวัฒน์ อัมระนันท์)
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

(นายอภิรักษ์ เรืองมกา)
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
สายการเงินและการบัญชี

หมายเหตุประกอบงบการเงิน



บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 และ 2551

1. หลักเกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

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

งบการเงินเฉพาะบริษัทประกอบด้วยงบการเงินบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และกองทุนบำเหน็จพนักงานบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

งบการเงินรวมประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะบริษัท และบริษัทย่อย คือ บริษัท ไทย-อะมาคิอุสเซอร์วิสเอเซีย จำกัด ซึ่งบริษัทฯ มีส่วนการถือหุ้นร้อยละ 55 รายการบัญชีที่เป็นสาระสำคัญที่เกิดขึ้นระหว่างบริษัทใหญ่และบริษัทย่อยได้ถูกหักกลบลบกันแล้วในการจัดทำงบการเงินรวม

งบการเงินฉบับภาษาอังกฤษจัดทำขึ้นจากงบการเงินที่เป็นภาษาไทย ในกรณีที่มีเนื้อความขัดแย้งกันหรือมีความตีความในสองภาษาแตกต่างกัน ให้ใช้งบการเงินฉบับภาษาไทยเป็นหลัก

2. มาตรฐานการบัญชีและมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ รวมทั้งการปรับปรุงมาตรฐานการบัญชี

สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้มาตรฐานการบัญชีที่ปรับปรุงใหม่ มาตรฐานการรายงานทางการเงินและแนวปฏิบัติทางการบัญชีฉบับใหม่ ซึ่งได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว และมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีเริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2552 เป็นต้นไป ดังนี้

ฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2550) การด้อยค่าของสินทรัพย์

ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2550) (ฉบับ 54 เดิม) สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการดำเนินงานที่ยกเลิก
แม่บทการบัญชี (ปรับปรุง 2550)

แนวปฏิบัติทางการบัญชีสำหรับการบันทึกบัญชีสิทธิการเช่า

แนวปฏิบัติทางการบัญชีสำหรับการรวมธุรกิจภายใต้การควบคุมเดียวกัน

การปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน และแนวปฏิบัติทางการบัญชีที่มีการปรับปรุงดังกล่าวข้างต้น ไม่มีผลกระทบที่เป็นสาระสำคัญต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท

ในระหว่างปี 2552 สภาวิชาชีพได้ประกาศจัดสรรงบฉบับมาตรฐานการบัญชีของไทยให้ตรงตามมาตรฐานการบัญชีระหว่างประเทศ โดยแบ่งเป็นมาตรฐานการบัญชีและมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ซึ่งส่งผลให้มีการเปลี่ยนแปลงเลขระบุฉบับมาตรฐานการบัญชีของไทยที่มีอยู่เดิม รวมถึงได้มีการประกาศใช้มาตรฐานการบัญชีฉบับใหม่และมาตรฐานการบัญชีที่ปรับปรุงใหม่ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีเริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2554 และวันที่ 1 มกราคม 2555 โดยบริษัทฯ ยังไม่ได้นำมาถือปฏิบัติก่อนวันถึงกำหนด มีดังนี้

มีผลบังคับใช้ในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2554 เป็นต้นไป

ฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2550)(ฉบับ 47 เดิม) การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

ฉบับที่ 40 อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

มีผลบังคับใช้ในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2555 เป็นต้นไป

ฉบับที่ 20 การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูล
เกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล

ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ ได้ประเมินและคาดว่ามาตรฐานการบัญชีดังกล่าวข้างต้นจะไม่มีผลกระทบที่เป็นสาระสำคัญต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท

3. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

3.1 ค่าเพื่อหนี้สงสัยจะสูญ

ลูกหนี้การค้าที่ไม่ใช่ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจ ตั้งค่าเพื่อหนี้สงสัยจะสูญพิจารณาจากหนี้รายตัวโดยการวิเคราะห์จากประวัติการชำระหนี้และข้อมูลหลักฐานการติดต่อของลูกหนี้แต่ละรายควบคู่ไปกับการพิจารณาอายุหนี้เป็นเกณฑ์ในอัตราดังนี้

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

3.2 สินค้าและวัสดุคงเหลือ

สินค้าและวัสดุคงเหลือ ณ วันสิ้นงวด ประกอบด้วยอะไหล่เครื่องปั้น น้ำมันเครื่องปั้น วัสดุสำหรับใช้ใน ห้องพักผู้โดยสารและการบริการอาหาร สินค้าซื้อมาเพื่อขาย เครื่องเขียนและพัสดุอื่น แสดงราคาทุนตามวิธีถัวเฉลี่ยเคลื่อนที่ (MOVING AVERAGE) หรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาใบจะต่ำกว่า และสินค้าระหว่างทาง แสดงตามราคาทุน ณ วันที่ซื้อ

- อะไหล่เครื่องปั้นที่โรงงานอยู่ตามปกติ ตั้งค่าเพื่อพัสดุเสื่อมสภาพในอัตราร้อยละ 10 ของยอดคงเหลือ ณ วันสิ้นงวด

- อะไหล่เครื่องปั้นที่หมุนเวียนเข้าและรอการจำหน่าย ได้แก่ อะไหล่เครื่องปั้นที่ไม่ใช้งานเกิน 2 ปี หรือไม่มีเครื่องปั้นอยู่ในฝูงบิน ตั้งค่าเพื่อพัสดุเสื่อมสภาพในอัตราร้อยละ 33.33 ของยอดที่เกิดขึ้นในระหว่างงวด

- สินค้าถ้ำสมัยและชำรุดรอการจำหน่าย ตั้งค่าเพื่อสินค้าเสื่อมสภาพเต็มจำนวน

3.3 เงินลงทุน

3.3.1 เงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม บันทึกตามวิธีส่วนได้เสียตามสัดส่วนของการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วมในงบการเงินรวม แต่บันทึกตามวิธีราคาทุนในงบการเงินเฉพาะบริษัท

3.3.2 เงินลงทุนระยะยาวในตราสารทุนที่ไม่อยู่ในความต้องการของตลาด แสดงตามราคาทุนสุทธิจากค่าเพื่อการด้อยค่าของหลักทรัพย์ในกรณีที่มีการด้อยค่า และรับรู้เป็นผลขาดทุนในงวดที่เกิดการด้อยค่าในงบกำไรขาดทุน

3.3.3 เงินลงทุนชั่วคราวในตราสารทุนที่อยู่ในความต้องการของตลาด แสดงตามราคาตลาด ณ วันสิ้นงวด และรับรู้ผลกำไรหรือขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าในงบกำไรขาดทุนสำหรับหลักทรัพย์เพื่อค่า และรับรู้ผลกำไรหรือขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าเป็นรายการกำไรหรือขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นในส่วนของผู้ถือหุ้นสำหรับหลักทรัพย์เพื่อขาย

3.4 ที่ดิน อาคาร อุปกรณ์และค่าเสื่อมราคา

3.4.1 เครื่องบินและเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า

3.4.1.1 เครื่องบินและเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า แสดงตามราคาทุนรวมค่าเครื่องยนต์ อุปกรณ์การบินอื่น ๆ บวกด้วยค่าตกแต่งเครื่องบินก่อนนำเครื่องบินมาบริการโดยไม่รวมที่นั้งผู้โดยสารและประมาณการค่าซ่อมใหญ่เครื่องบินครั้งแรกและหักด้วยส่วนลดรับค่าสิทธิประโยชน์จากการซื้อเครื่องบิน คำนวณค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณ 20 ปี มีมูลค่าคงเหลือร้อยละ 10 ของราคาทุน ส่วนเครื่องบินและเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าที่บริษัทฯ รัชมอบตั้งแต่ปีบัญชี 2549/50 และเครื่องบินแบบเดียวกันที่มีอยู่ในฝูงบินเดิมของบริษัทฯ คำนวณค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณ 15 ปี มีมูลค่าคงเหลือร้อยละ 10 ของราคาทุน

3.4.1.2 ค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน (D-check) แสดงแยกประมาณการค่าซ่อมใหญ่เครื่องบินครั้งแรกเป็นสินทรัพย์ออกจากต้นทุนเครื่องบินและคำนวณค่าเสื่อมราคาตามระยะเวลาที่จะซ่อมใหญ่ครั้งต่อไป 4-7 ปี ตามแบบของเครื่องบิน เมื่อมีการซ่อมใหญ่ให้บันทึกเป็นสินทรัพย์แทนสินทรัพย์เดิม

3.4.1.3 ค่าที่นึ่งผู้โดยสารแสดงเป็นสินทรัพย์แยกต่างหากจากต้นทุนเครื่องบิน คำนวณค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณ 5 ปี เมื่อมีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงที่นึ่งผู้โดยสารบันทึกเป็นสินทรัพย์แทนสินทรัพย์เดิม

3.4.2 อุปกรณ์การบินหมุนเวียน แสดงตามราคาทุน ณ วันที่ได้มา คำนวณค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณระหว่าง 5-20 ปี

3.4.3 สินทรัพย์ถาวรอื่น แสดงตามราคาทุน ณ วันที่ได้มาหรือก่อสร้างแล้วเสร็จ คำนวณค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรง ตามอายุการใช้งานโดยประมาณระหว่าง 5-30 ปี

3.4.4 ต้นทุนเพื่อการได้มาซึ่งสิทธิการเช่าสถานที่ คัดบัญชีภายในระยะเวลา 10-30 ปี ตามอายุสัญญาเช่า

3.4.5 กำไรขาดทุนจากการจำหน่ายเครื่องบิน คำนวณจากผลต่างของราคาขายกับมูลค่าสุทธิตามบัญชีของเครื่องบิน ค่าซ่อมใหญ่ (D-check) ค่าที่นึ่งผู้โดยสารและค่าใช้จ่ายในการขาย ส่วนกำไรขาดทุนจากการขายสินทรัพย์อื่น คำนวณจากผลต่างของราคาขายกับมูลค่าสุทธิตามบัญชีของสินทรัพย์ที่จำหน่าย และรับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน

3.5 สิทธิร่อนการขาย

สินทรัพย์ร่อนการขายแสดงด้วยมูลค่าตามบัญชีหรือราคาประเมินแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่าขาดทุนจากการด้อยค่ารับรู้ในงบกำไรขาดทุน กำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายรับรู้เป็นรายได้อื่นหรือค่าใช้จ่ายอื่นเมื่อมีการจำหน่าย

3.6 สิทธิที่ไม่มีตัวตน

โปรแกรมคอมพิวเตอร์

ลิขสิทธิ์โปรแกรมคอมพิวเตอร์ (SOFTWARE LICENSE) และต้นทุนที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับผลิตภัณฑ์โปรแกรมที่ระบุได้ และมีเอกลักษณ์เฉพาะงานของโปรแกรมที่สามารถแยกออกจากตัวคอมพิวเตอร์ได้ สามารถระบุต้นทุนได้แน่นอน และมีอายุการใช้งานทางเศรษฐกิจเกินกว่ารอบระยะเวลาบัญชี จะรับรู้เป็นสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตน และตัดจำหน่ายโดยวิธีเส้นตรง ตามอายุงาน 5 ปี

รายจ่ายที่เกิดจากการพัฒนาและบำรุงดูแลโปรแกรมคอมพิวเตอร์ ให้บันทึกเป็นค่าใช้จ่ายประจำงวดเมื่อเกิดขึ้น

3.7 การด้อยค่าของสินทรัพย์

การด้อยค่าของสินทรัพย์เมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าราคาตามบัญชีของสินทรัพย์มีมูลค่าสูงกว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน หมายถึง ราคาขายสุทธิหรือมูลค่าจากการใช้ของสินทรัพย์นั้นแล้วแต่จำนวนใดจะสูงกว่า

ในกรณีที่ราคาตามบัญชีของสินทรัพย์สูงกว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน จะรับรู้ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ในงบกำไรขาดทุน และจะบันทึกกลับรายการขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์เมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าการลดมูลค่าดังกล่าวไม่มีอยู่อีกต่อไปหรือยังคงมีอยู่แต่เป็นไปในทางที่ลดลง

3.8 ค่าใช้จ่ายร่อนการตัดบัญชี

3.8.1 ค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน (D-check) สำหรับเครื่องบินเช่าดำเนินงาน คัดจ่ายเป็นรายจ่ายตามอายุการใช้งานโดยประมาณ 4-7 ปี แต่ไม่เกินอายุสัญญาเช่า

3.8.2 ค่าธรรมเนียมการค้าประกันเงินกู้ร่อนการตัดบัญชี คัดจ่ายเป็นรายจ่ายตามระยะเวลาเงินกู้ในแต่ละรอบระยะเวลาบัญชี

3.9 หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน

หนี้ที่เกิดจากการซื้อเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าระยะยาว โดยผ่านสถาบันการเงิน แสดงมูลค่าตามภาระหนี้ผูกพันกับสถาบันการเงิน และจะลดมูลค่าลงตามจำนวนหนี้ที่จ่ายชำระคืน

3.10 การรับรู้รายได้

3.10.1 รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน

3.10.1.1 รายรับจากการจำหน่ายบัตรโดยสารและใบสั่งบริการ (SERVICE ORDER) รับรู้เป็นรายได้ เมื่อมีผู้โดยสารนำบัตรโดยสารมาใช้บริการกับสายการบินของบริษัทฯ ในส่วนที่ผู้โดยสารไปใช้บริการกับสายการบินอื่น จะรับรู้ส่วนต่างราคาขายกับยอดที่สายการบินเรียกเก็บเป็นรายได้เมื่อสายการบินนั้นเรียกเก็บเงินมา

3.10.1.2 บัตรโดยสารและใบสั่งบริการ (SERVICE ORDER) ที่จำหน่ายแล้ว แต่ยังไม่ได้รับบริการ รับรู้เป็นรายได้เมื่อบัตรโดยสารและใบสั่งบริการนั้นมีอายุเกินกว่า 2 ปีขึ้นไป

3.10.1.3 รายได้รับล่วงหน้าค่า WAR RISK INSURANCE และ FUEL SURCHARGE รับรู้เป็นรายได้ เมื่อมียอดคงค้างอยู่ในบัญชีเกินกว่า 3 ปี

3.10.2 รายได้ค่าระวางขนส่ง รับรู้เมื่อได้ให้บริการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ และออกใบรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (AIR WAYBILL) สำหรับพัสดุภัณฑ์ที่ขนส่งโดยสายการบินอื่น จะรับรู้ส่วนต่างราคาขายกับยอดที่สายการบินอื่นเรียกเก็บเป็นรายได้เมื่อสายการบินนั้นเรียกเก็บเงินมา

- พักพัสดุภัณฑ์ที่บริษัทออกใบรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์แล้ว แต่ขนส่งโดยสายการบินอื่นจะรับรู้เป็นรายได้เมื่อสายการบินที่ทำการขนส่งไม่เรียกเก็บเงินมาภายในระยะเวลา 1 ปี

3.10.3 บริษัทฯ ได้นำโครงการสะสมระยะทาง (ROYAL ORCHID PLUS) มาใช้ส่งเสริมการขาย ตั้งแต่ปี 2536 โดยให้สิทธิพิเศษแก่สมาชิกที่เข้าโครงการนำระยะทางที่สะสมตามเกณฑ์ที่กำหนดมาใช้บริการในอนาคต บริษัทฯ คำนวณมูลค่าต่อไมล์โดยนำค่าโดยสารเฉลี่ยในแต่ละเส้นทางบินที่สมาชิกสามารถขอใช้สิทธิแลกบัตรโดยสารหารด้วยจำนวนไมล์ที่จะต้องใช้ในการขอใช้สิทธิของแต่ละเขตพื้นที่การบินและด้วยเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักด้วยการใช้สิทธิในแต่ละเขตพื้นที่การบินเป็นมูลค่าต่อไมล์ของโครงการสะสมระยะทาง จากนั้นบันทึกบัญชีมูลค่าไมล์สะสมตามประมาณการใช้สิทธิของสมาชิก โดยนำไปลดรายได้ค่าโดยสารคู่กับรายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้ (ด้านหนี้สิน) เมื่อสมาชิกรับสิทธิมาใช้บริการจึงรับรู้เป็นรายได้

3.10.3.1 ไมล์สะสมของสมาชิกที่ไม่นำสิทธิมาใช้บริการรับรู้เป็นรายได้ เมื่อไมล์สะสมนั้นมีอายุเกินกว่า 3 ปีขึ้นไป

3.10.3.2 การสะสมไมล์และการใช้ไมล์สะสมขอแลกรางวัลร่วมกับกลุ่มพันธมิตรการบิน สายการบินและธุรกิจคู่สัญญาจะเรียกเก็บเงินระหว่างกันตามจำนวนไมล์สะสมที่สมาชิกได้รับหรือตามจำนวนไมล์ที่สมาชิกใช้แลกรางวัลตามอัตราค่าต่อไมล์ ตามข้อตกลงของคู่สัญญาแต่ละรายและจะรับรู้เป็นรายได้เมื่อนำสิทธิมาใช้บริการ

3.10.3.3 บริษัทฯ มีการขายไมล์ให้กับสมาชิกเพื่อให้สามารถใช้สิทธิในการแลกรางวัลเร็วขึ้น จะรับรู้รายได้ในผลต่างราคาขายกับมูลค่าต่อไมล์

3.10.4 รายได้จากกิจการอื่นของหน่วยธุรกิจ ได้แก่ การบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน การบริการลูกค้าภาคพื้น การบริการสถานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น การบริการคลังสินค้าจะรับรู้เป็นรายได้เมื่อให้บริการ ส่วนรายได้จากธุรกิจครัวการบินจะรับรู้เป็นรายได้เมื่อขาย ส่วนรายได้จากกิจการสนับสนุนการขนส่ง ได้แก่ การจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบิน และการจำหน่ายสินค้าที่ระลึกจะรับรู้เป็นรายได้เมื่อขาย ส่วนรายได้จากบริการอำนวยความสะดวกการบินจะรับรู้เป็นรายได้เมื่อให้บริการ

3.10.5 รายได้อื่นรับรู้เป็นรายได้ตามเกณฑ์สิทธิ

3.11 กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน

กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน คำนวณจากกำไรสุทธิสำหรับงวดหารด้วยจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ถือโดยบุคคลภายนอกในระหว่างงวด

3.12 รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศ

รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นในระหว่างงวดแปลงค่าเงินบาท โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่บริษัทฯ กำหนด ซึ่งคำนวณจากอัตราแลกเปลี่ยนถัวเฉลี่ยของธนาคารแห่งประเทศไทยและธนาคารพาณิชย์ในเดือนที่เกิดรายการนั้นๆ ยกเว้นรายการเงินกู้เงินตราต่างประเทศ ใช้อัตราแลกเปลี่ยนของธนาคารแห่งประเทศไทย ณ วันรับเงิน

สินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศคงเหลือ ณ วันสิ้นงวดบัญชี แปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนถัวเฉลี่ยซื้อและขายของธนาคารพาณิชย์ตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย ณ วันนั้น กำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดขึ้น รับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน

3.13 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทฯ ได้จัดตั้ง “กองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงานบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งจดทะเบียนแล้ว” เมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2535 ตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ.2530 บริหารโดยผู้จัดการกองทุนจึงไม่ปรากฏในงบดุลของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ จ่ายสมทบเข้ากองทุนฯ สำหรับสมาชิกที่มีอายุการทำงานไม่เกิน 20 ปี ในอัตรา

ร้อยละ 9 ของเงินเดือน ส่วนสมาชิกที่มีอายุการทำงานเกิน 20 ปี จ่ายสมทบในอัตราร้อยละ 10 ของเงินเดือน โดยรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ

3.14 ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

ค่าใช้จ่ายภาษีคำนวณตามประมวลรัษฎากร และภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีคำนวณจากผลแตกต่างชั่วคราวระหว่างฐานภาษีของสินทรัพย์และหนี้สินกับมูลค่าที่แสดงอยู่ในงบการเงิน

3.15 การใช้ประมาณการทางบัญชี

ในการจัดทำงบการเงินให้เป็นไปตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป บริษัทฯ และบริษัทย่อยต้องมีการประมาณและตั้งข้อสมมติฐานหลายประการ ซึ่งมีผลกระทบต่อจำนวนเงินที่เกี่ยวกับรายได้ ค่าใช้จ่าย สินทรัพย์ และหนี้สิน รวมทั้งการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับสินทรัพย์และหนี้สินอื่นที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งอาจมีผลแตกต่างกับผลที่เกิดขึ้นจริง

3.16 เครื่องมือทางการเงิน

บริษัทฯ ใช้เครื่องมือทางการเงินเพื่อลดความเสี่ยงจากการผันผวนของอัตราดอกเบี้ยและอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ โดยได้ทำข้อตกลงกับคู่สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและอัตราดอกเบี้ย โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่ได้ตกลงกันล่วงหน้า และจะทำการแลกเปลี่ยนเมื่อถึงกำหนดตามสัญญา แต่ละฝ่ายจะจ่ายและรับดอกเบี้ยในรูปสกุลเงิน และอัตราดอกเบี้ยตามที่ตกลงกัน ส่วนต่างที่เกิดขึ้นจะบันทึกเป็นดอกเบี้ยจ่ายในงบกำไรขาดทุน ส่วนสัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าจะรับรู้ในงบการเงินเมื่อครบกำหนดสัญญา ส่วนต่างที่เกิดขึ้นจะบันทึกเป็นผลกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในงบกำไรขาดทุน

นอกจากนี้บริษัทฯ ยังจัดทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมัน ค่าธรรมเนียมในการจัดทำ และส่วนต่างของราคาน้ำมันที่เกิดจากการทำสัญญาน้ำมันเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน

4. ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชี

บริษัทฯ ได้ทบทวนประมาณการทางบัญชีในการบันทึกค่าเพื่อหนี้สงสัยจะสูญ โดยพิจารณาจากหนี้รายตัวควบคู่ไปกับการพิจารณาอายุหนี้เป็นเกณฑ์ ตั้งแต่วัดบัญชีไตรมาส 3 (1 กรกฎาคม – 30 กันยายน 2552) เป็นต้นไป เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 39 (ปรับปรุง 2550) เรื่องนโยบายการบัญชีการเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชี และข้อผิดพลาด ซึ่งกำหนดให้กิจการอาจต้องทบทวนการประมาณการที่มีอยู่เดิม หากสถานการณ์ที่ใช้เป็นเกณฑ์ในการประมาณการได้เปลี่ยนแปลงไป หรือกิจการได้รับข้อมูลใหม่ หรือมีประสบการณ์เพิ่มเติมจากเดิม ทำให้บริษัทฯ มียอดค่าเพื่อหนี้สงสัยจะสูญ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 จำนวน 1,652.74 ล้านบาท เพิ่มขึ้นประมาณ 49.68 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับประมาณการทางบัญชีในการบันทึกค่าเพื่อหนี้สงสัยจะสูญแบบเดิม

5. การแสดงรายการในงบการเงิน

บริษัทฯ ได้จัดประเภทรายการในงบการเงิน เพื่อให้สอดคล้องกับประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้า เรื่องกำหนดรายการย่อที่ต้องมีในงบการเงิน พ.ศ. 2551 โดยจะมีผลบังคับใช้ในรอบปีบัญชีสิ้นสุดในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2552 เป็นต้นไป และได้จัดประเภทรายการใหม่ของงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2551 เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบกันได้

6. การพิจารณาการค้อยค่าเครื่องบิน

ตามที่ได้มีการปรับปรุงบัญชีค้อยค่าเครื่องบินแอร์บัส A340-500 จำนวน 4 ลำ ในงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2551 จำนวนเงิน 4,425.59 ล้านบาท สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 นี้ บริษัทฯ ได้พิจารณาทบทวนการค้อยค่า เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดในมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 36 เรื่อง การค้อยค่าของสินทรัพย์ ประกอบกับบริษัทฯ ยังคงมีแผนที่จะดำเนินการขายเครื่องบินแอร์บัส A340-500 จำนวน 4 ลำ จึงได้พิจารณาเรื่องค้อยค่านี้ โดยเปรียบเทียบมูลค่าตามบัญชีหลังการค้อยค่ากับราคาประเมินโดยบริษัท The Aircraft Value Analysis พบว่ามีราคาแตกต่างอย่างไม่เป็นสาระสำคัญ จึงไม่ปรับค้อยค่าของเครื่องบินดังกล่าว

7. การดำเนินงานตามแผนฟื้นฟูธุรกิจระยะเร่งด่วน

ผลจากการดำเนินงานตามแผนฟื้นฟูธุรกิจระยะเร่งด่วนของบริษัทฯ ภายใต้แนวนโยบายและการกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม ทำให้บริษัทฯ สามารถแก้ไขปัญหาด้านสภาพคล่อง รวมทั้งมีผลประกอบการที่ดีขึ้นโดยมีกำไรสุทธิสำหรับ

ปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 จำนวน 7,417.41 ล้านบาท ซึ่งมีกำไรจากการดำเนินงานก่อนหักค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายเท่ากับ 30,064.71 ล้านบาท สูงกว่าเป้าหมายที่แผนฟื้นฟูกำหนดร้อยละ 3.3

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการรองรับ ทำให้กำลังการผลิตสูงกว่าเป้าหมายที่แผนฟื้นฟูกำหนดร้อยละ 2 ส่งผลให้อัตรากาไรขั้นต้นผู้โดยสารเท่ากับร้อยละ 73.0 สูงกว่าเป้าหมายที่แผนฟื้นฟูกำหนดเท่ากับร้อยละ 70.5 แต่รายได้เฉลี่ยต่อหน่วยจากการขนส่งผู้โดยสารไม่รวมค่าธรรมเนียมน้ำมัน ต่ำกว่าเป้าหมายที่แผนฟื้นฟูกำหนดร้อยละ 3.8 เนื่องจากในช่วงไตรมาสที่ 1 และ 2 สภาพเศรษฐกิจโดยรวมยังไม่ฟื้นตัว ทำให้ความต้องการเดินทางของผู้โดยสารลดลง เพื่อเป็นการรักษาส่วนแบ่งทางการตลาดและรักษาอัตรากาไรขั้นต้นผู้โดยสารให้อยู่ในอัตราที่เหมาะสม บริษัทฯ จึงได้ปรับลดราคาลง ส่วนการดำเนินงานตามแผนการลดค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานที่ไม่ใช่น้ำมันเชื้อเพลิงสูงกว่าเป้าหมายที่กำหนดร้อยละ 7.9 โดยเน้นการลดค่าใช้จ่ายที่ไม่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของเที่ยวบินและไม่กระทบต่อความพึงพอใจของลูกค้าในภาพรวม

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จัดหาเงินกู้ระยะยาวโดยวิธี Financial Lease โดยมี ECAs (Export Credit Agencies) ค้ำประกันสำหรับค่าเครื่องบิน A330-300 จำนวน 6 ลำ ซึ่งได้รับมอบมาแล้วเมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2552 จำนวน 1 ลำ และเมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2552 จำนวน 3 ลำ และจะรับมอบภายในเดือนมีนาคม 2553 อีกจำนวน 2 ลำ รวมทั้งได้ทยอยกู้เงินระยะยาวเพื่อชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นและใช้สำรองสภาพคล่องสำหรับการดำเนินงานตามแผนฟื้นฟูธุรกิจระยะเร่งด่วน

8. ข้อมูลเพิ่มเติม

8.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2552	2551	2552	2551
เงินสดในประเทศ	32.32	8.78	32.32	8.78
เงินสดในต่างประเทศ	25.20	27.57	25.20	27.57
เงินฝากธนาคารในประเทศ	2,681.25	3,495.71	2,446.35	3,453.68
เงินฝากธนาคารในต่างประเทศ	11,560.91	3,913.46	11,560.91	3,913.46
รวม	14,299.68	7,445.52	14,064.78	7,403.49

8.2 ลูกหนี้การค้า-สุทธิ แยกตามระยะเวลาที่ค้างชำระ

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2552	2551	2552	2551
ลูกหนี้การค้า	16,989.29	17,257.56	16,882.13	17,175.15
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(1,681.73)	(1,428.77)	(1,652.74)	(1,381.93)
ลูกหนี้การค้า-สุทธิ	15,307.56	15,828.79	15,229.39	15,793.22

8.3 สินค้าและวัสดุคงเหลือ-สุทธิ

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2552	2551	2552	2551
อะไหล่เครื่องบิน	5,528.14	5,218.28	5,528.14	5,218.28
หัก ค่าเพื่อเสื่อมสภาพ (ร้อยละ 10 ของยอดคงเหลือ ณ วันสิ้นงวด)	(552.81)	(521.83)	(552.81)	(521.83)
อะไหล่เครื่องบิน-สุทธิ	4,975.33	4,696.45	4,975.33	4,696.45
อะไหล่รถยนต์ และอุปกรณ์บริการภาคพื้น	278.35	275.44	278.35	275.44
อะไหล่เครื่องบินที่หมุนเวียนเข้าและรอการจำหน่าย	1,451.71	1,976.45	1,451.71	1,976.45
หัก ค่าเพื่อเสื่อมสภาพ (ร้อยละ 33.33 ของยอดที่เกิดขึ้นระหว่างงวด)	(1,392.85)	(1,859.73)	(1,392.85)	(1,859.73)
อะไหล่เครื่องบินที่หมุนเวียนเข้า และรอการจำหน่าย-สุทธิ	58.86	116.72	58.86	116.72
น้ำมันเครื่องบิน	200.84	252.14	200.84	252.14
สินค้าซื้อมาเพื่อขาย	181.99	241.21	181.99	241.21
พัสดุสำหรับใช้ในห้องพักผู้โดยสาร และการบริการอาหาร	310.20	313.93	310.20	313.93
พัสดุและของใช้สิ้นเปลือง	20.61	23.36	20.61	23.36
เครื่องเขียนและพัสดุอื่น	106.49	111.61	106.49	111.61
สินค้าและอะไหล่เครื่องบินระหว่างทาง	65.29	748.43	65.29	748.43
รวมสินค้าและพัสดุอื่น ๆ	885.42	1,690.68	885.42	1,690.68
สินค้าล้าสมัยและชำรุดรอการจำหน่าย	36.79	24.16	36.79	24.16
หัก ค่าเพื่อเสื่อมสภาพ (ร้อยละ 100)	(36.79)	(24.16)	(36.79)	(24.16)
สินค้าล้าสมัยและชำรุดรอการจำหน่าย-สุทธิ	-	-	-	-
รวมสินค้าและพัสดุกงเหลือ-สุทธิ	6,197.96	6,779.29	6,197.96	6,779.29
รวมสินค้าและพัสดุกงเหลือ ณ วันสิ้นงวด	8,180.41	9,185.01	8,180.41	9,185.01
หัก รวมค่าเพื่อสินค้าและพัสดุเสื่อมสภาพ	(1,982.45)	(2,405.72)	(1,982.45)	(2,405.72)
รวมสินค้าและพัสดุกงเหลือ-สุทธิ	6,197.96	6,779.29	6,197.96	6,779.29

8.4 สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2552	2551	2552	2551
ภาษีเงินได้รอเรียกคืน	218.85	247.59	218.85	247.59
เงินสด เงินฝากธนาคารกองทุนบำเหน็จ อื่น ๆ	3,346.11	4,549.93	3,346.11	4,549.93
	3,107.98	2,033.61	3,071.33	1,996.93
รวม	6,672.94	6,831.13	6,636.29	6,794.45

8.5 เงินลงทุน

งบการเงินรวม								หน่วย : ล้านบาท	
ชื่อบริษัท	บริษัทฯ ถือหุ้น ร้อยละ		เงินลงทุน				รายได้จากเงินลงทุน		
			ราคาหุ้น		ราคาตามวิธีส่วนได้เสีย				
	2552	2551	2552	2551	2552	2551	2552	2551	
8.5.1 เงินลงทุนซึ่งบันทึกโดยวิธีส่วนได้เสีย									
บริษัท โรงแรมรอยัลฮิลล์ (ประเทศไทย)									
จำกัด (มหาชน)	24	24	225.00	225.00	248.14	300.25	(34.11)	42.36	
(ราคาตลาด ปี 2552 เป็นเงิน 697.50 ล้านบาท									
และปี 2551 เป็นเงิน 675.00 ล้านบาท)									
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล									
แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด	40	40	48.00	48.00	158.48	189.84	(14.56)	(3.97)	
บริษัท บริการเรือเพลิงการบินกรุงเทพ									
จำกัด (มหาชน)	22.6	22.6	115.19	115.19	615.87	582.71	76.93	85.44	
(ราคาตลาด ปี 2552 เป็นเงิน 921.49 ล้านบาท									
และปี 2551 เป็นเงิน 610.49 ล้านบาท)									
บริษัท ศรีทวีการบินภูเก็ต จำกัด	30	30	30.00	30.00	88.50	71.35	26.15	27.13	
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด	30	30	305.33	305.33	129.97	192.95	(62.97)	(30.40)	
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด	39	39	195.00	195.00	-	-	-	(185.70)	
หัก ค่าเผื่อการด้อยค่าเงินลงทุน									
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด			(195.00)	(195.00)	-	-	-	-	
รวมเงินลงทุนซึ่งบันทึกโดยวิธีส่วนได้เสีย					1,240.96	1,337.10	(8.56)	(65.14)	
8.5.2 เงินลงทุนระยะยาวอื่น									
บันทึกตามวิธีราคาทุน									
บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด	8.4	8.4	133.00	133.00			-	-	
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	2.7	2.7	18.01	17.96			-	-	
SITA INVESTMENT CERTIFICATE	-	-	33.32	33.47			-	-	
บริษัท เทคสธาม จำกัด	3.5	3.5	1.75	1.75			-	-	
(ชำระค่าหุ้น 25% ของทุนจดทะเบียน)									
SITA INFORMATION NETWORKING									
COMPUTING	-	-	30.37	31.83			-	-	
หุ้นอื่นๆ	-	-	2.96	2.99			0.32	0.88	
เงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคล	-	-	-	-			-	-	
หัก ค่าเผื่อการด้อยค่าเงินลงทุน									
บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด			(133.00)	(133.00)			-	-	
รวมเงินลงทุนระยะยาวอื่น			86.41	88.00			0.32	0.88	

งบการเงินเฉพาะบริษัท

หน่วย : ล้านบาท

ชื่อบริษัท	บริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ		เงินลงทุน		รายได้เงินปันผล	
			ราคาหุ้น			
	2552	2551	2552	2551	2552	2551
8.5.1 เงินลงทุนซึ่งบันทึกโดยวิธีราคาทุน						
บริษัทย่อย						
บริษัท ไทย-อะมาคิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด	55	55	8.25	8.25	66.00	72.19
บริษัทร่วม						
บริษัท โรงแรมรอยัลค็อคคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)	24	24	225.00	225.00	18.00	3.15
(ราคาคอตา ปี 2552 เป็นเงิน 697.50 ล้านบาท และปี 2551 เป็นเงิน 675.00 ล้านบาท)						
บริษัท คอนมือง อินเทอร์เน็ตเซ็นทรัลแอร์พอร์ท โฮเทล จำกัด	40	40	48.00	48.00	16.80	-
บริษัท บริการเรือเฟอร์รี่กรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	22.6	22.6	115.19	115.19	43.77	54.14
(ราคาคอตาปี 2552 เป็นเงิน 921.49 ล้านบาท และปี 2551 เป็นเงิน 610.49 ล้านบาท)						
บริษัท ศรีวิภาประกันภัย จำกัด	30	30	30.00	30.00	9.00	9.00
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด	30	30	305.33	305.33	-	-
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด	39	39	195.00	195.00	-	-
หัก ค่าเผื่อการค้ำย่ำเงินลงทุน						
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด			(195.00)	(195.00)	-	-
รวม			723.52	723.52	87.57	66.29
รวมเงินลงทุนซึ่งบันทึกโดยวิธีราคาทุน			731.77	731.77	153.57	138.48
8.5.2 เงินลงทุนระยะยาวอื่น						
บันทึกตามวิธีราคาทุน						
บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด	8.4	8.4	133.00	133.00	-	-
บริษัท วิสาหกิจพัฒนาประเทศไทย จำกัด	2.7	2.7	18.01	17.96	-	-
SITA INVESTMENT CERTIFICATE	-	-	33.32	33.47	-	-
บริษัท เทคสยาม จำกัด	3.5	3.5	1.75	1.75	-	-
(ชำระค่าหุ้น 25% ของทุนจดทะเบียน)						
SITA INFORMATION NETWORKING COMPUTING	-	-	30.37	31.83	-	-
หุ้นอื่นๆ	-	-	2.96	2.99	0.32	0.88
หัก ค่าเผื่อการค้ำย่ำเงินลงทุน						
บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด			(133.00)	(133.00)	-	-
รวมเงินลงทุนระยะยาวอื่น			86.41	88.00	0.32	0.88

8.5.3 ข้อมูลทางการเงินโดยสรุปของบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

หน่วย : ล้านบาท

รายชื่อของบริษัท	ทรัพย์สิน	หนี้สิน	รายได้	กำไร(ขาดทุน)
บริษัทย่อย				
บริษัท ไทย-อะมาคิอุส เซาท์อีสต์ เอเชีย จำกัด	745.65	84.41	396.05	160.55
บริษัทร่วม				
บริษัท โรงแรมรอยัลลอร์ด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)	1,769.17	735.26	412.45	(146.51)
บริษัท คอนโดมิเนียมอินทาวน์แลนด์ แอร์พอร์ต ไฮเดิล จำกัด	440.73	44.54	123.86	(25.46)
บริษัท บริการเช่ารถเพื่อการป็นกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	5,433.26	2,706.96	1,183.48	336.19
บริษัท ศรีวิภาประกันภัย จำกัด	304.77	9.76	197.56	63.39
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด	2,028.78	1,595.54	570.71	(209.91)
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด	405.86	383.50	1,631.04	226.83

เนื่องจากบริษัทร่วมไม่สามารถส่งงบการเงินให้บริษัทฯ ได้ทันการปิดบัญชี บริษัทฯ จึงใช้งบการเงินของบริษัทร่วม ณ วันที่ 30 กันยายน 2552 บันทึกเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสียในงบการเงินรวมและบันทึกเงินลงทุนตามวิธีราคาทุนในงบการเงินเฉพาะบริษัท ซึ่งไม่มีผลกระทบต่ออย่างเป็นสาระสำคัญ

8.6 รายการบัญชีที่เกี่ยวข้องกับ งบการเงินเฉพาะบริษัท

8.6.1 รายการระหว่างกันกับผู้ถือหุ้นใหญ่

8.6.1.1 เงินกู้ยืมระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

หน่วย : ล้านบาท

	2552	2551
กู้เงินจากต่างประเทศผ่านกระทรวงการคลัง	1,116.11	3,508.27
ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	-	300.00
ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย	-	750.00
รวม	1,116.11	4,558.27

8.6.1.2 เงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

หน่วย : ล้านบาท

	2552	2551
กู้เงินจากต่างประเทศผ่านกระทรวงการคลัง	1,340.67	1,403.30
ธนาคารออมสิน	8,178.00	4,000.00
ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย	2,000.00	-
รวม	11,518.67	5,403.30

8.6.1.3 ตัวสัญญาใช้เงินจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

หน่วย : ล้านบาท

	2552	2551
ธนาคารออมสิน	500.00	1,150.00

8.6.2 รายการระหว่างกันกับบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท

	2552		2551	
	ขาย	ซื้อ	ขาย	ซื้อ
บริษัท ไทย-อะมาคิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด	3.72	-	12.99	-

หน่วย : ล้านบาท

	2552		2551	
	ลูกหนี้	เจ้าหนี้	ลูกหนี้	เจ้าหนี้
บริษัท ไทย-อะมาคิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด	0.29	-	0.76	-

8.6.3 รายการระหว่างกันกับบริษัทรวม

หน่วย : ล้านบาท

	2552		2551	
	ขาย	ซื้อ	ขาย	ซื้อ
บริษัท โรงแรมรอยัลธอคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)	0.20	7.06	-	14.85
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเทล จำกัด	-	4.90	-	5.48
บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	0.03	361.58	0.06	377.37
บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด	3.07	3.57	3.31	9.27
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ จำกัด	-	41.20	-	101.69
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด	921.67	-	2,022.38	-

หน่วย : ล้านบาท

	2552		2551	
	ลูกหนี้	เจ้าหนี้	ลูกหนี้	เจ้าหนี้
บริษัท โรงแรมรอยัลธอคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)	-	-	-	-
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเทล จำกัด	-	0.03	-	-
บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	0.01	37.14	-	27.33
บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด	0.22	0.77	0.35	2.01
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ จำกัด	-	-	-	-
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด	122.28	-	123.57	-

นโยบายการกำหนดราคาซื้อสินค้าและบริการระหว่างบริษัทกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกันและเป็นไปตามราคาตลาด

8.7 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิ มีรายละเอียดดังนี้

งบการเงินรวม						หน่วย : ล้านบาท
	เครื่องบิน	เครื่องบิน ภายใต้สัญญาเช่า การเงิน	อุปกรณ์การบิน หมุนเวียน	ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุง	เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	รวม
ราคาทุน						
ณ วันที่ 1 มกราคม 2552	156,754.52	142,897.70	29,298.79	18,765.92	29,527.49	377,244.42
- ปรับปรุง/โอน	(21,500.91)	7,158.29	(377.58)	124.97	157.46	(14,437.77)
- สิทธิประโยชน์เพิ่มขึ้น	6,258.54	21,350.99	3,366.55	52.95	324.25	31,353.28
- จำหน่าย	-	(91.87)	(1,187.28)	(82.50)	(414.58)	(1,776.23)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552	141,512.15	171,315.11	31,100.48	18,861.34	29,594.62	392,383.70
ค่าเผื่อการด้อยค่า	950.40	3,475.19	-	-	-	4,425.59
ค่าเสื่อมราคาสะสม						
ณ วันที่ 1 มกราคม 2552	83,695.72	32,991.75	19,347.37	9,600.35	20,119.67	165,754.86
- ค่าเสื่อมราคา	6,569.30	9,158.71	2,158.76	752.32	2,022.23	20,661.32
- ปรับปรุง/โอน	(11,955.62)	1,446.72	(246.51)	2.40	(37.41)	(10,790.42)
- จำหน่าย	-	(87.22)	(604.05)	(81.58)	(399.99)	(1,172.84)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552	79,259.80	46,985.15	20,655.57	10,273.49	21,704.50	178,878.51
ราคาสุทธิตามบัญชี						
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551	72,108.40	106,430.76	9,951.42	9,165.57	9,407.82	207,063.97
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552	62,252.35	124,329.96	10,444.91	8,587.85	7,890.12	213,505.19

งบการเงินเฉพาะบริษัท						หน่วย : ล้านบาท
	เครื่องบิน	เครื่องบิน ภายใต้สัญญาเช่า การเงิน	อุปกรณ์การบิน หมุนเวียน	ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุง	เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	รวม
ราคาทุน						
ณ วันที่ 1 มกราคม 2552	156,754.52	142,897.70	29,298.79	18,765.92	29,283.60	377,000.53
- ปรับปรุง/โอน	(21,500.91)	7,158.29	(377.58)	124.97	192.61	(14,402.62)
- สิทธิประโยชน์เพิ่มขึ้น	6,258.54	21,350.99	3,366.55	52.95	320.94	31,349.97
- จำหน่าย	-	(91.87)	(1,187.28)	(82.50)	(414.58)	(1,776.23)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552	141,512.15	171,315.11	31,100.48	18,861.34	29,382.57	392,171.65
ค่าเผื่อการด้อยค่า	950.40	3,475.19	-	-	-	4,425.59
ค่าเสื่อมราคาสะสม						
ณ วันที่ 1 มกราคม 2552	83,695.72	32,991.75	19,347.37	9,600.35	19,908.73	165,543.92
- ค่าเสื่อมราคา	6,569.30	9,158.71	2,158.76	752.32	2,007.85	20,646.94
- ปรับปรุง/โอน	(11,955.62)	1,446.72	(246.51)	2.40	(2.26)	(10,755.27)
- จำหน่าย	-	(87.22)	(604.05)	(81.58)	(399.99)	(1,172.84)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552	79,259.80	46,985.15	20,655.57	10,273.49	21,514.33	178,688.34
ราคาสุทธิตามบัญชี						
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551	72,108.40	106,430.76	9,951.42	9,165.57	9,374.87	207,031.02
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552	62,252.35	124,329.96	10,444.91	8,587.85	7,868.24	213,483.31

ในงวดนี้ บริษัทฯ มีเครื่องบินจำนวน 90 ลำ ใช้ในการดำเนินงาน 87 ลำ ประกอบด้วย เครื่องบินของ บริษัทฯ จำนวน 51 ลำ เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (FINANCIAL LEASES) จำนวน 32 ลำ ตามหมายเหตุ ประกอบงบการเงินข้อ 8.33 และเครื่องบินเช่าดำเนินงาน (OPERATING LEASES) จำนวน 7 ลำ

อุปกรณ์การบินหมุนเวียน ประกอบด้วย เครื่องยนต์เครื่องบิน และอะไหล่การบินหมุนเวียนอื่น ที่ดิน อาคารและค่าปรับปรุงจำนวน 8,587.85 ล้านบาท ได้รวมอาคารบนพื้นที่เช่าจำนวน 6,142.53 ล้านบาท แล้ว

เครื่องมือโรงซ่อมและอุปกรณ์สุทธิจำนวน 7,890.12 ล้านบาท (งบการเงินรวม) และจำนวน 7,868.24 ล้านบาท (งบการเงินเฉพาะบริษัท)

อาคารและอุปกรณ์ ซึ่งหักค่าเสื่อมราคาทั้งจำนวนแล้วแต่ยังคงใช้งานอยู่เป็นจำนวน 39,528.03 ล้านบาท ซึ่งได้รวมอาคารบนพื้นที่เช่าจำนวน 3,924.16 ล้านบาท แล้ว

สินทรัพย์ตามสัญญาเช่าการเงิน ได้แก่ เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงินที่ทำสัญญาซื้อเครื่องบินเป็นเงิน สกุลดอลลาร์สหรัฐ แต่บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าทางการเงินเป็นเงินสกุลยูโร เยน และดอลลาร์สหรัฐ

สินทรัพย์ตามสัญญาเช่าการเงินเพิ่มขึ้นในปีจำนวน 12,899.96 ล้านบาท

8.8 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน-สุทธิ

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะบริษัท
ราคาทุน		
ณ วันที่ 1 มกราคม 2552	1,209.82	1,204.48
- สินทรัพย์เพิ่มขึ้น	98.32	96.94
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552	1,308.14	1,301.42
ค่าตัดจำหน่ายสะสม		
ณ วันที่ 1 มกราคม 2552	401.93	400.90
- ค่าตัดจำหน่าย	254.30	253.70
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552	656.23	654.60
ราคาสุทธิตามบัญชี		
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551	807.89	803.58
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552	651.91	646.82

8.9 สินทรัพย์ภายใต้การควบคุม

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2552	2551	2552	2551
เงินสมทบกองทุนบำเหน็จพนักงาน	964.30	1,050.57	964.30	1,050.57
ค่าเผื่อสินค้าเสื่อมสภาพ	594.74	721.72	594.74	721.72
ค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ	560.62	484.79	551.92	470.74
ค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์	1,645.15	1,728.31	1,645.15	1,728.31
ประมาณการค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	1,795.93	1,742.16	1,795.93	1,742.16
โครงการสะสมระยะทาง	13.11	345.97	13.11	345.97
ผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน				
เงินตราต่างประเทศ	134.31	313.41	134.31	313.41
อื่นๆ	22.65	18.84	19.03	15.19
รวม	5,730.81	6,405.77	5,718.49	6,388.07

8.10 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2552	2551	2552	2551
ค่าใช้จ่ายรอการตัดบัญชี	1,940.15	1,506.68	1,940.15	1,506.71
อื่นๆ	367.00	203.58	366.62	203.20
รวม	2,307.15	1,710.26	2,306.77	1,709.91

ค่าใช้จ่ายรอการตัดบัญชีประกอบด้วย ค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน (D-check) สำหรับเครื่องบินเช่าดำเนินงาน ตัดจ่ายเป็นรายจ่ายตามอายุการใช้งานโดยประมาณ 4-7 ปี แต่ไม่เกินอายุสัญญาเช่า และค่าธรรมเนียมค่าประกันเงินกู้ซื้อเครื่องบินตัดจ่ายตามระยะเวลาเงินกู้ในแต่ละรอบระยะเวลาบัญชี

8.11 เงินกู้ยืมระยะสั้น งบการเงินรวม และงบการเงินเฉพาะบริษัท

หน่วย : ล้านบาท

สกุลเงินกู้	ตามสกุลเงินกู้		2552	2551
	2552	2551		
เงินบาท	-	17,980,000,000	-	17,980.00
เงินดอลลาร์สหรัฐ	33,300,000	-	1,116.11	-
เงินเยนญี่ปุ่น	-	9,000,000,000	-	3,508.27
เงินกู้ยืมระยะสั้น			1,116.11	21,488.27

ณ วันสิ้นงวด บริษัทฯ มีเงินกู้ยืมระยะสั้นอายุ 1 ปี ที่บริษัทฯ ได้กู้เงินต่อจากกระทรวงการคลัง โดยกระทรวงการคลังกู้จากต่างประเทศในรูป EURO COMMERCIAL PAPER (ECP) จำนวนเงิน 1,116.11 ล้านบาท

8.12 เงินกู้ยืมระยะยาว งบการเงินรวม และงบการเงินเฉพาะบริษัท

หน่วย : ล้านบาท

สกุลเงินกู้	ตามสกุลเงินกู้		2552	2551
	2552	2551		
เงินดอลลาร์สหรัฐ	40,000,000	40,000,000	1,340.67	1,403.29
เงินบาท	33,178,000,000	4,000,000,000	33,178.00	4,000.00
รวมเงินกู้ยืมระยะยาว			34,518.67	5,403.29
หัก ส่วนที่ครบกำหนดชำระภายในหนึ่งปี			2,472.00	572.00
คงเหลือส่วนที่เป็นเงินกู้ยืมระยะยาว			32,046.67	4,831.29

ณ วันสิ้นงวดบริษัทฯ มีเงินกู้ยืมจากต่างประเทศผ่านกระทรวงการคลังจำนวนเงิน 1,340.67 ล้านบาท และได้กู้ยืมจากธนาคารต่างๆ ดังนี้ ธนาคารออมสิน จำนวนเงิน 8,178.00 ล้านบาท ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย จำนวนเงิน 2,000.00 ล้านบาท ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จำนวนเงิน 8,000.00 ล้านบาท ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) จำนวนเงิน 5,000.00 ล้านบาท ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) จำนวนเงิน 5,000.00 ล้านบาท และ ธนาคารสแตนดาร์ด ชาร์เตอร์ด(ไทย) จำกัด จำนวนเงิน 5,000.00 ล้านบาท รวมเป็นเงินกู้ยืมทั้งสิ้นจำนวน 34,518.67 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 โอนไปเป็นเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี จำนวนเงิน 2,472.00 ล้านบาท คงเหลือเป็นเงินกู้ยืมระยะยาว 32,046.67 ล้านบาท

8.13 หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน จบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท

หน่วย : ล้านบาท

สกุลเงินกู้	ตามสกุลเงินกู้		2552	2551
	2552	2551		
เงินเชนญี่ปุ่น	46,115,845,299	39,941,610,829	16,860.37	15,569.56
เงินดอลลาร์สหรัฐ	88,520,604	147,853,326	2,966.92	5,187.05
เงินยูโร	1,236,565,258	1,102,341,130	59,513.91	54,732.89
มูลค่าปัจจุบันของหนี้สินตามสัญญาเช่า			79,341.20	75,489.50
หัก ส่วนที่ครบกำหนดชำระภายในหนึ่งปี			11,312.93	10,153.59
คงเหลือส่วนที่เป็นหนี้สินระยะยาว			68,028.27	65,335.91

บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าเครื่องบินโดยมีสิทธิเลือกที่จะซื้อได้กับสถาบันการเงินต่างประเทศรวม 8 แห่ง และแสดงมูลค่าตามนโยบายการบัญชีข้อ 3.9 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 มีจำนวนคงเหลือ 32 ลำ เป็นภาระหนี้ภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าทั้งสินที่มีกำหนดจ่ายในระหว่างปี 2552 - 2564 รวม 99,163.48 ล้านบาท หักส่วนที่จะบันทึกเป็นดอกเบี้ยจ่ายเมื่อถึงกำหนดจ่าย 19,822.28 ล้านบาท คงเหลือเป็นเงินต้นภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าฯ ดังกล่าวจำนวน 79,341.20 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 โอนไปเป็นหนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบินที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี จำนวน 11,312.93 ล้านบาท คงเหลือเป็นหนี้สินระยะยาว 68,028.27 ล้านบาท

8.14 ตัวสัญญาใช้เงิน

บริษัทฯ ได้กู้เงินจากธนาคารออมสินและสหกรณ์ออมทรัพย์พนักงานบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) โดยออกตั๋วสัญญาใช้เงิน อัตราดอกเบี้ยลอยตัว ค่าวมโดยใช้อัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 6 เดือน ของธนาคารออมสิน บวกร้อยละ 2.90 - 3.00 ต่อปี ในงวดนี้มียอดยกมาจำนวน 1,800 ล้านบาท จ่ายชำระคืนระหว่างงวด 1,050 ล้านบาท คงเหลือ 750 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 โอนไปเป็นหนี้ที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี ทั้งจำนวน

8.15 หุ้นกู้

ตามมติที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2546 เมื่อวันที่ 2 กันยายน 2546 ที่อนุมัติให้บริษัทฯ ดำเนินการออกหุ้นกู้ภายในวงเงิน 40,000 ล้านบาท บริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้ครั้งที่ 1 มูลค่า 10,000 ล้านบาท ออกหุ้นกู้ครั้งที่ 2 มูลค่า 15,000 ล้านบาท และได้ออกหุ้นกู้ครั้งที่ 3 มูลค่า 15,000 ล้านบาท ได้รับเงินโอนเข้าบัญชีเรียบร้อยแล้ว เป็นมูลค่ารวม 40,000 ล้านบาท และเมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน และ 8 ตุลาคม 2551 และ 20 ตุลาคม 2552 บริษัทฯ ได้ไถ่ถอนหุ้นกู้ซึ่งครบกำหนดไถ่ถอนจำนวนเงิน 6,000 ล้านบาท 5,500 ล้านบาท และ 7,500 ล้านบาท ตามลำดับ

ตามมติที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2548 เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2548 อนุมัติให้บริษัทฯ ดำเนินการออกหุ้นกู้ภายในวงเงิน 60,000 ล้านบาท ซึ่งเมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2550 บริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้ของบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2550 รวมมูลค่าทั้งสิ้น 7,500 ล้านบาท โดยแบ่งออกเป็น 2 ชุด ได้แก่ ชุดที่ 1 จำนวน 3,000 ล้านบาท และ ชุดที่ 2 จำนวน 4,500 ล้านบาท ได้รับเงินโอนเข้าบัญชีเรียบร้อยแล้วเป็นมูลค่ารวม 7,500 ล้านบาท และเมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 2551 บริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้ของบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2551 รวมมูลค่าทั้งสิ้น 7,000 ล้านบาท โดยแบ่งออกเป็น 3 ชุด ได้แก่ ชุดที่ 1 จำนวน 3,455.29 ล้านบาท ชุดที่ 2 จำนวน 987.92 ล้านบาท และชุดที่ 3 จำนวน 2,556.79 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯ ได้รับเงินโอนเข้าบัญชีเรียบร้อยแล้วเป็นมูลค่ารวม 7,000 ล้านบาท และเมื่อวันที่ 20 มกราคม 2552 บริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้ครั้งที่ 1/2552 รวมมูลค่าทั้งสิ้น 4,790 ล้านบาท โดยแบ่งออกเป็น 4 ชุด ได้แก่ชุดที่ 1 จำนวน 170 ล้านบาท ชุดที่ 2 จำนวน 720 ล้านบาท ชุดที่ 3 จำนวน 300 ล้านบาท และชุดที่ 4 จำนวน 3,600 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯ ได้รับเงินโอนเข้าบัญชีเรียบร้อยแล้วเป็นมูลค่ารวม 4,790 ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 บริษัทฯ มีหุ้นกู้คงเหลือ 40,290 ล้านบาท ซึ่งได้โอนไปเป็นหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี จำนวน 10,955.29 ล้านบาท คงเหลือเป็นหนี้สินระยะยาว 29,334.71 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดดังนี้

	อายุหุ้นกู้ (ปี)	อัตราดอกเบี้ย ชำระทุก 6 เดือน (ร้อยละ)	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	วันครบกำหนดไถ่ถอน
ครั้งที่ 1	7	3.70	4,500.00	8 ตุลาคม 2553
ครั้งที่ 2	7	5.20	4,500.00	20 ตุลาคม 2554
	10	5.80	3,000.00	20 ตุลาคม 2557
			7,500.00	
ครั้งที่ 3	6	4.67	6,000.00	12 พฤษภาคม 2554
	10	5.19	3,000.00	12 พฤษภาคม 2558
			9,000.00	
ครั้งที่ 1/2550	3	4.51	3,000.00	22 พฤศจิกายน 2553
	5	5.04	4,500.00	22 พฤศจิกายน 2555
			7,500.00	
ครั้งที่ 1/2551	1.5	4.77	3,455.29	2 เมษายน 2553
	3	5.05	987.92	2 ตุลาคม 2554
	5	5.50	2,556.79	2 ตุลาคม 2556
			7,000.00	
ครั้งที่ 1/2552	3	5.30	170.00	20 มกราคม 2555
	5	5.45	720.00	20 มกราคม 2557
	7	5.60	300.00	20 มกราคม 2559
	10	6.00	3,600.00	20 มกราคม 2562
			4,790.00	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552			40,290.00	

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

8.16 รายได้รอการรับรู้

รายได้รอการรับรู้ เป็นรายได้ค่าขาดเสียหายจากการส่งมอบเครื่องบิน A380-800 ลำช้ากว่ากำหนดตามสัญญา นอกเหนือจากค่าปรับตามสัญญา โดยรับรู้เป็นรายได้ตามระยะเวลาการรับมอบเดิมจนถึงกำหนดการรับมอบใหม่ของเครื่องบิน A380-800 จำนวน 6 ลำ ซึ่งมีจำนวนเงิน 2,717.80 ล้านบาท โดยรับรู้เป็นรายได้สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 จำนวนเงิน 738.04 ล้านบาท คงเหลือเป็นรายได้รอการรับรู้จำนวนเงิน 1,979.76 ล้านบาท

8.17 หนี้สินหมุนเวียนอื่นๆ

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2552	2551	2552	2551
ค่าธรรมเนียมสนามบิน	2,909.20	1,612.72	2,909.20	1,612.72
รายได้รอตัดบัญชี	3.16	2.95	3.03	2.68
ภาษีรอนำส่ง	805.28	740.39	805.02	738.20
ค่าใช้จ่ายพนักงานท้องถิ่นในต่างประเทศ	539.46	524.91	539.46	524.91
เจ้าหนี้อื่นๆ	1,883.54	1,782.02	1,859.49	1,762.93
รวม	6,140.64	4,662.99	6,116.20	4,641.44

8.18 ประมวลการหนี้สินระยะยาว

8.18.1 ศาลชั้นต้นได้มีคำพิพากษาให้บริษัทฯ จ่ายค่าเสียหายที่พนักงานฟ้องร้องเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 15.35 ล้านบาท ซึ่งขณะนั้นบริษัทฯ ได้ยื่นอุทธรณ์ต่อศาลอุทธรณ์

8.18.2 ศาลชั้นต้นได้มีคำพิพากษาให้บริษัทฯ ชำระค่าเสียหายจากการระงับการสั่งซื้อไวน์ที่บริษัท หมิงเหิงอินเตอร์เนชั่นแนล ฟ้องร้องเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 27.63 ล้านบาท ทั้งนี้ หน่วยงานบริษัทฯ จะได้ยื่นอุทธรณ์ต่อไป

8.18.3 คดีที่บริษัทฯ ถูกศาลตัดสินให้ชำระหนี้ปี 2552 เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 2.17 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลฎีกา

8.18.4 ศาลชั้นต้นได้มีคำพิพากษาให้บริษัทฯ ชำระเงินให้พนักงานเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 3.22 ล้านบาท ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลฎีกา

8.18.5 ในงวดบัญชีสำหรับปี 2551 บริษัทฯ ได้ตั้งสำรองความเสียหายและค่าปรับจากกรณีคดีละเมิดกฎหมายการป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม (Antitrust) ที่บริษัทฯ ถูกฟ้องร้อง ถูกกล่าวหาและถูกสอบสวนในทางอาญาเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 4,290.17 ล้านบาท และ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 โอนไปเป็นประมวลการหนี้สินระยะสั้นจำนวนเงิน 458.20 ล้านบาท คงเหลือเป็นประมวลการหนี้สินระยะยาว 3,831.97 ล้านบาท ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ประมาณการโดยให้หน่วยงานในแต่ละภูมิภาคทำการประมาณการความเสียหายและค่าปรับที่บริษัทฯ อาจถูกทางราชการในแต่ละภูมิภาคปรับ โดยพิจารณาจากข้อเท็จจริงต่าง ๆ ที่หน่วยงานรับทราบและมีข้อมูลอยู่ ณ ขณะนี้ ซึ่งการประมาณการดังกล่าวมีหลักเกณฑ์ ดังนี้

1. การประมาณการความเสียหายและค่าปรับข้างต้น เป็นการประเมินจากอัตราค่าปรับขั้นต้นที่อาจจะเกิดขึ้น ในกรณีที่มีการชี้ขาดหรือพิพากษาว่าบริษัทฯ ได้กระทำความผิดตามที่ถูกละเมิด หรือตามที่ถูกฟ้องร้องจริง

2. จำนวนค่าปรับที่ประมาณการข้างต้น เป็นประมาณการค่าปรับโดยทางการของแต่ละประเทศที่มีการสอบสวนและฟ้องร้องที่ไม่รวมกรณี Civil Class Actions ของทั้ง Cargo และ Passenger ในประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งในคดีแพ่งทั้งสองคดีดังกล่าวยังไม่ปรากฏค่าฟ้องที่จะต้องพิสูจน์ความเสียหายของโจทก์ เนื่องจากอยู่ในระหว่างการที่ศาลแพ่งกำลังดำเนินการเพื่อเริ่มต้นคดี

3. การชี้ขาดหรือการตัดสินในคดีต่างๆ จะเกิดขึ้นในปีงบประมาณต่อจากนี้ ซึ่งอาจเกิดขึ้นไม่พร้อมกัน

4. การประมาณการดังกล่าวอาจคลาดเคลื่อนจากความเป็นจริงในสาระสำคัญ เนื่องจาก

4.1 ในประเทศที่มีการสอบสวนโดยที่ยังไม่มีการกล่าวหาว่าบริษัทฯ ได้กระทำความผิดกฎหมายนั้น ยังไม่ปรากฏข้อเท็จจริงที่แน่ชัดว่าจะมีการกล่าวหาหรือไม่ ถ้ามีการกล่าวหาจะโดยกระบวนการกระทำของบริษัทฯ ในท้องที่ใดบ้าง ดังนั้น จึงยังไม่สามารถทราบจำนวนรายรับของบริษัทฯ ในท้องที่ดังกล่าวในอันที่จะถูกนำไปเป็นฐานในการคำนวณค่าปรับได้

4.2 การกำหนดค่าปรับเป็นดุลยพินิจของผู้ชี้ขาดหรือผู้ตัดสิน โดยอาจจะพิจารณาข้อเท็จจริงอื่นๆ ในคดีประกอบด้วย

4.3 ก่อนมีการชี้ขาดหรือตัดสิน อาจมีการตกลงหรือประนีประนอมในเรื่องค่าปรับได้ ทั้งนี้ จะขึ้นอยู่กับนโยบายของแต่ละประเทศ และรูปคดีที่เกิดขึ้น

8.19 สินปันผลจ่าย งบการเงินเฉพาะบริษัท

ตามมติที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2552 เมื่อวันที่ 22 เมษายน 2552 งดจ่ายเงินปันผลสำหรับผลการดำเนินงานสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2551

8.20 ทุนเรือนหุ้น

บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียนหุ้นสามัญ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 จำนวน 1,700 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท รวมเป็นทุนจดทะเบียน 17,000 ล้านบาท ทุนที่ออกและชำระแล้วจำนวน 16,989.01 ล้านบาท

8.21 สำรองตามกฎหมาย

บริษัทฯ มียอดสำรองตามกฎหมาย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 จำนวน 1,700 ล้านบาท ซึ่งเป็นยอดเท่ากับร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียน จึงไม่ต้องสำรองตามกฎหมายเพิ่มขึ้นอีกในงวดบัญชีนี้

8.22 ค่าตอบแทนผู้บริหาร

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

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2552	2551	2552	2551
ค่าตอบแทนกรรมการบริษัทฯ	14.68	20.91	13.16	19.74
ค่าตอบแทนผู้บริหารบริษัทฯ	46.24	72.49	46.24	72.49
รวม	60.92	93.40	59.40	92.23

นอกจากนี้กรรมการบริษัทฯ ยังได้รับสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสาร ซึ่งในปี 2552 และ 2551 กรรมการบริษัทฯ ได้ขออนุญาตบัตรโดยสารให้แก่ตนเองและผู้เกี่ยวข้องจำนวน 206 ฉบับ และ 458 ฉบับ ซึ่งประมาณมูลค่าจากราคาเต็มตามชั้นที่เดินทางคิดเป็นเงิน 23.80 ล้านบาท และ 49 ล้านบาท ตามลำดับ

8.23 รายได้อื่นๆ

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2552	2551	2552	2551
กำไรจากการจำหน่ายทรัพย์สิน	232.34	373.26	232.34	373.26
เงินปันผลจากบริษัทร่วมและบริษัทย่อย	-	-	153.57	138.48
รายได้จากการให้บริการอื่นของฝ่ายซ่อมบำรุงอากาศยาน	330.98	307.70	330.98	307.70
รายได้จากค่าธรรมเนียมสนามบินที่เรียกเก็บกับผู้โดยสาร	247.24	660.48	247.24	660.48
รายได้ค่าปรับจากการส่งมอบเครื่องบินล่าช้า	738.04	-	738.04	-
อื่นๆ	545.12	652.91	546.19	661.00
รวม	2,093.72	1,994.35	2,248.36	2,140.92

8.24 ค่าใช้จ่ายอื่น

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2552	2551	2552	2551
ค่าเช่าสำนักงานและสาธารณูปโภค	2,881.24	2,989.07	2,881.24	2,989.07
ค่าเครื่องใช้สำนักงาน	220.11	287.92	220.11	287.92
ค่าซ่อมแซมอาคารและอุปกรณ์	453.40	484.25	453.40	484.25
ค่าจ้างแรงงานภายนอก	1,077.01	1,148.70	1,077.01	1,148.70
ค่าที่ปรึกษาและบริการ	426.75	447.41	426.75	447.41
ค่าดำเนินการป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม	90.13	73.44	90.13	73.44
ค่าเช่าและบำรุงรักษาอุปกรณ์คอมพิวเตอร์	378.61	395.47	378.61	395.47
ค่าเดินทางและยานพาหนะ	562.07	699.27	562.07	699.27
ค่าสิทธิประโยชน์	233.36	401.01	233.36	401.01
ค่าเสียหายให้ลูกค้า	236.79	404.86	236.79	404.86
อื่นๆ	1,544.19	1,953.90	1,497.41	1,875.34
รวม	8,103.66	9,285.30	8,056.88	9,206.74

8.25 ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้สุทธิ

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	2552	2551	2552	2551
ค่าใช้จ่าย(รายได้)ภาษีเงินได้จากการทำธุรกรรมทางภาษี				
สำหรับงวด	16.47	122.44	(47.87)	59.09
บวก (หัก) : สิ้นทรัพย์/หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี				
จากความแตกต่างชั่วคราวเพิ่มขึ้น/ลดลง	674.96	(2,407.69)	669.58	(2,404.36)
ค่าใช้จ่าย(รายได้)ภาษีเงินได้สุทธิ	691.43	(2,285.25)	621.71	(2,345.27)

เครดิตภาษีที่เกิดขึ้นเนื่องจากผลขาดทุนสุทธิที่เกิดขึ้นในงวดบัญชีสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2551 ตาม ก.จ.ค. 50 มีจำนวน 15,722.63 ล้านบาท ซึ่งในงวดบัญชีสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 บริษัทฯ ได้นำประโยชน์ทางภาษีมาใช้จำนวน 6,301.78 ล้านบาท คงเหลือเครดิตภาษีที่ยังไม่ได้ใช้จำนวน 9,420.85 ล้านบาท และสามารถนำประโยชน์ทางภาษีดังกล่าวได้จนถึงงวดบัญชีสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556

8.26 การส่งเสริมการลงทุน

บริษัทฯ ได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุนเพื่อรับสิทธิประโยชน์จากการได้รับยกเว้นภาษีจำนวน 2 ฉบับ เมื่อวันที่ 13 มีนาคม 2552 สำหรับการจัดหาเครื่องบินแอร์บัส A330-300 จำนวน 6 ลำ 1 ฉบับ และเมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน 2552 สำหรับการจัดหาเครื่องบินแอร์บัส A330-300 จำนวน 2 ลำ อีก 1 ฉบับ โดยบริษัทฯ จะได้รับสิทธิประโยชน์จากการได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิจากการดำเนินงานของเครื่องบินดังกล่าว เป็นระยะเวลา 8 ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการนั้น ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินแอร์บัส A330-300 จำนวน 3 ลำ เมื่อวันที่ 1 เมษายน 7 พฤษภาคม 29 กรกฎาคม และ 23 ธันวาคม 2552 อีกจำนวน 3 ลำ ซึ่งในปี 2552 บริษัทฯ ยังไม่ขอใช้สิทธิตามบัตรส่งเสริมการลงทุน เนื่องจากเครื่องบิน 3 ลำ ที่ได้รับมอบในวันที่ 23 ธันวาคม 2552 ไม่มีแก้อื้อผู้โดยสารขึ้นประหยัด ทำให้ไม่สามารถนำมาให้บริการได้ ส่วนเครื่องบินแอร์บัส A330-300 จำนวน 2 ลำ จะรับมอบในเดือนมีนาคม 2553

8.27 กำไรต่อหุ้น งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท

กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยหารกำไรสุทธิที่เป็นของผู้ถือหุ้นสามัญด้วยจำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักที่ถือโดยบุคคลภายนอกในระหว่างงวด

งบการเงินรวม						หน่วย : ล้านบาท
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 และ 2551						
	กำไร		จำนวนหุ้น		กำไรต่อหุ้น	
	2552 ล้านบาท	2551 ล้านบาท	2552 ล้านหุ้น	2551 ล้านหุ้น	2552 บาท	2551 บาท
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน						
กำไร(ขาดทุน)สุทธิที่เป็นของผู้ถือหุ้นสามัญ	7,343.58	(21,379.45)	1,698.90	1,698.90	4.32	(12.58)

งบการเงินเฉพาะบริษัท						
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 และ 2551						
	กำไร		จำนวนหุ้น		หน่วย : ล้านบาท	
	2552 ล้านบาท	2551 ล้านบาท	2552 ล้านหุ้น	2551 ล้านหุ้น	2552 บาท	2551 บาท
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน						
กำไร(ขาดทุน)สุทธิที่เป็นของผู้ถือหุ้นสามัญ	7,417.41	(21,450.37)	1,698.90	1,698.90	4.37	(12.63)

8.28 การจำแนกข้อมูลทางการเงิน งบการเงินรวม

8.28.1 รายละเอียดข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงาน มีรายละเอียดดังนี้

งบกำไรขาดทุน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 และ 2551

หน่วย : ล้านบาท

	รายได้		รายได้ระหว่างส่วนงาน		รายได้รวม		ผลได้(เสีย)ตามส่วนงาน	
	2552	2551	2552	2551	2552	2551	2552	2551
กิจการขนส่งทางอากาศ	153,827.36	191,072.45	-	-	153,827.36	191,072.45	8,828.44	(10,182.49)
หน่วยธุรกิจ	6,820.86	7,976.10	13,820.02	14,476.93	20,640.88	22,453.03	163.57	(1,066.75)
กิจการอื่นๆ	954.52	1,069.44	355.06	400.27	1,309.58	1,469.71	415.83	296.95
การค้ำมือหรือรายการระหว่างกัน	-	-	(14,175.08)	(14,877.20)	-	-	-	-
กำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน							9,407.84	(10,952.29)
ส่วนได้เสียในกำไร(ขาดทุน)สุทธิ								
ของบริษัทย่อย และบริษัทร่วม							(8.56)	(65.14)
ดอกเบี้ยจ่าย-สุทธิ							(5,559.50)	(4,992.06)
ผลกำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยน								
เงินตราต่างประเทศ							3,167.36	(4,471.39)
รายได้(ค่าใช้จ่าย)อื่น							1,100.11	(3,118.75)
ส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย							(72.25)	(65.07)
ภาษีเงินได้							(691.42)	2,285.25
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ							7,343.58	(21,379.45)

สินทรัพย์และหนี้สิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 และ 2551

หน่วย : ล้านบาท

	สินทรัพย์หมุนเวียน		สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		สินทรัพย์รวม	
	2552	2551	2552	2551	2552	2551
กิจการขนส่งทางอากาศ	43,935.86	38,522.83	213,270.14	207,180.40	257,206.00	245,703.23
หน่วยธุรกิจ	550.72	617.80	11,095.91	10,177.63	11,646.63	10,795.43
กิจการอื่นๆ	705.70	651.14	39.67	54.96	745.37	706.10
สินทรัพย์ที่ไม่ได้ปันส่วน	2,096.09	2,330.18	-	-	2,096.09	2,330.18
รวม	47,288.37	42,121.95	224,405.72	217,412.99	271,694.09	259,534.94

หน่วย : ล้านบาท

	หนี้สินหมุนเวียน		หนี้สินไม่หมุนเวียน		หนี้สินรวม	
	2552	2551	2552	2551	2552	2551
กิจการขนส่งทางอากาศ	79,135.82	97,302.49	137,945.01	114,959.90	217,080.83	212,262.39
หน่วยธุรกิจ	957.91	885.35	50.94	109.72	1,008.85	995.07
กิจการอื่นๆ	79.61	85.41	2.68	-	82.29	85.41
หนี้สินที่ไม่ได้ปันส่วน	278.16	309.94	-	-	278.16	309.94
รวม	80,451.50	98,583.19	137,998.63	115,069.62	218,450.13	213,652.81

กำไรจากการดำเนินงานของแต่ละกิจการเกิดขึ้นจากรายได้รวมหักต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน โดยดอกเบี้ยจ่าย ผลกำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ค่าใช้จ่ายอื่น และภาษีเงินได้ ไม่ได้รวมอยู่ในการคำนวณกำไรจากการดำเนินงานของแต่ละกิจการ

สินทรัพย์หมุนเวียนและสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนของแต่ละกิจการ เป็นสินทรัพย์ที่ใช้ดำเนินงานหรือเกี่ยวข้องกับกิจการนั้นๆ

หนี้สินหมุนเวียนและหนี้สินไม่หมุนเวียนของแต่ละกิจการ เป็นหนี้สินในการดำเนินงานหรือเกี่ยวข้องกับกิจการนั้นๆ

บริษัทฯ บันทึกการโอนรายได้ระหว่างส่วนงานด้วยราคาที่ขายให้กับลูกค้าที่ไม่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ หักส่วนลด ส่วนฝ่ายช่างบันทึกด้วยราคาต้นทุนบวกส่วนเพิ่ม และบริษัทฯ ได้ตัดบัญชีการโอนระหว่างกันดังกล่าวในการจัดทำงบการเงินรวม

8.28.2 รายได้จำแนกตามภูมิศาสตร์ มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2552	2551
รายได้ภายในประเทศ		
กิจการขนส่ง	12,346.48	12,166.27
กิจการหน่วยธุรกิจ	6,820.87	7,976.09
กิจการอื่น ๆ	954.52	1,069.44
รวมรายได้ภายในประเทศ	20,121.87	21,211.80
รายได้ต่างประเทศจากกิจการขนส่ง		
ภูมิภาคเอเชีย	54,194.31	62,604.95
ยุโรป	40,548.81	49,164.40
แปซิฟิกเหนือ	2,347.40	5,249.29
ออสเตรเลียและนิวซีแลนด์	13,831.45	16,931.35
แอฟริกา	45.70	1,193.75
รวมรายได้ต่างประเทศจากกิจการขนส่ง	110,967.67	135,143.74
รายได้เช่าเหมาลำและอื่น ๆ	4,552.42	8,290.14
เงินค่าประกันภัยเรือเก็บจากผู้โดยสาร	2,403.13	2,466.56
รายได้ค่าธรรมเนียมน้ำมันเรือเก็บจากผู้โดยสาร	23,557.65	33,005.74
ดอกเบี้ยรับ	178.07	493.29
รายได้อื่น	2,093.72	1,994.35
รวม	163,874.53	202,605.62

8.29 เงินกองทุนบำเหน็จพนักงาน งบการเงินรวม และงบการเงินเฉพาะบริษัท

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

หน่วย : ล้านบาท

	2552	2551
สินทรัพย์หมุนเวียน	4,727.32	4,760.27
อื่น ๆ	22.13	66.33
รวม	4,749.45	4,826.60
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	40.84	48.62
กองทุนเงินบำเหน็จ	4,708.61	4,777.98
รวม	4,749.45	4,826.60

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 กองทุนฯ มียอดคงเหลือ 4,708.61 ล้านบาท เท่ากับยอดภาระผูกพันของบริษัทฯ ที่จะต้องจ่ายให้พนักงาน (ในงวดบัญชีนี้ บริษัทฯ จ่ายสมทบกองทุนในอัตราร้อยละ 10 เป็นเงิน 239.31 ล้านบาท หักกับยอดจ่ายสมทบตามภาระผูกพัน 129.13 ล้านบาท คงเหลือเป็นเงิน 110.18 ล้านบาท)

8.30 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

ในงวดบัญชีนี้ บริษัทฯ จ่ายสมทบเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพฯ เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 1,106.72 ล้านบาท สำหรับสมาชิกที่มีอายุการทำงานไม่เกิน 20 ปี ในอัตราร้อยละ 9 ของเงินเดือน ส่วนสมาชิกที่มีอายุการทำงานเกิน 20 ปี ในอัตราร้อยละ 10

เงินกองทุนสำรองเลี้ยงชีพบริหารงานโดยบริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน กสิกรไทย จำกัด และบริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน กรุงไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นบริษัทฯ จัดการกองทุนที่ได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.)

8.31 หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

บริษัทฯ มีหนี้สินที่อาจจะเกิดขึ้น ซึ่งยังมิได้แสดงในงบการเงิน ดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท	
	2552	2551
การรับประกันโดยธนาคาร (ในประเทศ)	135.91	3.25
การรับประกันโดยธนาคาร (ต่างประเทศ)	225.60	106.24
บริษัทฯ ถูกฟ้องเป็นจำเลยในคดีต่างๆ ดังนี้		
คดีพิพาทแรงงาน	1,667.80	1,658.09
คดีเรียกค่าเสียหาย	2,661.19	1,859.49
รวม	4,690.50	3,627.07

นอกจากนี้ยังมีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นส่วนที่ยังประมาณการไม่ได้ อีก ดังนี้

1. คดีละเมิดกฎหมายการป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม ซึ่งบริษัทฯ ถูกกลุ่มผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ รวม 35 ราย ได้ร่วมกันฟ้องร้องต่อศาลแพ่งแห่งนครนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐอเมริกา กล่าวหาว่า บริษัทฯ ร่วมกับสายการบินอื่นรวม 38 สายการบิน กำหนดราคาค่าธรรมเนียมพิเศษเพื่อชดเชยค่าน้ำมัน (Fuel Surcharge) ค่าธรรมเนียมการเสี่ยงภัย (War Risk Surcharge) และค่าธรรมเนียมอื่นๆ อันเป็นการละเมิดต่อกฎหมายป้องกันการการค้าที่ไม่เป็นธรรมของประเทศสหรัฐอเมริกา (Sherman Act or Antitrust Law) และกฎหมายประชาคมยุโรป (EU Law) ทำให้กลุ่มผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศได้รับความเสียหาย จึงขอให้ศาลมีคำพิพากษาให้บริษัทฯ และสายการบินอื่นชดเชยค่าเสียหายที่เกิดขึ้น

2. กลุ่มผู้โดยสารได้ร่วมกันฟ้องร้องต่อศาลนครลอสแอนเจลิส 2 คดี และศาลนครซานฟรานซิสโก 17 คดี รวม 19 คดี กล่าวหาว่าบริษัทฯ ร่วมกับสายการบินอื่นรวม 12 สายการบิน กำหนดราคาค่าบริการขนส่งผู้โดยสารข้ามมหาสมุทรแปซิฟิก (Price Fixing in respect of Trans — pacific carriers) อันเป็นการละเมิดกฎหมายป้องกันการการค้าที่ไม่เป็นธรรมของประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่ง Judicial Panel on Multidistrict Litigation ได้มีคำสั่งให้รวมทั้ง 19 คดีให้ศาลที่นครซานฟรานซิสโกพิจารณาเป็นคดีเดียว และโจทก์ได้ยื่นคำฟ้องร่วมต่อศาลแล้ว

ทั้งนี้ ทั้งสองคดีข้างต้น (คดีที่ศาลแพ่งนครนิวยอร์กและคดีที่รวมพิจารณาในศาลที่นครซานฟรานซิสโก) เป็นคดีที่มีลักษณะเป็นการดำเนินคดีแพ่งแบบกลุ่ม (Civil Class Action) ซึ่งในขณะที่ยื่นฟ้องโจทก์แต่ละรายยังไม่ได้ระบุยอดค่าเสียหายที่เรียกร้องมาและจะเสนอให้ศาลทราบในภายหลัง โดยในการดำเนินการของทั้งสองคดีดังกล่าว บริษัทฯ ได้ดำเนินการว่าจ้างทนายความผู้เชี่ยวชาญและได้เข้าร่วมกลุ่มกับสายการบินที่ถูกฟ้องร้องในลักษณะ Joint Defense Group ขณะนี้คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล ซึ่งทั้งสองคดียังไม่มีการระบุจำนวนเงินทุนทรัพย์ที่ฟ้องร้องจนกว่าศาลจะชี้ขาดว่า บริษัทฯ เป็นฝ่ายผิด และในกรณีที่มีการพิพากษาหรือชี้ขาดว่าบริษัทฯ เป็นฝ่ายผิด ศาลจะได้กำหนดจำนวนเงินค่าเสียหายต่อไป ซึ่งกฎหมายกำหนดไว้เป็นจำนวน 3 เท่าของความเสียหายที่โจทก์พิสูจน์ได้ ในขณะนี้ยังไม่สามารถระบุทุนทรัพย์ในคดีพิพาทที่บริษัทฯ ถูกฟ้องร้องในประเทศสหรัฐอเมริกาทั้งสองคดีได้

3. บริษัทฯ ได้รับหนังสือจากคณะกรรมการการประชาคมยุโรป (Commission of the European Communities) หรือ EC กล่าวหาว่า บริษัทฯ และสายการบินอื่นๆ อีก 27 สายการบิน ละเมิดต่อกฎหมายประชาคมยุโรป (EU Law) ในการกำหนดราคาค่าธรรมเนียมพิเศษเพื่อชดเชยค่าน้ำมัน (Fuel Surcharge) ค่าธรรมเนียมการรักษาความปลอดภัย (Security Surcharge) ค่าธรรมเนียมการเสี่ยงภัย (War Risk Surcharge) อัตราค่าธรรมเนียมขนส่งสินค้า และค่าธรรมเนียมอื่นๆ ทำให้กลุ่มผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศได้รับความเสียหาย โดยในข้อหาดังกล่าวกฎหมายได้กำหนดโทษสำหรับผู้กระทำความผิดเป็นค่าปรับร้อยละ 30 ของรายได้จากการให้บริการขนส่งไปยัง มาจาก และภายในยุโรป ในปีก่อนที่มีค่าตัดสินคูณด้วยจำนวนปีที่กระทำความผิด แต่ไม่เกินร้อยละ 10 ของ total worldwide turnover ของปีก่อนหน้าที่มีค่าตัดสิน ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการว่าจ้างทนายความผู้เชี่ยวชาญเป็นผู้รับผิดชอบกรณีดังกล่าวแล้ว ซึ่งขณะนี้ยังไม่ทราบว่าต้องคำนวณค่าปรับจากรายได้การให้บริการในสายใดบ้าง ขณะนี้คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาและชี้ขาดของคณะกรรมการสหภาพยุโรปว่า บริษัทฯ จะเป็นฝ่ายผิดตามที่ถูกกล่าวหาหรือไม่ และในกรณีที่มีการชี้ขาดว่าบริษัทฯ เป็นฝ่ายผิด บริษัทฯ จะต้องถูกปรับเป็นจำนวนเงินเท่าใด คิดจากรายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้าในสายใดบ้าง ดังนั้น ในขณะนี้ ยังไม่สามารถระบุมูลค่าเกี่ยวกับคดีพิพาทที่บริษัทฯ ถูกกล่าวหาในสหภาพยุโรปได้

4. กรณีที่บริษัทฯ ถูกตรวจสอบโดยคณะกรรมการด้านการพาณิชย์ของประเทศนิวซีแลนด์ (New Zealand Commerce Commission) หรือ NZCC ขณะนี้ NZCC ได้ยื่นฟ้องบริษัทฯ และสายการบินอื่นอีก 13 สายการบิน ณ ศาลเมือง Auckland กล่าวหาว่าบริษัทฯ ร่วมกับสายการบินอื่นกำหนด Fuel Surcharge และ Security Surcharge ซึ่งเป็นการละเมิดกฎหมายพาณิชย์ (Commerce Act) ของประเทศนิวซีแลนด์ โดยขอให้ศาลมีคำพิพากษาให้บริษัทฯ ชำระค่าปรับและค่าใช้จ่ายตามกฎหมาย แต่ขณะที่ยื่นฟ้องทาง NZCC ยังไม่ได้ระบุยอดค่าปรับและค่าใช้จ่ายที่เรียกร้องมา โดยเป็นกรณีที่ศาลจะพิจารณาพิพากษาต่อไป

5. กรณีที่บริษัทฯ ถูกตรวจสอบโดยกระทรวงยุติธรรมของประเทศสหรัฐอเมริกา Department of Justice/ DOJ ขณะนี้อยู่ระหว่างการสอบสวน และมีการส่งหมายเรียกเอกสารมายังบริษัทฯ โดยบริษัทฯ ได้ว่าจ้างทนายความในท้องถิ่นเพื่อประสานงานกับ DOJ ซึ่งยังไม่ทราบว่าบริษัทฯ จะถูกแจ้งข้อกล่าวหาหรือไม่ เมื่อใด

6. กรณีที่บริษัทฯ ถูกตรวจสอบโดยทางการของประเทศออสเตรเลีย Australian Competition and Consumer Commission (ACCC) เมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2552 ACCC ได้ยื่นฟ้องบริษัทฯ กล่าวหาว่า บริษัทฯ กระทำการละเมิดกฎหมาย Trade Practices Act 1974 แต่ขณะที่ยื่นฟ้องทาง ACCC ยังไม่ได้ระบุยอดค่าปรับและค่าใช้จ่ายที่เรียกร้องมา

7. กรณีที่บริษัทฯ ถูกตรวจสอบโดยทางการของสาธารณรัฐเกาหลีใต้ Korea Fair Trade Commission / KFTC เมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2552 บริษัทฯ ได้รับรายงานการตรวจสอบ Examiner's Report กล่าวหาว่า บริษัทฯ และผู้จัดการกองสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ประเทศเกาหลีใต้กระทำความผิดกฎหมาย Antitrust

อนึ่งคำวินิจฉัยทนายความสำหรับคดีที่ถูกฟ้องร้อง ถูกกล่าวหาและค่าใช้จ่ายในการประสานงานดังกล่าวข้างต้น ได้บันทึกเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 แล้วจำนวนเงิน 90.13 ล้านบาท ส่วนค่าความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น บริษัทฯ ได้ตั้งสำรองความเสียหายและค่าปรับดังกล่าวข้างต้นในงวดบัญชีสำหรับปี 2551 เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 4,290.17 ล้านบาท

8.32 การเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน งบการเงินเฉพาะบริษัท

8.32.1 ความเสี่ยงด้านอัตราดอกเบี้ย

ความเสี่ยงของอัตราดอกเบี้ยในงบการเงิน เกิดจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ยในตลาดที่อาจส่งผลกระทบต่อผลดำเนินงานของบริษัทฯ ทั้งในปัจจุบันและอนาคต

ตารางแสดงอัตราดอกเบี้ยถ่วงเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (WEIGHTED AVERAGE INTEREST RATE) และจำนวนเงินของหนี้สินทางการเงิน

ปี 2552

หน่วย : ล้านบาท

หนี้สิน ทางการเงิน	อัตราดอกเบี้ย ถัวเฉลี่ย 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	4.31	862.15	846.27	-	2,374.62	1,340.67	-	5,423.71
เยนญี่ปุ่น	1.32	3,411.08	9,753.05	3,696.24	-	-	-	16,860.37
เงินยูโร	1.57	4,364.82	18,876.44	24,343.21	1,416.37	5,982.83	4,530.24	59,513.91
เงินบาท	4.77	3,222.00	25,138.00	568.00	12,255.29	27,434.71	6,900.00	75,518.00
รวม		11,860.05	54,613.76	28,607.45	16,046.28	34,758.21	11,430.24	157,315.99

ปี 2551

หน่วย : ล้านบาท

หนี้สิน ทางการเงิน	อัตราดอกเบี้ย ถัวเฉลี่ย 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	5.89	850.25	1,788.22	-	1,231.29	2,720.59	-	6,590.35
เยนญี่ปุ่น	0.96	3,002.59	10,636.29	1,930.67	3,508.27	-	-	19,077.82
เงินยูโร	4.48	3,639.66	15,617.08	21,739.38	1,429.81	6,039.56	6,267.41	54,732.90
เงินบาท	3.71	5,122.00	3,038.00	1,140.00	21,980.00	29,500.00	6,000.00	66,780.00
รวม		12,614.50	31,079.59	24,810.05	28,149.37	38,260.15	12,267.41	147,181.07

บริษัทฯ มีนโยบายบริหารความเสี่ยงจากความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย โดยใช้เครื่องมือทางการเงินในตลาดอนุพันธ์ ได้แก่ INTEREST RATE SWAP (IRS) เพื่อแปลงอัตราดอกเบี้ยลอยตัวที่มีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้นมากเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 บริษัทฯ มีการระดมเงินกู้ระยะยาว ภาระหนี้ภายใต้สัญญาเช่าซื้อที่เป็นอัตราดอกเบี้ยลอยตัวคืออัตราดอกเบี้ยคงที่หลังการทำธุรกรรม INTEREST RATE SWAP (IRS) ประมาณร้อยละ 50 ต่อ 50 ปัจจุบัน บริษัทฯ มีธุรกรรม IRS จำนวนทั้งสิ้น 6 รายการ เป็นการแปลงหนี้ที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวเป็นคงที่ แบ่งเป็นอัตราดอกเบี้ยสกุลเงิน 2 รายการ และอัตราดอกเบี้ยสกุลยูโร 4 รายการ โดยวงเงินคงเหลือของธุรกรรม IRS ทั้งหมด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 มีจำนวน 15,240.46 ล้านบาท ซึ่งจะมีการชำระแลกเปลี่ยนดอกเบี้ยกันทุก ๆ ไตรมาส ทั้งนี้ ธุรกรรม IRS สกุลเงินเยน 2 รายการ จะสิ้นสุดสัญญาในปี 2556 ส่วนธุรกรรม IRS สกุลเงินยูโร 4 รายการ จะสิ้นสุดสัญญาในปี 2560

8.32.2 ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

จากการที่บริษัทฯ มีรายได้เป็นเงินตราต่างประเทศกว่า 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) พร้อม ๆ กับการลดความเสี่ยงของการมีหนี้เป็นเงินสกุลต่างประเทศมากเกินไป โดยการมีหนี้สกุลบาทด้วยส่วนหนึ่ง เพื่อที่จะลดความผันผวนของรายการผลกำไร/ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนในงบการเงิน ด้วยการวางแผนในการจัดหาเงินทุนและการใช้เครื่องมือทางการเงินในการทำธุรกรรมที่เหมาะสม ได้แก่ CROSS CURRENCY SWAP

(CCS) ในช่วงที่ตลาดเงินเอื้ออำนวย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 บริษัทฯ มีสัดส่วนเงินกู้ในสกุลหลักภายหลังจากการทำ CCS ดังนี้ USD : EUR : JPY : THB = 2 : 39 : 11 : 48 นอกจากนี้บริษัทฯ ได้ใช้เครื่องมือทางการเงิน ได้แก่ FORWARD CONTRACT เพื่อจัดหาเงินชำระหนี้ในสกุลเงินที่บริษัทฯ มีภาระผูกพันในอนาคต

ปัจจุบัน บริษัทฯ มีธุรกรรม CCS จำนวนทั้งสิ้น 2 รายการ เป็นการแปลงหนี้สกุลเหรียญสหรัฐ (USD) อัตราดอกเบี้ยลอยตัวเป็นหนี้สกุลยูโร (EUR) อัตราดอกเบี้ยคงที่ โดยวงเงินคงเหลือของธุรกรรม CCS ทั้งหมด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 มีจำนวน 1,643.61 ล้านบาท ซึ่งจะมีการชำระแลกเปลี่ยนเงินต้นและดอกเบี้ยกันทุก ๆ ไตรมาส ทั้งนี้ ธุรกรรม CCS ทั้ง 2 รายการ จะสิ้นสุดสัญญาในปี 2554

หนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศ

หน่วย : ล้านบาท

สกุลเงิน	2552			2551		
	ครบกำหนดภายใน 1 ปี	1 ถึง 5 ปี	ครบกำหนดเกินกว่า 5 ปี	ครบกำหนดภายใน 1 ปี	1 ถึง 5 ปี	ครบกำหนดเกินกว่า 5 ปี
ดอลลาร์สหรัฐ	3,236.77	2,186.94	-	2,081.54	4,508.81	-
เยนญี่ปุ่น	3,411.08	9,753.05	3,696.24	6,510.86	10,636.29	1,930.67
เงินยูโร	5,781.19	24,859.27	28,873.45	5,069.47	21,656.64	28,006.79

8.32.3 ความเสี่ยงด้านราคาน้ำมัน

ความผันผวนของราคาน้ำมันจะขึ้นอยู่กับอุปสงค์และอุปทานของน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดโลก รวมทั้งผลกระทบจากสถานการณ์ทางการเมืองระหว่างประเทศ ซึ่งส่งผลกระทบโดยตรงต่อผลการดำเนินงาน เนื่องจากน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นวัตถุดิบที่สำคัญในการดำเนินการธุรกิจขนส่งทางอากาศ บริษัทฯ ได้จัดทำการประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดความผันผวนของต้นทุนด้านน้ำมันอากาศยาน และเพื่อให้ผลประโยชน์ของบริษัทฯ เป็นไปตามเป้าหมายและเป็นการปกป้องมูลค่าของบริษัทฯ ให้แก่ผู้ถือหุ้นและผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยมีใช้เป็นการแสวงหารายได้หรือหวังผลกำไรเพิ่มเติมจากการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน

บริษัทฯ ได้มีการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันอย่างต่อเนื่องเป็นระบบ โดยได้จัดทำความเสียงประกันน้ำมันไม่เกินร้อยละ 50 ของปริมาณการใช้ในรอบหนึ่งปีงบประมาณ และระยะเวลาประกันไม่เกิน 1 ปี โดยวิธีการกำหนดราคาน้ำมันอากาศยานขั้นต่ำและขั้นสูงไว้ ซึ่งบริษัทฯ จะต้องรับภาระส่วนต่างหากราคาน้ำมันอากาศยานต่ำกว่าราคาขั้นต่ำ ในทางกลับกันบริษัทฯ จะได้รับการชดเชยหากราคาน้ำมันอากาศยานสูงกว่าราคาขั้นสูง โดยการรับชดเชยหรือจ่ายชดเชยส่วนต่างเป็นเงินสดดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งในงวดบัญชีนี้ บริษัทฯ ได้ประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันในสัดส่วนถัวเฉลี่ยร้อยละ 17.05 ของปริมาณการใช้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 บริษัทฯ ยังมีการผูกพันจากการทำประกันความเสี่ยงน้ำมันจนถึงมิถุนายน 2553 อีกเป็นจำนวน 3.75 ล้านบาร์เรล ในราคาถัวเฉลี่ยขั้นค่าที่ 74 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล และขั้นสูงที่ 100 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล

8.32.4 มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

มูลค่ายุติธรรมคือ จำนวนเงินที่ใช้แลกเปลี่ยนทรัพย์สินหรือชำระหนี้สินระหว่างบุคคลที่มีความรู้และเต็มใจที่จะแลกเปลี่ยน โดยมีการต่อรองที่เป็นอิสระและไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ ใช้วิธีการและข้อสมมติฐานที่บริษัทฯ ใช้ในการประมาณมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินแต่ละชนิด ดังนี้

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เจ้าหนี้การค้า เงินกู้ยืม เงินค้างจ่าย เป็นมูลค่ายุติธรรมที่ใกล้เคียงกับราคาที่ยกมาในบัญชี

เงินลงทุนในกิจการที่เกี่ยวข้องกัน เป็นมูลค่ายุติธรรมโดยประมาณตามราคาทุนสุทธิจากค่าเผื่อการด้อยค่า สำหรับเงินลงทุนในกิจการที่เกี่ยวข้องกันที่มีราคาตลาด เป็นมูลค่ายุติธรรมตามราคาซื้อขายครั้งสุดท้ายของตลาดหลักทรัพย์ ณ วันสิ้นงวด

เงินลงทุนทั่วไป เป็นมูลค่ายุติธรรมโดยประมาณจากราคาตามบัญชีสุทธิจากค่าเผื่อการด้อยค่า สำหรับเงินลงทุนในตราสารทุนที่มีราคาตลาดเป็นมูลค่ายุติธรรมตามราคาตลาด

ลูกหนี้การค้า เป็นมูลค่ายุติธรรมจากยอดลูกหนี้การค้าสุทธิจากค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญตามบัญชี

ข้อมูลทั่วไป



ชื่อบริษัท	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
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) 2545-3000

หุ้นสามัญของบริษัทฯ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้ว ดังนี้

ทุนจดทะเบียน 1,700,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท รวมมูลค่า 17,000,000,000 บาท

ทุนชำระแล้ว 1,698,900,950 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท รวมมูลค่า 16,989,009,500 บาท

รายชื่อกิจการที่บริษัทฯ ถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป

ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ	ชนิดของหุ้น	ทุนจดทะเบียน ชำระแล้ว (ล้านบาท)	สัดส่วน การถือหุ้น (%)
บริษัท ไทย-อะวกาศูส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด 999/9 อาคารดิออฟฟิศแอสเอชเซ็นทรัลเวิลด์ ยูนิตที่ 3406-3412 ชั้นที่ 34 ถ. พระราม 1 แขวงปทุมวัน เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10330 โทรศัพท์ 0-2207-9090 โทรสาร 0-2207-9191	บริการด้านคอมพิวเตอร์ สำหรับการสำรองที่นั่งโดยสาร และบริการเดินทางอื่นๆ ให้กับตัวแทนจำหน่าย	สามัญ	15.00	55.0
บริษัท คอนมือง อินเทอร์เน็ตเซ็นเตอร์ แอร์พอร์ต โอเคิล จำกัด 333 หมู่ 10 ถนนเจริญพัฒนา แขวงสีกัน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร 10210 โทรศัพท์ 0-2566-1020-1 โทรสาร 0-2566-1941	โรงแรมและร้านอาหาร	สามัญ	120.00	40.0
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	30.0
บริษัท โรงแรมรอยัลฮิลล์ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) 2 ซอยกัปตันบุช ถนนเจริญกรุง แขวงบางรัก เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร 10500 โทรศัพท์ 0-2266-0123 โทรสาร 0-2236-6656	โรงแรมและร้านอาหาร	สามัญ	937.50	24.0
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	30.0
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด 183 อาคารรัตนกร ชั้น 17 ถนนสาทรใต้ แขวงยานนาวา เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120 โทรศัพท์ 0-2627-2000 โทรสาร 0-2286-9830	บริการขนส่งทางอากาศ	สามัญ	500.00	39.0

หมายเหตุ : ข้อมูลสิ้นสุด 31 ธันวาคม 2552

8.33 การรับมอบเครื่องบินแอร์บัส A330-300

เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2552 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินแอร์บัส A330-300 จำนวน 3 ลำ ซึ่งเป็นเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงิน แต่ไม่สามารถใช้งานในเชิงธุรกิจได้เนื่องจากขาดเก้อผู้โดยสารชั้นประหยัดและได้จอดไว้ที่เมือง Bordeaux ประเทศฝรั่งเศส ขณะนี้อยู่ระหว่างการติดตั้งเก้อผู้โดยสารชั้นประหยัด ซึ่งจะมีการค่าใช้จ่ายดังนี้ ค่าติดตั้งเก้อจำนวนเงิน 480,000 เหรียญสหรัฐ หรือประมาณ 16.09 ล้านบาท ค่าปรับสภาพอากาศยานในการเข้าและออกจากการจอดระยะยาวสำหรับระยะเวลา 6 เดือน จำนวนเงิน 70,000 เหรียญสหรัฐ หรือประมาณ 2.34 ล้านบาท และค่า Monthly Survey and Parking Fee สำหรับระยะเวลา 6 เดือน จำนวนเงิน 360,000 เหรียญสหรัฐ หรือประมาณ 12.07 ล้านบาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้นประมาณ 30.50 ล้านบาท ได้บันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงวดบัญชีสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 ส่วนค่าการปรับสภาพเครื่องบินเพื่อให้พร้อมที่จะรับมอบจำนวนเงิน 537,000 เหรียญสหรัฐ หรือประมาณ 18.00 ล้านบาท ขณะนี้บริษัทฯ และ AIRBUS S.A.S มีความเห็นร่วมกันว่าควรเลื่อนการพิจารณาต่อรองค่าการปรับสภาพดังกล่าว ไปในการรับมอบเครื่องบินแอร์บัส A330-300 อีก 2 ลำ คือ ลำที่ 7 และ 8 ที่จะรับมอบในเดือนมีนาคม 2553 โดยไม่มีเก้อผู้โดยสารชั้นประหยัด

เก้อผู้โดยสารชั้นประหยัดดังกล่าว บริษัท Koito ยังไม่สามารถจัดส่งเก้อมาติดตั้งได้เนื่องจากอยู่ระหว่างการตรวจสอบและยังไม่ได้รับการรับรองด้านคุณภาพและความปลอดภัยเพื่อออก Export Certificate of Airworthiness จาก Japanese Civil Aviation Bureau (JCAB) และ European Aviation Safety Agency (EASA) ซึ่งขณะนี้การส่งมอบล่าช้าเกินกำหนดแล้ว บริษัทฯ จึงได้จัดทำหนังสือเรียกร้องค่าเสียหายตามสัญญาระหว่างบริษัท Koito กับบริษัทฯ พร้อมกันนี้บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดหาผู้ผลิตรายอื่นควบคู่กับการรอความคืบหน้าจากบริษัท Koito เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว

ทั้งนี้ ตามสัญญาเงินกู้ ECA Loan Agreement ระบุให้บริษัทฯ ชำระคืนเงินกู้คงค้างทั้งหมด หากไม่สามารถติดตั้งเก้อผู้โดยสารชั้นประหยัดได้ภายในวันที่ 22 มิถุนายน 2553 หรือวันที่บริษัทฯ แจ้งขอขยายระยะเวลาออกไป ซึ่งจะต้องได้รับความเห็นชอบเป็นลายลักษณ์อักษรจาก BCA Facility Agent

8.34 สัญญาและการระดมทุน

8.34.1 การระดมทุนในการซื้อเครื่องบิน

บริษัทฯ มีการระดมทุนในการซื้อเครื่องบินที่ต้องชำระเป็นเงิน 39,109.16 ล้านบาท ประกอบด้วยเครื่องบิน A330-300 จำนวน 2 ลำ คาดว่าจะได้รับมอบในเดือนมีนาคม ปี 2553 และเครื่องบิน A380-800 จำนวน 6 ลำ คาดว่าจะได้รับมอบในระหว่างปี 2555 - 2556

8.34.2 สัญญาและการระดมทุนเช่าเครื่องบิน

บริษัทฯ มีการระดมทุนจากการทำสัญญาเช่าเครื่องบิน (OPERATING LEASES) เป็นเงิน 171.88 ล้านเหรียญสหรัฐ หรือประมาณ 5,760.79 ล้านบาท (อัตราแลกเปลี่ยน 33.5168 บาท ต่อ 1 เหรียญสหรัฐ) ประกอบด้วยเครื่องบิน B737-400 จำนวน 3 ลำ B777-200 จำนวน 2 ลำ และ A330-300 จำนวน 2 ลำ ซึ่งจะหมดสัญญาเช่าในระหว่างปี 2557-2561

8.35 เหตุการณ์ภายหลังวันที่ใบบิล

8.35.1 วันที่ 8 มกราคม 2553 บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินระยะสั้นต่อจากกระทรวงการคลังในรูป EURO COMMERCIAL PAPER (ECP) จำนวนเงิน 33.30 ล้านเหรียญสหรัฐ หรือประมาณ 1,116.11 ล้านบาท

8.35.2 วันที่ 5, 10 และ 18 กุมภาพันธ์ 2553 บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้ยืมระยะสั้นจากกองทุนบำเหน็จจำนวนเงิน 400.00 ล้านบาท 300.00 ล้านบาท และ 600.00 ล้านบาท ตามลำดับ

8.35.3 วันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2553 เครื่องบินโบอิง 747-400 ทะเบียน HS-TGB เที่ยวบิน TG 116 เครื่องยนต์เครื่องที่ 1 เกิดไฟไหม้ กรณีความเสียหายดังกล่าว ขณะนี้อยู่ระหว่างการสอบสวน ซึ่งผู้รับประกันภัยของบริษัทฯ จะชดเชยตามเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัย

8.36 การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินนี้ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบผู้มีอำนาจของบริษัทฯ ให้ออกงบการเงินเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2553

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 1/2546

ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)
ฝ่ายบริการธุรกิจหลักทรัพย์
ชั้น 20 เลขที่ 1 ซอยกสิกรไทย ถนนราชบุรีบูรณะ
เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพฯ 10140
โทรศัพท์ 0-2470-3687, 0-2470-1986 โทรสาร 0-2470-3648

นายทะเบียนหุ้นกู้ครั้งที่ 1/2546

ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)
ฝ่ายบริการธุรกิจหลักทรัพย์
ชั้น 20 เลขที่ 1 ซอยกสิกรไทย ถนนราชบุรีบูรณะ
เขตราชบุรีบูรณะ กรุงเทพฯ 10140
โทรศัพท์ 0-2470-1981-3 โทรสาร 0-2470-1998

ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ครั้งที่ 1/2547

ธนาคารธนชาต จำกัด (มหาชน)
กลุ่มบริการผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้
เลขที่ 900 อาคารต้นสนทาวเวอร์ ถนนเพลินจิต
แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
โทรศัพท์ 0-2655-9129 โทรสาร 0-2655-9001

นายทะเบียนหุ้นกู้ครั้งที่ 1/2547

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

ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ครั้งที่ 1/2548

ธนาคารไทยธนาคาร จำกัด (มหาชน)
เลขที่ 44 ถนนหลังสวน แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
โทรศัพท์ 0-2626-7000 โทรสาร 0-2626-7543

นายทะเบียนหุ้นกู้ครั้งที่ 1/2548

ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)
ฝ่ายปฏิบัติการหลักทรัพย์บริการและวาณิชธนกิจ
เลขที่ 393 ถนนสีลม ซอย 7 เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500
โทรศัพท์ 0-2230-5575, 0-2230-5731 โทรสาร 0-2230-6093

นายทะเบียนหุ้นกู้ครั้งที่ 1/2550

ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)
ฝ่ายปฏิบัติการหลักทรัพย์บริการและวาณิชธนกิจ
เลขที่ 393 ถนนสีลม ซอย 7 เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500
โทรศัพท์ 0-2230-5575, 0-2230-5304 โทรสาร 0-2230-6093

ผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ครั้งที่ 1/2550

ธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)
ฝ่ายปฏิบัติการหลักทรัพย์บริการและวาณิชธนกิจ
เลขที่ 393 ถนนสีลม ซอย 7 เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500
โทรศัพท์ 0-2230-6295, 0-2230-5647 โทรสาร 0-2230-6093

ผู้สอบบัญชี

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน
ถนนพระรามที่ 6 เขตพญาไท กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์ 0-2273-6974-91 โทรสาร 0-2618-5769-70

คณะกรรมการ



นายสุรชัย สารสิทธิ์พงษ์

รองประธานกรรมการคนที่ 1
และกรรมการอิสระ

การศึกษา

- วิชาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต
สถาบันวิจัยและพัฒนาบริหารศาสตร์

ประสบการณ์การทำงาน

- ปลัดกระทรวงคมนาคม
กระทรวงคมนาคม
- รองปลัดกระทรวงคมนาคม
กระทรวงคมนาคม
- อธิบดีกรมทางหลวงชนบท
กระทรวงคมนาคม

นายอำพน กิตติอำพน

ประธานกรรมการ

การศึกษา

- Ph.D., Applied Economics, Clemson
University, South Carolina, U.S.A.

ประสบการณ์การทำงาน

- รองปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์
- เลขาธิการ
คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจ
และสังคมแห่งชาติ
- คณะกรรมการธนาคารแห่งประเทศไทย
- กรรมการ
ประธานกรรมการกำหนดค่าตอบแทน
และกรรมการสรรหา
บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ ประธานกรรมการสรรหา
และกำหนดค่าตอบแทน
บริษัท ปตท. อะโรมาติกส์และการกลั่น จำกัด (มหาชน)

นายชัยเกษม นิติสิริ

รองประธานกรรมการคนที่ 3
และกรรมการอิสระ

การศึกษา

- LL.M. Columbia University, U.S.A.

ประสบการณ์ทำงาน

- ย้ายการสูงสุด
สำนักงานอัยการสูงสุด
- เลขาธิการ, อุปนายกเนติบัญญัติอัยการ
- กรรมการการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค
- กรรมการการไฟฟ้านครหลวง
- กรรมการ
บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน

- ย้ายการอัยการ
(ประธานคณะที่ปรึกษาอัยการสูงสุด
(คณะที่ 2) สำนักงานอัยการสูงสุด)
- กรรมการในคณะกรรมการตำรวจ
- กรรมการกฤษฎีกา



นายรัชศักดิ์ อังค์สุวรรณ
กรรมการ

การศึกษา

- รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
เอกการจัดการภาครัฐและเอกชน
สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

ประสบการณ์การทำงาน

- กรรมการ
บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ
การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน

- รองปลัดกระทรวงคมนาคม
กระทรวงคมนาคม
- ประธานกรรมการ
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
- รองประธานกรรมการ
บริษัท ขนส่ง จำกัด

นายคณิศ แสงสุพรรณ
กรรมการ

การศึกษา

- เศรษฐศาสตรบัณฑิต
University Toronto,
Canada

ประสบการณ์การทำงาน

- กรรมการอิสระ
ธนาคาร ทีไอจี จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ
บริษัท ธนาคารพัฒนาสินทรัพย์ จำกัด
- ที่ปรึกษาด้านกฎหมาย
ของรองนายกรัฐมนตรี

ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน

- ผู้อำนวยการ
สถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง
กระทรวงการคลัง
- กรรมการ ธนาคารแห่งประเทศไทย

นายสมิตช์ สัมพงษ์พันธุ์
รองประธานกรรมการคนที่ 2

การศึกษา

- Ph.D. of Development Administration,
National Institute of Development
Administration

ประสบการณ์การทำงาน

- อธิบดีกรมสรรพสามิต กระทรวงการคลัง
- อธิบดีกรมศุลกากร กระทรวงการคลัง
- รองปลัดกระทรวงการคลัง

ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน

- ปลัดกระทรวงการคลัง
กระทรวงการคลัง
- ประธานกรรมการ
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
- ประธานกรรมการธนาคารกรุงไทย

นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์
กรรมการ

การศึกษา

- ปริญญาเอก เศรษฐศาสตร
มหาวิทยาลัยลอนดอน ประเทศอังกฤษ

ประสบการณ์การทำงาน

- ประธานคณะที่ปรึกษา
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)
- รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน
- ประธานกรรมการ
บริษัท ทดกพรพัฒน์จัดการ
กองทุนกสิกรไทย จำกัด

ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน

- ประธานที่ปรึกษา
มูลนิธิพลังงานเพื่อสิ่งแวดล้อม
- กรรมการ
สถาบันสิ่งแวดล้อมไทย
- กรรมการ
สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย



พธอากาศเอก สติศัพงษ์ ชูวัฒน์
กรรมการอิสระ

การศึกษา

- ศึกษาศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- ประสบการณ์การทำงาน
- รับผิดชอบการในพระองค์สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร
- รับราชการ ประจำสำนักพระราชวังพิเศษ (ระดับ 10)

นายวีระวงศ์ จิตต์นิครภาพ
กรรมการอิสระ

การศึกษา

- Master of Laws (LL.M.)
University of Pennsylvania, U.S.A.
- ประสบการณ์การทำงาน
- กรรมการและกรรมการตรวจสอบ บริษัท จีเอ็มเอ็ม แกรมมี่ จำกัด (มหาชน)
- กรรมการและกรรมการตรวจสอบ บริษัท สหภาพสยาม จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ
- บริษัท เนชั่นแนลเพาเวอร์คอร์ปอเรชั่น จำกัด
- ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน
- ประธาน บริษัท วีระวงศ์ ซินโดเน่ และเพื่อน จำกัด
- กรรมการและกรรมการตรวจสอบ บริษัท เนชั่น อูทเคอร์ จำกัด (มหาชน)
- ที่ปรึกษามหาเศรษฐีสมาคมบริษัทจดทะเบียน

นายอาทิตย์ ภู่อุ่ม
กรรมการ

การศึกษา

- Ph.D., Finance,
University of Mississippi, U.S.A.
- ประสบการณ์การทำงาน
- ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง
- กรรมการ
- ธนาคารกรุงเทพของไทย จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ
- บริษัท กรุงเทพประกันภัย จำกัด (มหาชน)
- ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน
- อธิการบดีมหาวิทยาลัยการต่างประเทศศรีลังกา
- กรรมการ
- ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ
- บริษัท ปตท. เหมิซอ จำกัด (มหาชน)

นายพิชัย ชูหวาจิร
กรรมการอิสระ

การศึกษา

- ปริญญาโทบริหารศึกษาศาสตร์จากมหาวิทยาลัยมหาวชิราลงกรณ
- ประสบการณ์การทำงาน
- ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
- รองกรรมการผู้จัดการใหญ่ การเงิน และบัญชีองค์กร บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
- รักษาการกรรมการผู้จัดการใหญ่ บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)
- ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน
- กรรมการ
- บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ
- บริษัท ไทยออยล์ จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ
- บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)



นายอภิศร ภาณุวัฒน์

กรรมการ

การศึกษา

- MBA. (Production)
University of Wisconsin,
U.S.A.

ประสบการณ์การทำงาน

- กรรมการ
บริษัท ไทยโธเนชั่น จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ
บริษัท อะโรเมติกส์
(ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)
- กรรมการผู้จัดการใหญ่
บริษัท เคมีภัณฑ์อินทรีย์ไทย จำกัด

ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน

- ที่ปรึกษา
บริษัท ปูนซิเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน)
- ประธานกรรมการบริหาร และกรรมการ
บริษัท ไทยพลาสติกและเคมีภัณฑ์ จำกัด (มหาชน)
- ประธานกรรมการบริหารและกรรมการ
บริษัท ไทยอินดิเพนดิเอนซ์ จำกัด (มหาชน)

นายวัลลภ พุทตะณะตูล

กรรมการอิสระ

การศึกษา

- ปริญญาตรี มหาวิทยาลัยอ่าว
ประเทศสหรัฐอเมริกา

ประสบการณ์การทำงาน

- ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายวางแผนการตลาด
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายขาย
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
- รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
ฝ่ายการตลาด
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

นายบรรจง พงษ์พานิช

กรรมการอิสระ

การศึกษา

- บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต
สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์

ประสบการณ์การทำงาน

- กรรมการอิสระ
บริษัท ดี แกร์ม กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ
บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)
- กรรมการตรวจสอบและกรรมการอิสระ
บริษัท เมืองไทยประกันภัย จำกัด (มหาชน)

ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน

- ประธานกรรมการ
บริษัท ทรู คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)
- กรรมการสภาที่ปรึกษา
สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์
- กรรมการและกรรมการบริหาร
มูลนิธิแม่ฟ้าหลวง

นายอมรศักดิ์ นพวิมลภา

กรรมการอิสระ

การศึกษา

- เนติบัณฑิตอังกฤษ

ประสบการณ์การทำงาน

- รองกรรมการผู้จัดการใหญ่
ธนาคารกรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน)
- อธิบดีกรมส่งเสริมการค้า
ระหว่างประเทศ
กระทรวงพาณิชย์
- ประธานกรรมการ
บริษัทหลักทรัพย์
กรุงศรีอยุธยา จำกัด (มหาชน)

ตำแหน่งงานอื่นในปัจจุบัน

- ประธานกรรมการตรวจสอบ
และประธานกรรมการสรรหา
และกำหนดค่าตอบแทน
บริษัท เอส.พี.เอ็น.
ดีเวลอปเมนท์ จำกัด (มหาชน)
- ประธานกรรมการตรวจสอบ
และกรรมการสรรหาและ
กำหนดค่าตอบแทน
บริษัท เอส.พี.เอ็น. จำกัด (มหาชน)



ฝ่ายบริหาร



เรืออากาศโท นรทรี พอลอใหญ่
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
สายปฏิบัติการ

การศึกษา

- วิทยาศาสตร์บัณฑิต
โรงเรียนนายเรืออากาศ

ประสบการณ์การทำงาน

- รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
ฝ่ายรักษาความฐานและบริหารทั่วไป
- ผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายกิจการพิเศษ
- ผู้อำนวยการ
ฝ่ายประเมินผลงานปฏิบัติการ
และประสานงาน

นายปิยะฉวี อัมระนันท์
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

การศึกษา

- ปริญญาเอก เศรษฐศาสตร
มหาวิทยาลัยขอนแก่น ประเทศอังกฤษ

ประสบการณ์การทำงาน

- ประธานคณะที่ปรึกษา
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)
- รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน
- ประธานกรรมการ
บริษัท หจก.วิทย์จัดการ
กองทุนหลักทรัพย์ จำกัด

นายพฤษชัย ภูมิพลคำ
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
สายการพาณิชย์

การศึกษา

- บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประสบการณ์การทำงาน

- กรรมการผู้จัดการ
ฝ่ายการพาณิชย์สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์
- ผู้อำนวยการฝ่ายสินเชื่อและสินเชื่อ
และอสังหาริมทรัพย์
- ผู้จัดการทั่วไปประจำเครือข่ายอสังหาริมทรัพย์



นายทวีพันธ์ เวียงผกา

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
สายการเงินและการบัญชี

การศึกษา

- Master of Business Administration,
Central Missouri State University,
U.S.A.

ประสบการณ์การทำงาน

- รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
ประจำสำนักงานกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
- รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
ฝ่ายพัฒนาและบริหารทรัพยากรบุคคล
- รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
ฝ่ายการเงินและการบัญชี

เรืออากาศเอก มนต์วี จำเริญ

กรรมการผู้จัดการฝ่ายช่าง
ระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

การศึกษา

- วิทยาศาสตร์บัณฑิต
วิศวกรรมเครื่องกล
โรงเรียนนาโงเรืออากาศ

ประสบการณ์การทำงาน

- รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
สายทรัพยากรบุคคลและบริหารทั่วไป
- ผู้อำนวยการใหญ่
ฝ่ายบริหารบุคลากร
- ผู้อำนวยการ
ฝ่ายบริหารนักบิน

นายปณิธิ ชนะภัย

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
สายทรัพยากรบุคคลและบริหารทั่วไป

การศึกษา

- Master of Arts,
International Relations,
Connecticut University,
U.S.A.

ประสบการณ์การทำงาน

- รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
สายการพาณิชย์
- ผู้อำนวยการใหญ่
ฝ่ายพัฒนาและสนับสนุนการพาณิชย์
- ผู้อำนวยการ ฝ่ายภาคพื้นอเมริกา
เอเชียตะวันออก สาธารณรัฐเกาหลี
และสาธารณรัฐฟิลิปปินส์

นายโรจชัย บัญญาหงษ์

รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
สายกลยุทธ์และพัฒนาธุรกิจ

การศึกษา

- Master of Engineering,
Civil Engineering,
University Detroit, U.S.A.

ประสบการณ์การทำงาน

- ผู้อำนวยการใหญ่
ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและโครงการสำคัญ
- ผู้อำนวยการใหญ่โครงการสุวรรณภูมิ
- ผู้อำนวยการใหญ่ บริหารสินทรัพย์



THAI On-line Office



ATHENS, GREECE
32, ELEFTHERIOU VENIZELOU STR.
166 75 GLYFADA
ATHENS, GREECE

TKT/RSVN : (30-210) 969-2020
FAX : (30-210) 960-2686
AIRPORT : (30-210) 353-1236
(30-210) 353-1237 / 39
FAX : (30-210) 353-2440

AUCKLAND, NEW ZEALAND
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
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) 8515-1142
RSVN : (86-10) 8515-0088
FAX : (86-10) 8515-1134
AIRPORT : (86-10) 6459-8889
FAX : (86-10) 6459-0012

BRISBANE, AUSTRALIA
THAI AIRWAYS INTL. BRISBANE
LEVEL 10, 380 QUEEN STREET
BRISBANE QUEENSLAND 4000, AUSTRALIA

TKT/RSVN : (61-7) 3215-4777
FAX : (61-7) 3215-4737
AIRPORT : (61-7) 3860-4163
FAX : (61-7) 3860-4328

BANGALORE, REPUBLIC OF INDIA
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL P.L.C., LTD.
LEVEL 14, CONCORDE TOWER, UB CITY
1, VITTAL MALLA ROAD, BENGALURU
KARNATAKA, REPUBLIC OF INDIA - 560 001

TKT/RSVN : (91-80) 4030-0386/97
FAX : (91-80) 4030-0577
AIRPORT : (91-80) 6678-3191
FAX : (91-80) 6678-3192

BUSAN, REPUBLIC OF KOREA
8B-7, 46A 11TH FL. KYOBO BUILDING
JUNGANG-DONG, JUNG-GU
BUSAN 600-737, REPUBLIC OF KOREA

TKT : (82) 51-463-8183/4
RSVN : (82) 51-463-8181/2
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
GE. HOTEL THE ROYAL RESIDENCY
DUMAHAN ROAD, BODHGAYA
DIST GAYA, BIHAR, REPUBLIC OF INDIA

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

CHENNAI, REPUBLIC OF INDIA
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL P.L.C., LTD.
ITC PARK SHERATON HOTEL, 1ST FLOOR
LLOYDS ROOM, 132 TTK ROAD
CHENNAI 600 018, REPUBLIC OF INDIA

TKT/RSVN : (91-44) 4206-3311 / 99
FAX : (91-44) 4206-3366
AIRPORT : (91-44) 2256-1928 / 1929
FAX : (91-44) 2256-1930

CHENGDU, PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA
CTUAA : MR. ANAN BUDKAEW
ROOM 2308, 23RD FLOOR, ZONGFU BUILDING
35 ZONGFU ROAD, CHENGDU, SICHUAN
PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

TKT/RSVN : (86-28) 8678-1336 / 8675-7755
FAX : (86-28) 8678-1048
AIRPORT : (86-28) 8520-5842 / 8520-5851
FAX : (86-28) 8520-5840

COLOMBO, SRI LANKA
APT. 505/506, HILTON COLOMBO RESIDENCE
200, UNION PLACE
COLOMBO 2, SRI LANKA

TKT/RSVN : (94-11) 230-7100-8
(94-11) 230-7110
FAX : (94-11) 230-7108
AIRPORT : (94-11) 225-2057
(94-11) 225-2861 EXT. 4864
FAX : (94-11) 225-2057

COPENHAGEN, DENMARK
BAADHUSPLADSEN 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
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO., LTD.
THE AMERICAN PLAZA
HOTEL INTERCONTINENTAL EROD, 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
DPSAA : MR. TANAWAT HIRANYALEKHA
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PCL
INNA GRAND BALI BEACH HOTEL
JL. HANG TUAH, SANUR - BALI 80227
INDONESIA

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

DHAKA, BANGLADESH
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO.LTD
BSL OFFICE COMPLEX, 4TH FLOOR
DHAKA SHERATON HOTEL, 1 MINTO ROAD
DHAKA-1000, BANGLADESH

TKT/RSVN : (88-02) 831-4711-18 EXT 501
FAX : (88-02) 832-2353
AIRPORT : (88-02) 891-4351 / 891-4633
FAX : (88-02) 891-4343

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

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

FRANKFURT, GERMANY
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) 68070-931
FAX : (49-69) 682-981

FUKUOKA, JAPAN
HINODE FUKUOKA BUILDING 9F
1-12-1 TENJIN, CHUO-KU
FUKUOKA, 810-0001 JAPAN

TKT/RSVN : (81-570) 064-015
FAX : (81-92) 734-9480
AIRPORT : (81-92) 477-7870
FAX : (81-92) 477-0345

GUANGZHOU, PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA
G3, WEST WING, THE GARDEN HOTEL
368 HUANSHI DONGLU, GUANGZHOU 510064
PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

TKT/RSVN : (86-20) 8365-2333
FAX : (86-20) 8365-2488
AIRPORT : (86-20) 8613-5310 / 8613-5313
FAX : (86-20) 8613-5315

HANOI, SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO., LTD
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
UNITE 102, SAIGON TOWER OFFICE BUILDING
29 LE DUAN BOULEVARD, BEN NGHIE WARD,
DIST. 1, HO CHI MINH CITY,
SOCIAL REPUBLIC OF VIETNAM

TKT/RSVN : (84-8) 3822-3365
FAX : (84-8) 3822-3465
AIRPORT : (84-8) 3547-0300
FAX : (84-8) 3547-0301

HONG KONG, PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA
24A UNITED CENTRE
95 QUEENSWAY, HONG KONG
PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

TKT : (852) 2179-7700
RSVN : (852) 2179-7777
FAX : (852) 2179-7800
AIRPORT : (852) 2789-7421-4
FAX : (852) 2382-4595

HYDERABAD, REPUBLIC OF INDIA
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO., LTD.
6-3-24/6, ROAD NO. 01, BANJARA HILLS
HYDERABAD - 500034, REPUBLIC OF INDIA

TKT/RSVN : (91-40) 2333-3030
FAX : (91-40) 2333-3003
AIRPORT : (91-40) 6660-5022
FAX : (91-40) 6660-5023

ISLAMABAD, ISLAMIC REPUBLIC OF PAKISTAN
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) 578-1408 / 411
FAX : (92-51) 578-1410

JAKARTA, REPUBLIC OF INDONESIA
BDN TOWER, 19TH FLOOR
JLM.H. THAMRIN NO. 5
JAKARTA PUSAT 10340
REPUBLIC OF INDONESIA

TKT/RSVN : (62-21) 230-3041
FAX : (62-21) 319-30792
AIRPORT : (62-21) 550-2143 / 7137
FAX : (62-21) 550-7137

KARACHI, PAKISTAN
APT NO. A, C110
VIRGO LEGACY, BLOCK 2
CLIFTON, KARACHI, PAKISTAN

TKT/RSVN : (92-21) 279-2294
FAX : (92-21) 279-1934
AIRPORT : (92-21) 457-0847 / 907-1472
FAX : (92-21) 457-3008

KATHMANDU, NEPAL
ANNAPURNA ARCADE, DURBAR MARG
KATHMANDU, NEPAL
P.O. BOX 12766

TKT : (977-1) 422-3565 / 422-4817
RSVN : (977-1) 422-4387
FAX : (977-1) 422-1130
AIRPORT : (977-1) 411-3293
FAX : (977-1) 411-3287

KOLKATA, REPUBLIC OF INDIA
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) 2911-8388
FAX : (91-33) 2911-9931

KUALA LUMPUR, MALAYSIA
WISMA GOLDHILL
67 JALAN RAJA CHULAN
50200 KUALA LUMPUR, MALAYSIA

TKT/RSVN : (60-3) 2081-1900
FAX : (60-3) 2032-5805
AIRPORT : (60-3) 8787-3522 / 3538
FAX : (60-3) 8787-3511

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

KUWAIT
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PCL
GSA - SAMI M. AL FADHEL
DAWLAH COMMERCIAL CENTRE
P.O. BOX 26775, SAFAT - 13128, KUWAIT

TKT/RSVN : (965) 2242-1444
FAX : (965) 245-3702
AIRPORT : (965) 2472-5205
FAX : (965) 2472-5205

LAHORE, ISLAMIC REPUBLIC OF PAKISTAN
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO., LTD.
9-A, DAVIS ROAD, HOTEL ONE
LAHORE, ISLAMIC REPUBLIC OF PAKISTAN

TKT : (92-042) 3631-6235
RSVN : (92-042) 3636-9740
FAX : (92-042) 3636-8690
AIRPORT : (92-042) 3661-1514/15
FAX : (92-042) 3661-1513

LONDON, UNITED KINGDOM
41 ALBEMARLE STREET
LONDON, W1S 4BF, UNITED KINGDOM

TKT : (44-207) 481-7953
RSVN : (44-870) 606-0911
FAX : (44-207) 409-1463
AIRPORT : (44-208) 759-4441
FAX : (44-208) 759-8678

LOS ANGELES, U.S.A.
222 NORTH SEPULVEDA BLVD., SUITE 100
EL SEQUOIO, 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

MADRID, SPAIN
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PCL
PRINCIPE DE VERA, 185
28002 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

MANILA, PHILIPPINES
COUNTRY SPACE 1 BUILDING SEN. GIL J. PUAY AVENUE
MAKATI CITY, PHILIPPINES

TKT : (63-2) 812-4812
RSVN : (63-2) 812-4744
FAX : (63-2) 893-5881 / 817-4044
AIRPORT : (63-2) 834-0966-68
FAX : (63-2) 879-5265

MELBOURNE, AUSTRALIA
3RD FLOOR, 250 COLLINS STREET
MELBOURNE, VICTORIA 3000
AUSTRALIA

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

MILAN, REPUBLIC OF ITALY
VIA AMEDEI, 15
20123 MILAN, REPUBLIC OF ITALY

TKT/RSVN : (39-02) 890-0851
FAX : (39-02) 864-51711
AIRPORT : (39-02) 748-67911
FAX : (39-02) 748-60470

MOSCOW, RUSSIAN FEDERATION AND C.I.S.
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) 641-3080 / 642-8840
FAX : (7-495) 787-8614 / 642-8840

MUMBAI, REPUBLIC OF INDIA
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
BAYER KARREE BAYERSTRASSE 83
80335 MUNICH, GERMANY

TKT/RSVN : (49-89) 2420-7010
FAX : (49-89) 2420-7070
AIRPORT : (49-89) 9758-2670/71
FAX : (49-89) 9758-2676

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

TKT/RSVN : (968) 2470-4465
FAX : (968) 2478-8753
AIRPORT : (968) 2461-8874
FAX : (968) 2461-0524

NAGOYA, JAPAN
SOUTH HOUSE 9F, 6-29, NISHIKI 3-CHOME
NAKA-KU, NAGOYA 460-0003, JAPAN

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

OSAKA, JAPAN
SUMITOMOSEIMEI YODOKABASHI BUILDING
4-1-21 KITAHAMA, CHUO-KU
OSAKA 541-0041, JAPAN

RSVN : (81-06) 6202-5161
FAX : (81-06) 6202-5153
AIRPORT : (81-072) 456-5140
FAX : (81-072) 456-5144

PARIS, FRANCE
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) 4080-7165
AIRPORT : (33-1) 4862-4130
FAX : (33-1) 4864-6267

PENANG, MALAYSIA
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
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) 9265-9260
AIRPORT : (61-8) 9477-1089
FAX : (61-8) 9477-1114

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

TKT/RSVN : (855-23) 214-358-61
FAX : (855-23) 220-790
AIRPORT :
FAX :

ROME, REPUBLIC OF ITALY
50, VIA BARBERINI
00187 ROME, REPUBLIC OF ITALY

TKT/RSVN : (39-6) 4781-3304
FAX : (39-6) 4746-448
AIRPORT : (39-6) 6901-0703 / 773
FAX : (39-6) 6901-0297

SEOUL, REPUBLIC OF KOREA

15TH FL., HAN HWA 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

THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PCL. SHANGHAI OFFICE
UNIT 2301-2303A/B, 23RD FLOOR
CHONG HING FINANCE CENTRE
288 NANJING ROAD (WEST)
SHANGHAI 200003, PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

TKT/RSVN : (86-21) 3366-1000
FAX : (86-21) 3366-1010
AIRPORT : (86-21) 6834-6803
FAX : (86-21) 6834-6802

SINGAPORE

100 CECIL STREET #01-00, #02-00, #03-00
THE GLOBE, SINGAPORE 069532

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

STOCKHOLM, SWEDEN

DROTTHINGATAN 33, BOX 1118
STOCKHOLM, SWEDEN

TKT/RSVN : (46-8) 5988-3600
FAX : (46-8) 5988-3680
AIRPORT : (46-8) 5988-3680
FAX : (46-8) 5988-3683

SYDNEY, AUSTRALIA

75-77 FITT STREET, SYDNEY
NEW SOUTH WALES 2000
AUSTRALIA

TKT/RSVN : (61-2) 9844-0999
FAX : (61-2) 9251-1106
AIRPORT : (61-2) 9669-3033
FAX : (61-2) 9669-3707

TAIPEI, TAIWAN

7F, NO. 308, SEC. 2, BADE ROAD,
TAIPEI 10492 TAIWAN

TKT : (886) 2-2509-6899 EXT. 711
FAX : (886) 2-2509-2931
RSVN : (886) 2-2509-6800
FAX : (886) 2-2508-4910

TOKYO, JAPAN

1-5-1 YURAKUCHO, CHYODA-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

M & N BUILDING, GROUND FLOOR
ROOM NO. 70/101-103
SOUPHANOLVONG AVENUE
VIENTIANE, LAO PEOPLE'S DEMOCRATIC REPUBLIC

TKT/RSVN : (856-21) 222-5279
FAX : (856-21) 262-777
AIRPORT : (856-21) 512-024
FAX : (856-21) 512-096

VARANASI, REPUBLIC OF INDIA (TEMPORARY OFFICE)

TOP TRAVEL AND TOURS (P) LTD.
6F-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

1 FLOOR INTERNATIONAL PLAZA,
NO 6, XIAMEN, 361001
PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

TKT/RSVN : (86-592) 226-1688
FAX : (86-592) 226-1678
AIRPORT : (86-592) 573-0598
FAX : (86-592) 573-0578

YANGON, UNION OF MYANMAR

RGNA : MR. SURARIDDHI BOON-LONG
THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PCL.
0101/1101 SAKURA TOWER,
339 BOGYOKE ALONG SAN ST.
KYAUKTADA 11182, YANGON
UNION OF MYANMAR

TKT/RSVN : (95-1) 255-489
FAX : (95-1) 255-480
AIRPORT : (95-1) 662-661
FAX : (95-1) 650-675

ZURICH, SWITZERLAND

THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PUBLIC CO., LTD.
BAHNHOFSTRASSE 67 / SIHLSTRASSE 1
8001 ZURICH, SWITZERLAND

TKT/RSVN : (41-44) 215-6500
FAX : (41-44) 212-3409
AIRPORT : (41-43) 816-4323
FAX : (41-43) 816-4380

THAILAND DOMESTIC**CHIANGMAI, THAILAND**

240 PRAPOKLAO ROAD,
AMPHUR MUANG, CHIANGMAI 52000, THAILAND

TKT/RSVN : (053) 920-889
FAX : (053) 920-885

CHIANGRAI, THAILAND

870 PHAHOLAYOTIN ROAD
AMPHURE MUANG, CHIANGRAI 57000
THAILAND

TKT/RSVN : (063) 711-179, 715-207, 715-734
FAX : (063) 713-663

PHITSANULOK, THAILAND

209/25-28 BORDMITRULOKNART ROAD
PHISANULOK 65000, THAILAND

TKT/RSVN : (065) 242-971
FAX : (065) 247-883

HAT YAI, THAILAND

180, 182, 184 NIPAT UTHIT 1 ROAD
HAT YAI, SONGKHLA 90110, THAILAND

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

PHUKET, THAILAND

78 RANONG ROAD, TALADNUE
MUANG DISTRICT, PHUKET 83000, THAILAND

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

KRABI, THAILAND

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

HOTEL SOFTEL RAA ORCHID KHONKAEN
9/9 PRACHASAMRAH ROAD,
AMPHUR MUANG, KHONKAEN 40000, THAILAND

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

UBON RATCHATHANI, THAILAND

THAI AIRWAYS INTERNATIONAL PCL
364 CHAYANGGOON ROAD, AMPHUR MUANG
UBON RATCHATHANI 34000, THAILAND

TKT : (045) 313-340-2
FAX : (045) 256-069



บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

89 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900

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

www.thaiairways.com