

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับไตรมาส 2 ปี 2565 สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2565 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

1. บทสรุปผู้บริหาร

ในไตรมาส 2 ของปี 2565 เศรษฐกิจทั่วโลกยังคงได้รับผลกระทบจากการระบาดใหญ่ของ COVID-19 มานานกว่า 2 ปี และยังคงเผชิญกับสถานการณ์ความขัดแย้งระหว่างประเทศของรัสเซียและยูเครน ตั้งแต่ปลายเดือนกุมภาพันธ์ 2565 ที่ผ่านมา ซึ่งเป็นแรงกดดันให้เกิดภาวะเงินเฟ้อที่รุนแรงขึ้น รวมถึงราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว และนโยบายโควิดเป็นศูนย์กลางของประเทศจีน ส่งผลให้ห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Disruption) ทั่วโลกหยุดชะงัก จนอาจนำไปสู่ภาวะซบเซาในอนาคต ซึ่งอาจทำให้การฟื้นตัวของเศรษฐกิจเป็นไปได้ยากลำบากขึ้น

อย่างไรก็ตาม อุตสาหกรรมการบินโลก ในไตรมาส 2 ของปี 2565 พบว่า สถานการณ์การเดินทางทางอากาศ มีแนวโน้มดีขึ้น จากกรณีที่หลายประเทศเริ่มผ่อนคลายข้อจำกัดในการเดินทางและเปิดประเทศมากขึ้น จากรายงานของสมาคมสายการบินเอเชียแปซิฟิก (AAPA) ในไตรมาส 2 ของปี 2565 มีจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นถึง 435.5% เมื่อเทียบกับปีก่อน ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้นจากปีก่อนถึง 422.8% และ 110.7% ตามลำดับ อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เพิ่มขึ้นจากปีก่อนซึ่งเท่ากับ 28.9% เป็น 71.7% ในขณะที่ปริมาณการขนส่งสินค้า (Revenue Freight Ton-Kilometers: RFTK) ลดลง 6.1% และปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (Available Dead Load Kilometer: ADTK) เพิ่มขึ้น 1.2% อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) ลดลงจากปีก่อนซึ่งเท่ากับ 74.3% เป็น 68.9% สอดคล้องกับรายงานของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ที่รายงานว่า รายได้ของผู้โดยสารระหว่างประเทศ ยังคงเป็นตัวขับเคลื่อนการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินทั่วโลก อย่างไรก็ตาม จากราคาน้ำมันเครื่องบินที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากผลกระทบของสงครามระหว่างรัสเซียและยูเครน ส่งผลให้ราคาบัตรโดยสารเครื่องบินเพิ่มขึ้น ซึ่งอาจจะเป็นภัยคุกคามต่อการฟื้นตัวของสายการบินต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีแนวโน้มฟื้นตัวช้าที่สุด และมีผลการดำเนินงานขาดทุนมากกว่าสายการบินในภูมิภาคอื่น เนื่องจากนโยบายตอบสนองต่อผลกระทบของ COVID-19 สายพันธุ์ใหม่ยังมีข้อจำกัดการเดินทางที่เข้มงวดกว่า และนโยบายโควิดเป็นศูนย์กลางของจีนส่งผลกระทบต่อการเดินทางของสายการบินในเอเชีย

เศรษฐกิจประเทศไทย ในไตรมาส 2 ของปี 2565 ภาคการท่องเที่ยวและบริการเป็นแรงขับเคลื่อนหลักที่ทำให้เศรษฐกิจภายในประเทศฟื้นตัว หลังจากรัฐบาลได้มีการผ่อนคลายมาตรการเข้าประเทศไทยมาตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2565 และเมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2565 เป็นต้นไป ได้มีการประกาศเปิดประเทศเต็มรูปแบบ โดยยกเลิกการกักตัวและการลงทะเบียนระบบ Thailand Pass สำหรับคนไทย และปรับรูปแบบสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าประเทศไทย เพื่ออำนวยความสะดวกให้นักท่องเที่ยวมากยิ่งขึ้น ประกอบกับสถานการณ์ COVID-19 ในประเทศมีแนวโน้มคงที่ จำนวนผู้ติดเชื้อรายใหม่ลดลง สอดคล้องกับข้อมูลจำนวนนักท่องเที่ยวของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ในไตรมาส 2 มีจำนวน 1,582,257 คน เพิ่มขึ้นอย่างมากเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนที่ยังไม่เปิดประเทศรับนักท่องเที่ยว แต่ก็ยังอยู่ในระดับต่ำกว่าช่วงก่อนเกิดการระบาดมาก จากผลการประชุมคณะกรรมการนโยบายการเงินของธนาคารแห่งประเทศไทย เมื่อเดือนมิถุนายน 2565 รายงานว่า เศรษฐกิจไทยจะขยายตัวได้ต่อเนื่องและมีโอกาสฟื้นตัวดีกว่าที่คาดการณ์ไว้ จากอุปสงค์ในประเทศและการกลับมาของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เพิ่มขึ้น ด้านอัตราเงินเฟ้อ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นและอยู่ในระดับสูงนานกว่าที่ประเมินไว้เดิม ขณะที่ภาคการส่งออกของไทยมีแนวโน้มชะลอลง โดยเฉพาะตลาดจีนที่ยังมีความเสี่ยงจากมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดที่เพิ่มขึ้น

ในไตรมาส 2 ของปี 2565 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ทำการบินและให้บริการเต็มรูปแบบในเส้นทางระหว่างประเทศอย่างต่อเนื่อง นับตั้งแต่รัฐบาลประกาศเปิดประเทศเมื่อปลายปีที่แล้ว เพื่อขับเคลื่อนและฟื้นฟูเศรษฐกิจของประเทศ และรองรับการเดินทางของผู้โดยสารที่เพิ่มมากขึ้น โดยให้บริการเที่ยวบินขนส่งผู้โดยสารในตารางการบินฤดูร้อนจำนวน 34 เส้นทางบิน ครอบคลุมภูมิภาคยุโรป ออสเตรเลีย และเอเชีย โดยทำการบินในเส้นทางจากกรุงเทพฯ สู่ออนคอน ปารีส ซูริก บรัสเซลส์ แฟรงก์เฟิร์ต มิวนิค โคเปนเฮเกน สตอกโฮล์ม ซิดนีย์ เมลเบิร์น โตเกียว (นาริตะ/ฮานดะ) นาโกยา โอซากา มะนิลา โซล ไทยเป ฮองกง สิงคโปร์ จาการ์ตา กัวลาลัมเปอร์ ธากา เจนไน เบงกอลูร์ นิวเดลี มุมไบ ละฮอร์ อิสลามาบัด และการาจิ รวมถึงเส้นทางสนับสนุนโครงการ Phuket Sandbox ได้แก่ แฟรงก์เฟิร์ต ลอนดอน ซิดนีย์ โคเปนเฮเกน และสตอกโฮล์ม โดยในเดือนพฤษภาคม 2565 บริษัทฯ กลับมาให้บริการเที่ยวบินสู่บาหลี ประเทศอินโดนีเซีย อีกครั้ง ซึ่งได้รับความสนใจจากนักท่องเที่ยวเป็นอย่างดี โดยมีทั้งผู้โดยสารที่เดินทางออกจากกรุงเทพฯ และผู้โดยสารที่เดินทางเชื่อมต่อจากเส้นทางทั้งยุโรป และเอเชีย เพื่อเดินทางต่อไปยังบาหลี นอกจากนี้ ในเดือนมิถุนายน 2565 บริษัทฯ ยังได้จัดเที่ยวบินพิเศษ สำหรับผู้แสวงบุญชาวไทยมุสลิมที่จะเดินทางไปประกอบพิธีฮัจย์ ประเทศซาอุดีอาระเบีย สำหรับบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยทำการบินในเส้นทางภายในประเทศและเส้นทางบินในภูมิภาคเอเชีย เพื่อเป็นการบินเชื่อมต่อกับการบินไทยอย่างไร้รอยต่อ โดยในปัจจุบันไทยสมายล์แอร์เวย์ให้บริการเส้นทางในประเทศรวม 17 เส้นทางบิน อาทิ เชียงใหม่ เชียงราย ขอนแก่น อุบลราชธานี อุดรธานี นครพนม ร้อยเอ็ด กระบี่ ภูเก็ต นครศรีธรรมราช ตรัง หาดใหญ่ สุราษฎร์ธานี รวมถึงเส้นทางข้ามภาคจากจังหวัดเชียงใหม่สู่ภูเก็ต ในส่วนเส้นทางต่างประเทศให้บริการ 8 เส้นทางบิน อาทิ พนมเปญ กัลกัตตา โฮจิมินห์ นอกจากนี้ ได้กลับมาให้บริการในเส้นทางบิน เวียงจันทน์ และป็นัง รวมทั้งเปิดเส้นทางบินใหม่เพิ่ม 2 เส้นทาง ได้แก่ โคลัมโบ ประเทศศรีลังกา และฮานอย ประเทศเวียดนาม เพื่อเสริมศักยภาพการท่องเที่ยว และเชื่อมโยงวัฒนธรรมทั้งไทยและชาติเอเชีย รวมถึงรองรับการเดินทางหลังเปิดประเทศเต็มรูปแบบ

การฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินจากการผ่อนคลายข้อจำกัดการเดินทาง ส่งผลให้ไตรมาส 2 ปี 2565 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้น 366.6% ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้นถึง 1,766.9% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 60.3% สูงกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ยที่ 15.1% และมีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 2.01 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 570% สำหรับด้านการขนส่งสินค้ามีปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ADTK) สูงกว่าปีก่อน 384.4% ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) สูงกว่าปีก่อน 241.5% อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ยเท่ากับ 69.0% ขณะที่ปีก่อนเฉลี่ยเท่ากับ 97.9%

ผลการดำเนินงาน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว ในไตรมาส 2 ปี 2565 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวมทั้งสิ้น 21,526 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 15,891 ล้านบาท (282%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าเพิ่มขึ้น 17,050 ล้านบาท (619.3%) เป็นผลจากปริมาณการผลิตและการขนส่งเพิ่มขึ้น และมีรายได้จากการบริการอื่นๆ เพิ่มขึ้น 272 ล้านบาท (20.3%) จากเที่ยวบินลูกค้าที่เพิ่มขึ้น โดยมีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 22,825 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 12,741 ล้านบาท (126.3%) จากค่าใช้จ่ายดำเนินงานที่แปรผันตามปริมาณการผลิตและ/หรือปริมาณการขนส่งเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งค่าน้ำมันเครื่องบินที่เพิ่มสูงขึ้นมาก จากราคาน้ำมันที่สูงกว่าปีก่อนถึง 104.1% ขณะที่ค่าบุคลากรลดลงจากการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการและมีการควบคุมการใช้จ่ายให้มีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ขาดทุนจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้ง

เดียว 1,299 ล้านบาท ขาดทุนลดลงจากปีก่อน 3,150 ล้านบาท (70.8%) นอกจากนี้มีต้นทุนทางการเงินจำนวน 3,102 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 4,054 ล้านบาท (425.8%) เนื่องจากปีก่อนมีการปรับปรุงดอกเบี้ยจ่ายตามแผนฟื้นฟูกิจการ

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว ส่วนใหญ่เกิดจาก กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ การปรับโครงสร้างองค์กรและโครงสร้างค่าตอบแทนบุคลากร และกำไรจากการขายเงินลงทุนและทรัพย์สิน ถึงแม้จะมีผลขาดทุนจากค้อยค่าของสินทรัพย์ และขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ โดยในไตรมาส 2 ปี 2565 มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว-สุทธิ เป็นรายได้รวม 1,982 ล้านบาท แต่ต่ำกว่าช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนถึง 25,118 ล้านบาท ส่งผลให้บริษัทฯ และบริษัทย่อยขาดทุนสุทธิ จำนวน 3,213 ล้านบาท ขาดทุนสูงกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 26,539 ล้านบาท โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 3,221 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 1.48 บาท ในขณะที่ปีก่อนกำไรต่อหุ้น 10.69 บาท แต่มี EBITDA เป็นกำไรจำนวน 1,988 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 8,266 ล้านบาท EBITDA Margin เท่ากับ 9.2% เปรียบเทียบกับปีก่อนที่เท่ากับ -111.4%

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานไตรมาส 2 ปี 2565

งบการเงินรวมสำหรับไตรมาส 2 ปี 2565 ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อย 5 บริษัท ได้แก่ 1) บริษัท ไทย-อะมาดิอุสเซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด 2) บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด 3) บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด 4) บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด และ 5) บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) - งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

	ณ.ย.-มิ.ย.			
	2565	2564	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	21,526	5,635	+15,891	+282.0
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	13,389	921	+12,468	+1,353.7
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	6,414	1,832	+4,582	+250.1
- รายได้กิจการอื่น	1,611	1,339	+272	+20.3
- อื่นๆ	112	1,543	-1,431	-92.7
ค่าใช้จ่ายรวม	22,825	10,084	+12,741	+126.3
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	8,946	846	+8,100	+957.4
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	13,879	9,238	+4,641	+50.2
ขาดทุนจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	(1,299)	(4,449)	+3,150	+70.8
ต้นทุนทางการเงิน	3,102	(952)	+4,054	+425.8
ขาดทุนจากการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	(4,401)	(3,497)	-904	-25.9
กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้	5,482	8,675	-3,193	-36.8
โครงการร่วมใจจากองค์กร	274	(5,192)	+5,466	+105.3
การปรับปรุงผลประโยชน์พนักงานจากการปรับโครงสร้างองค์กร	237	8,323	-8,086	-97.2
กำไรจากการขายทรัพย์สิน	167	43	+124	+288.4
กำไรจากการขายเครื่องบิน	158	-	+158	-
กำไรจากการขายเงินลงทุน	13	95	-82	-86.3
ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	(5)	(34)	+29	+85.3
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	(8)	18,463	-18,471	-100.0
เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างงาน	(11)	(619)	+608	+98.2
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9	(35)	(41)	+6	+14.6
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(4,290)	(2,613)	-1,677	-64.2
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	(2,419)	23,603	-26,022	-110.2
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	(3,213)	23,326	-26,539	-113.8
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(3,221)	23,328	-26,549	-113.8
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	(1.48)	10.69	-12.17	-113.8

		เม.ย.-มิ.ย.			
		2565	2564	เปลี่ยนแปลง	
				ล้านบาท	%
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ					
EBITDA	(ล้านบาท)	1,988	(6,278)	+8,266	+131.7
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	2.01	0.30	+1.71	+570.0
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	8,972	1,923	+7,049	+366.6
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	5,414	290	+5,124	+1,766.9
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	60.3	15.1		+45.3
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-ก.ม.)	2.46	3.14	-0.68	-21.7
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	465	96	+369	+384.4
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	321	94	+227	+241.5
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	69.0	97.9		-28.9
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	88,257	26,291	+61,966	+235.7
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-ก.ม.)	19.78	19.31	+0.47	+2.4
จำนวนเครื่องบิน ๓0 มิ.ย.	(ลำ)	91	103	-12	-11.7
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	45,690	10,327	+35,363	+342.4
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	9.8	4.1	+5.7	+139.0
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		34.3970	31.3552	+3.0418	+9.7
1 EUR : THB		36.6388	37.7845	-1.1457	-3.0
100 JPY : THB		26.5415	28.6721	-2.1306	-7.4
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	150.12	73.56	+76.56	+104.1

หมายเหตุ : EBITDA = รายได้ (ไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน และกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย รายการปรับปรุงผลประโยชน์พนักงานจากการปรับโครงสร้างองค์กร ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของ เครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 และผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ)

สรุปผลการดำเนินงาน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) และบริษัทย่อย

รายได้

ในไตรมาส 2 ปี 2565 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) จำนวน 21,526 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 15,891 ล้านบาท (282%) โดยมีรายละเอียดของรายได้ดังนี้

- รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน

รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินจำนวน 13,389 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 12,468 ล้านบาท เป็นผลมาจาก

- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 1,766.9% คิดเป็นเงินประมาณ 16,000 ล้านบาท เมื่อเทียบกับปีก่อนที่บริษัทฯ ยังไม่สามารถดำเนินการบินได้ตามปกติ ในขณะที่มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 366.6% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 60.3% สูงกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ย 15.1%

- รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) ลดลง 0.68 บาท/RPK (21.7%) หรือประมาณ 3,700 ล้านบาท เนื่องจากในปีก่อนยังไม่ได้ทำการบินเที่ยวบินประจำ รายได้มาจากเที่ยวบินพิเศษหรือเที่ยวบินเพื่อนำคนไทยกลับบ้าน (Repatriation Flight)

- **รายได้จากการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์**

รายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์ จำนวน 6,414 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4,582 ล้านบาท (250.1%) เป็นผลจากปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) เพิ่มขึ้น 241.5% คิดเป็นเงินประมาณ 4,400 ล้านบาท ประกอบกับมีรายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าประกันภัย) เท่ากับ 19.78 บาท เพิ่มขึ้น 0.47 บาท (2.4%) หรือประมาณ 150 ล้านบาท โดยมีอัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ย 69.0% ต่ำกว่าปีก่อนที่เฉลี่ย 97.9%

- **รายได้กิจการอื่น** ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจ ได้แก่ การบริการภาคพื้น คริวการบิน การบริการคลังสินค้า และรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่นๆ รวมจำนวน 1,611 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 272 ล้านบาท (20.3%) สาเหตุหลักเกิดจากจำนวนสายการบินลูกค้าที่เพิ่มขึ้น

- **รายได้อื่น** มีจำนวน 112 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 1,431 ล้านบาท สาเหตุหลักในปีก่อนมีการบันทึกรายได้จากการหักกลบลบหนี้ค่าบริการและซ่อมบำรุงเครื่องบินจำนวน 45.5 MUSD หรือประมาณ 1,457 ล้านบาท ตามที่ระบุในแผนฟื้นฟูกิจการ

ค่าใช้จ่าย

ในไตรมาส 2 ปี 2565 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) 22,825 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 12,741 ล้านบาท (126.3%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- **ค่าน้ำมันเครื่องบิน** จำนวน 8,946 ล้านบาท คิดเป็น 39.2% ของค่าใช้จ่ายรวม เพิ่มขึ้น 8,100 ล้านบาท (957.4%) เป็นผลมาจากจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น ทำให้มีปริมาณการใช้ น้ำมันสูงกว่าปีก่อน ประกอบกับราคาน้ำมันเฉลี่ยสูงกว่าปีก่อน 104.1% รวมทั้งเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอ่อนค่าลงเมื่อเทียบกับปีก่อน ทำให้ค่าน้ำมันเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทเพิ่มขึ้น

- **ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน** มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 13,879 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4,641 ล้านบาท (50.2%) โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	เม.ย.-มิ.ย.			
	2565	2564	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
ค่าใช้จ่าย				
ค่าใช้จ่ายผลประ โยชน์พนักงาน	1,976	2,250	-274	-12.2
ค่าบริการการบิน	2,016	436	+1,580	+362.4
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	574	100	+474	+474.0
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	2,555	1,339	+1,216	+90.8
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	2,692	3,877	-1,185	-30.6
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	1,309	234	+1,075	+459.4
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	635	94	+541	+575.5
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	1,181	159	+1,022	+642.8
ค่าใช้จ่ายอื่น	941	749	+192	+25.6
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	13,879	9,238	+4,641	+50.2

สรุปค่าใช้จ่ายที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญได้แก่

- ค่าใช้จ่ายในส่วนของแปรผันตามปริมาณการผลิตและ/หรือ ปริมาณการขนส่ง และ/หรือจำนวนผู้โดยสาร (Variable Cost) ซึ่งประกอบด้วย ค่าบริการการบิน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา รวมจำนวน 6,961 ล้านบาท สูงกว่าช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน 4,833 ล้านบาท (227.1%)
- ค่าใช้จ่ายคงที่ (Fixed Cost) ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายผลประ โยชน์พนักงาน ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ และค่าใช้จ่ายอื่น มีจำนวนรวม 6,918 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 192 ล้านบาท (2.7%) โดยมีรายละเอียดดังนี้
 - ค่าใช้จ่ายผลประ โยชน์พนักงาน (ไม่รวมสำรองเงินชดเชยพนักงานที่เข้าร่วมโครงการร่วมใจจากองค์กร เงินชดเชยกรณีเลิกจ้าง และรายการปรับปรุงผลประ โยชน์พนักงานจากการปรับโครงสร้างองค์กร) มีจำนวน 1,976 ล้านบาท ลดลง 274 ล้านบาท (12.2%) สาเหตุหลักเกิดจากจำนวนพนักงานประจำและพนักงาน Outsource ที่ลดลง จากการปรับลดขนาดโครงสร้างองค์กร รวมทั้งมีการปรับปรุงสวัสดิการพนักงานให้สอดคล้องกับธุรกิจและอุตสาหกรรม ตามแผนฟื้นฟูกิจการ
 - ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย มีจำนวน 2,692 ล้านบาท ลดลง 1,185 ล้านบาท (30.6%) สาเหตุหลักจากการปรับปรุงมูลค่าสิทธิการใช้ตามการเปลี่ยนแปลงสัญญาเช่าเครื่องบินตามแผนฟื้นฟูกิจการ หลังจากที่มีศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบตามมติที่ประชุมของเจ้าหนี้เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2564
 - ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่มีจำนวน 1,309 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,075 ล้านบาท เนื่องจากค่าเช่าเครื่องบิน (Power by the Hour) ที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง ตามที่บริษัทฯ ได้จัดทำข้อตกลง (Letter of Intent :LOI) กับผู้ให้เช่าเครื่องบิน โดยในไตรมาสนี้สูงกว่าช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนตามชั่วโมงการบินที่เพิ่มขึ้น

- **ต้นทุนทางการเงิน** จำนวน 3,102 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4,054 ล้านบาท (425.8%) สาเหตุหลักเกิดจากปีก่อนมี ยอดค่าใช้จ่ายติดลบ จากการปรับปรุงดอกเบี้ยจ่ายจากอัตราดอกเบี้ยผันผวนเป็นอัตราดอกเบี้ยใหม่หรือที่ได้รับ ยกเว้นตามที่ระบุไว้ในแผนฟื้นฟู

กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ จำนวน 5,482 ล้านบาท ประกอบด้วย การปรับปรุงหนี้สินให้เป็นไปตาม คำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ ตัดรายการหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีทุนตัดจำหน่าย และ ปรับปรุงสินทรัพย์และหนี้สินตามการแก้ไขสัญญาเช่าเครื่องบิน การบอกยกเลิกสัญญาที่มีภาระเกินควรกว่า ประโยชน์ที่จะพึงได้ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4.3)

โครงการร่วมใจจากองค์กร Mutual Separation Plan (“MSP”) จากการปรับลดประมาณการภาษีของ พนักงานที่เข้าโครงการ MSP A, B, C และ D จำนวน 274 ล้านบาท ตามการจ่ายจริง

รายการปรับปรุงผลประโยชน์พนักงาน ทำให้ค่าใช้จ่ายลดลง จำนวน 237 ล้านบาท จากการปรับปรุง สวัสดิการพนักงานให้สอดคล้องกับมาตรฐานอุตสาหกรรม

กำไรจากการขายทรัพย์สิน จำนวน 167 ล้านบาท โดยเป็นกำไรจากการขายเครื่องบินจำนวน 154 ล้านบาท ขายที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างอาคารสำนักงานเชียงราย จำนวน 5 ล้านบาท และจากการขายทรัพย์สินอื่นๆ

กำไรจากการขายเครื่องบิน จำนวน 158 ล้านบาท โดยเป็นกำไรจากการขายเครื่องบิน B747-400 2 ลำ และ A300-600 1 ลำ จำนวน 178 ล้านบาท และขาดทุนจากการขายเครื่องบิน B737-400 1 ลำ จำนวน 20 ล้านบาท

กำไรจากการขายเงินลงทุน จำนวน 13 ล้านบาท จากการขายหุ้น บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จำนวน 7.64 ล้านหุ้น

เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างงาน จำนวน 11 ล้านบาท โดยเป็นการจ่ายค่าชดเชยพนักงานกรณีเลิกจ้างพนักงานที่ ต่างประเทศ อันเนื่องมาจากบริษัทฯ เข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ มีความจำเป็นต้องปรับปรุงองค์กรทุกๆ ด้าน เพื่อลดต้นทุนและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน ตลอดจนบริหารจัดการกระแสเงินสดให้เป็นไปตามแผนฟื้นฟูกิจการ

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน จำนวน 8 ล้านบาท ขาดทุนสูงกว่าปีก่อน 18,471 ล้านบาท สาเหตุหลักจากปีก่อนมีการปรับลดมูลค่าสินทรัพย์สิทธิการใช้ตาม เงื่อนไขค่าเช่าและระยะเวลาเช่าตามที่กำหนดไว้ในหนังสือข้อตกลง (Letter Of Intent หรือ LOI) เป็นผลให้ต้องกลับ รายการผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์สิทธิการใช้เครื่องบิน 12 ลำ

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 จำนวน 35 ล้านบาท สาเหตุ หลักเกิดจากการตั้งค่าเผื่อการด้อยค่าของลูกหนี้ บริษัท ไทยแอร์เอเชียเอ็กซ์ จำกัด

ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ จำนวน 4,290 ล้านบาท ประกอบด้วย ขาดทุนจากอัตรา แลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Loss) จำนวน 4,402 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการปรับ ยอดเงินกู้รวมหนี้สินตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสินทรัพย์หนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวดจากการที่เงินบาทต่อเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐฯ อ่อนค่าเมื่อเทียบกับ ณ 30 มิถุนายน 2565 กับ ณ 31 ธันวาคม 2564 และกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Gain) จำนวน 112 ล้านบาท

• ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม มีจำนวน 5 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 29 ล้านบาท (85.3%) โดยมีรายละเอียดดังนี้

- บริษัทฯ ลดสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และเปลี่ยนการจัดประเภทจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมเป็นเงินลงทุนระยะยาวอื่น จึงไม่ต้องรับรู้ผลขาดทุนอีกต่อไป ในขณะที่ปีก่อนรับรู้ส่วนแบ่งขาดทุนใน บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 16 ล้านบาท

- ส่วนแบ่งขาดทุนในบริษัท คริวการบินภูเก็ต จำกัด 4 ล้านบาท เท่ากันกับปีก่อน

- ส่วนแบ่งกำไรใน บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด 1 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุน 3 ล้านบาท

- ส่วนแบ่งขาดทุนในบริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ตโฮเต็ล จำกัด 2 ล้านบาท ขาดทุนลดลงจากปีก่อน 9 ล้านบาท

EBITDA ของไตรมาส 2 ปี 2565 มีกำไรจำนวน 1,988 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 8,266 ล้านบาท โดยมี EBITDA Margin 9.2% เปรียบเทียบกับปีก่อนที่เท่ากับ -111.4%

สรุปผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย 6 เดือนแรกของปี 2565 (1 มกราคม - 30 มิถุนายน 2565)

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) - งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

	ม.ค.-มิ.ย.			
	2565	2564	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	32,706	10,019	+22,687	+226.4
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	17,865	1,888	+15,977	+846.2
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	11,634	3,842	+7,792	+202.8
- รายได้กิจการอื่น	2,950	2,575	+375	+14.6
- อื่นๆ	257	1,714	-1,457	-85.0
ค่าใช้จ่ายรวม	37,175	21,465	+15,710	+73.2
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	13,193	1,718	+11,475	+667.9
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	23,982	19,747	+4,235	+21.4
ขาดทุนจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	(4,469)	(11,446)	+6,977	+61.0
ต้นทุนทางการเงิน	5,293	2,859	+2,434	+85.1
ขาดทุนจากการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	(9,762)	(14,305)	+4,543	+31.8
กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้	6,995	8,675	-1,680	-19.4
โครงการร่วมใจจากองค์กร	633	(5,065)	+5,698	+112.5
กำไรจากการขายทรัพย์สิน	459	41	+418	+1,019.5
การปรับปรุงผลประโยชน์พนักงานจากการปรับโครงสร้างองค์กร	237	8,323	-8,086	-97.2
กำไรจากการขายเครื่องบิน	158	172	-14	-8.1
กำไรจากการขายเงินลงทุน	16	2,099	-2,083	-99.2
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้				
และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน	(8)	18,459	-18,467	-100.0
ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	(17)	(64)	+47	+73.4
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9	(103)	163	-266	-163.2
เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างงาน	(115)	(623)	+508	+81.5
ปรับปรุงจำนวนไมล์สะสม	(628)	-	-628	-
ปรับปรุงรายการที่เกี่ยวข้องกับการปรับมูลค่าสินทรัพย์สิทธิการใช้เครื่องบิน	(656)	-	-656	-
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(2,946)	(6,311)	+3,365	+53.3
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	(5,737)	11,564	-17,301	-149.6
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	(6,457)	11,121	-17,578	-158.1
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(6,467)	11,125	-17,592	-158.1
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	(2.96)	5.10	-8.06	-158.0

		ม.ค.-มิ.ย.			
		2565	2564	เปลี่ยนแปลง	
				ล้านบาท	%
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ					
EBITDA	(ล้านบาท)	1,634	(6,788)	+8,422	+124.1
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	3.02	0.72	+2.30	+319.4
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	14,979	4,070	+10,909	+268.0
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	7,366	660	+6,706	+1,016.1
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	49.2	16.2		+33.0
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-กม.)	2.41	2.83	-0.42	-14.8
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	778	198	+580	+292.9
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	579	206	+373	+181.1
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	74.4	104.0		-29.6
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	152,279	53,109	+99,170	+186.7
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-กม.)	19.88	18.35	+1.53	+8.3
จำนวนเครื่องบิน ๓0 มิ.ย.	(ลำ)	91	103	-12	-11.7
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	76,216	22,819	+53,397	+234.0
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	8.9	5.1	+3.8	+74.5
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		33.7250	30.8061	+2.9189	+9.5
1 EUR : THB		36.8669	37.1307	-0.2638	-0.7
100 JPY : THB		27.5080	28.6363	-1.1283	-3.9
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	132.98	69.04	+63.94	+92.6

หมายเหตุ : EBITDA = รายได้ (ไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ และปรับปรุงจำนวนไมล์สะสม) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย รายการปรับปรุงผลประโยชน์พนักงานจากการปรับโครงสร้างองค์กร ผลขาดทุนจากการซื้อขายของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน ผลขาดทุนจากการซื้อขายซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 ปรับปรุงรายการที่เกี่ยวข้องกับการปรับมูลค่าสินทรัพย์สิทธิการใช้เครื่องบิน และผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ)

ในงวด 6 เดือนแรกของปี 2565 บริษัทฯ และบริษัทย่อยขาดทุนจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงินไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียวจำนวน 4,469 ล้านบาท ขาดทุนต่ำกว่าปีก่อน 6,977 ล้านบาท (61%)

รายได้รวมไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียวจำนวน 32,706 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 22,687 ล้านบาท (226.4%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากกิจการขนส่งเพิ่มขึ้น 23,769 ล้านบาท (414.8%) โดยมีรายได้จากค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกินเพิ่มขึ้น 846.2% จากปริมาณการขนส่งผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น ถึงแม้จะมีรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี่ยงประกันภัย) ต่ำกว่าปีก่อน เนื่องจากปีก่อนเป็นเที่ยวบินพิเศษ ส่วนรายได้จากค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์เพิ่มขึ้น 202.8% มีสาเหตุหลักจากปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) เพิ่มขึ้น 181.1% และมีรายได้พัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วยเพิ่มขึ้น 8.3% เนื่องจากมีรายได้จากการเช่าเหมาลำ นอกจากนี้ รายได้จากกิจการอื่นๆ เพิ่มขึ้น 14.6% สาเหตุหลักเกิดจากจำนวนสายการบินลูกค้าที่เพิ่มขึ้น

ค่าใช้จ่ายรวมไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียวจำนวน 37,175 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 15,710 ล้านบาท (73.2%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าน้ำมันเครื่องบินที่เพิ่มขึ้น 11,475 ล้านบาท (667.9%) ทั้งจากปริมาณการใช้ที่เพิ่มขึ้นตามปริมาณการผลิต และจากราคาน้ำมันที่เพิ่มขึ้นถึง 92.6% ประกอบกับค่าใช้จ่ายดำเนินงานในส่วนที่แปรผันตามปริมาณการผลิต/การขนส่งเพิ่มขึ้นตามปริมาณการผลิตที่เพิ่มขึ้น ในส่วนค่าใช้จ่ายคงที่ลดลง 18.8% โดยส่วนหนึ่งจากค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานที่ลดลง 24.4%จากการปรับลดขนาดองค์กรตามแผนฟื้นฟูกิจการ

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว ส่วนใหญ่เกิดจาก กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ การปรับโครงสร้างองค์กรและโครงสร้างค่าตอบแทนบุคลากร และกำไรจากการขายเงินลงทุนและทรัพย์สิน ถึงแม้จะมีผลขาดทุนจากด้อยค่าของสินทรัพย์ และขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ โดยในงวดครึ่งปีแรกของปี 2565 มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว-สุทธิ เป็นรายได้รวม 4,025 ล้านบาท แต่ต่ำกว่าช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนถึง 21,844 ล้านบาท ส่งผลให้บริษัทฯ และบริษัทย่อยขาดทุนสุทธิ 6,457 ล้านบาท ขาดทุนสูงกว่าปีก่อน 17,578 ล้านบาท โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 6,467 ล้านบาท ขาดทุนต่อหุ้น 2.96 บาท ขาดทุน สูงกว่าปีก่อน 8.06 บาทต่อหุ้น

EBITDA 6 เดือนแรกของปี 2565 มีกำไรจำนวน 1,634 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 8,422 ล้านบาท (124.1%) โดยมี EBITDA Margin 5.0% ในขณะที่ปีก่อนเท่ากับ -67.7%

3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มิ.ย.	
	2565	2564
เครื่องบิน	174	5
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	13	5
รวม	187	10

ในงวด 6 เดือนแรกของปี 2565 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 187 ล้านบาท สูงกว่างวดเดียวกันของปีก่อน 177 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็นการลงทุนซื้ออะไหล่เครื่องบินหมุนเวียน

สภาพคล่อง

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2565 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 13,474 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 7.7 ของสินทรัพย์รวม เพิ่มขึ้นจาก ณ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 7,959 ล้านบาท

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มิ.ย.	
	2565	2564
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	6,671	(4,601)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	2,009	3,210
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(644)	(676)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน ที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(71)	121
ผลกระทบจากผลขาดทุนจากการด้อยค่าด้านเครดิต ที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(6)	2
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น	7,959	(1,944)

ในงวด 6 เดือนแรกของปี 2565 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 6,671 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 11,272 ล้านบาท สาเหตุหลักจากรายได้รับล่วงหน้าจากการขายบัตรโดยสาร และมีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 644 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 32 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็นการจ่ายชำระคืนหนี้สินตามสัญญาเช่า อย่างไรก็ตาม บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ได้ร่วมลงนามในสัญญาสนับสนุนทางการเงินของธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ในรูปแบบของสินเชื่อโครงการพิเศษเพื่อรักษาสภาพการจ้างงาน จำนวน 50 ล้านบาท โดยมีการเบิกใช้วงเงินดังกล่าว จำนวน 44 ล้านบาท ในขณะที่มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมลงทุนจำนวน 2,009 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 1,201 ล้านบาท สาเหตุหลักจากเงินสดรับจากการจำหน่ายขายสินทรัพย์และเงินลงทุนรวมต่ำกว่าปีก่อน เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2565 มีจำนวน 13,474 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 7,959 ล้านบาท จากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 ซึ่งมีอยู่จำนวน 5,515 ล้านบาท

เครื่องบิน

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2565 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเครื่องบินที่ใช้ทำการบิน จำนวน 64 ลำ (รวมเครื่องบินแอร์บัส A320-200 จำนวน 20 ลำ ซึ่งใช้ทำการบินโดยบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด) โดยในไตรมาสนี้มีการรับมอบเครื่องบินโบอิง B777-300ER จำนวน 1 ลำ เมื่อวันที่ 9 พฤษภาคม 2565 ซึ่งเป็นเครื่องบินที่ดำเนินการจัดหาแบบเช่าดำเนินงานตั้งแต่ปี 2561 และมีแผนการนำเครื่องบินแอร์บัส A330-300 ที่ปลดระวางนำกลับมาใช้ใหม่ จำนวน 3 ลำ นอกจากนี้ มีเครื่องบินที่จอดระยะยาว จำนวน 27 ลำ และมีเครื่องบินที่บริษัทฯ ปลดระวางและเครื่องบินอยู่ระหว่างดำเนินการขายและพิจารณาผู้เสนอซื้อ รวมทั้งสิ้น จำนวน 19 ลำ

สินทรัพย์

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2565 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมจำนวน 174,813 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 13,594 ล้านบาท (8.4%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	30 มิ.ย.2565		31 ธ.ค.2564		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	13,474	7.7	5,515	3.4	+7,959	+144.3
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	2,622	1.5	4,321	2.7	-1,699	-39.3
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	26,217	15.0	14,959	9.3	+11,258	+75.3
สินทรัพย์หมุนเวียน	42,313	24.2	24,795	15.4	+17,518	+70.7
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	33,687	19.3	34,493	21.4	-806	-2.3
สินทรัพย์สิทธิการเช่า	69,678	39.8	69,652	43.2	+26	-
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ	29,135	16.7	32,279	20.0	-3,144	-9.7
รวมสินทรัพย์	174,813	100.0	161,219	100.0	+13,594	+8.4

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 42,313 ล้านบาท หรือคิดเป็น 24.2% ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 17,518 ล้านบาท (70.7%) โดยมีรายการที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญได้แก่

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เพิ่มขึ้น 7,959 ล้านบาท (144.3%) จากเงินสดรับจากการดำเนินงาน และจากการขายทรัพย์สินและเงินลงทุน

- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย ลดลง 1,699 ล้านบาท (39.3%) จากการโอนเครื่องบินแบบ A330-300 ที่นำกลับมาให้บริการ จำนวน 3 ลำ ซึ่งมีมูลค่าตามบัญชีสุทธิ จำนวน 723 ล้านบาท จัดประเภทเป็นที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ และในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2565 มีการจำหน่ายเครื่องบิน เครื่องยนต์ และที่ดินและอาคารบางส่วน (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8)

- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ เพิ่มขึ้น 11,258 ล้านบาท (75.3%) สาเหตุหลักเกิดจากลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 10,932 ล้านบาท (109.1%) จากยอดขายที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับมีค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าเพิ่มขึ้น โดยส่วนใหญ่มาจากค่าน้ำมันจ่ายล่วงหน้า

- ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สุทธิ มีจำนวน 33,687 ล้านบาท หรือคิดเป็น 19.3% ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2564 เป็นจำนวน 806 ล้านบาท (2.3%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากการคิดค่าเสื่อมราคา ในขณะที่รับโอนเครื่องบินแบบ A330-300 ที่นำกลับมาให้บริการ จำนวน 3 ลำ มาจากสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนถือไว้เพื่อขาย (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 10)

- สินทรัพย์สิทธิการเช่า มีจำนวน 69,678 ล้านบาท หรือคิดเป็น 39.8% ของสินทรัพย์ทั้งหมด ซึ่งประกอบด้วยสินทรัพย์ตามสัญญาเช่าเงินทุน และภาระผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสัญญาเช่าดำเนินงานสินทรัพย์ถาวรอื่น เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2564 เป็นจำนวน 26 ล้านบาท จากรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินการใหม่ 3 ลำ ในขณะที่มีการปรับปรุงรายการสินทรัพย์สิทธิการเช่า ตามเงื่อนไขค่าเช่าและระยะเวลาการเช่าตามที่กำหนดไว้ในหนังสือข้อตกลงหรือสัญญาเช่าใหม่ของแต่ละสัญญาเช่ากับผู้ให้เช่าเครื่องบิน และมีการยกเลิกสัญญาเครื่องบินเช่าซื้อ รวมทั้งการคิดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 11)

- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ ลดลง 3,144 ล้านบาท (9.7%) ส่วนหนึ่งเป็นการลดลงจากเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินซึ่งเป็นผลมาจากในระหว่างปี 2565 บริษัทได้เข้าจัดทำสัญญาที่แก้ไขเพิ่มเติมกับผู้ให้เช่าเครื่องบิน และเงินมัดจำสัญญาเช่าเครื่องบิน (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 12 และ 13) ประกอบกับมีสินทรัพย์ภายใต้การควบคุมที่ลดลง

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) ในไตรมาส 2 ปี 2565 เท่ากับร้อยละ -1.9 ในขณะที่ปีก่อนเท่ากับอัตราร้อยละ 12.5

หนี้สิน

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2565 หนี้สินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย มีจำนวน 252,540 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 20,070 ล้านบาท (8.6%) โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	30 มิ.ย.2565		31 ธ.ค.2564		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน	63,929	25.3	46,742	20.1	+17,187	+36.8
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	2,611	1.0	606	0.3	+2,005	+330.9
หนี้สินระยะยาว	144,487	57.2	139,269	59.9	+5,218	+3.7
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	41,513	16.5	45,853	19.7	-4,340	-9.5
รวมหนี้สิน	252,540	100.0	232,470	100.0	+20,070	+8.6

หนี้สินหมุนเวียน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 25.3 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวน 63,929 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 17,187 ล้านบาท (36.8%) สาเหตุหลักจากรายได้รับล่วงหน้าจากการขายบัตรโดยสารเพิ่มขึ้น 11,380 ล้านบาท จากยอดขายที่เพิ่มขึ้น

หนี้สินระยะยาวรวมส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 58.2 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้น 7,223 ล้านบาท (5.2%) โดยสาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของหนี้สินตามสัญญาเช่าจากการรับมอบเครื่องบินเช่าใหม่ 3 ลำ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.2, 6.3, 14.1, 14.2, 15)

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 16.5 ของหนี้สินทั้งหมด ลดลง 4,340 ล้านบาท (9.5%) สาเหตุหลักเกิดจากมีเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้ไม่หมุนเวียนอื่น ลดลง 5,878 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 16) ในขณะที่การประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียน จากประมาณการค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่นๆ สำหรับรายการซ่อมที่จะต้องจ่ายเงินในอนาคตตามสัญญาเพื่อรับรู้ภาระผูกพันภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน เพิ่มขึ้น 1,701 ล้านบาท ส่วนหนึ่งมาจากการปรับปรุงอัตราแลกเปลี่ยน

ในงวด 6 เดือนแรกของปี 2565 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) เท่ากับ -1.89 เท่า เปรียบเทียบกับ ณ 31 ธันวาคม 2564 ที่เท่ากับ -1.96 เท่า และมีอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ -3.25 เท่า ในขณะที่งวดเดียวกันของปีก่อนเท่ากับ -2.45 เท่า

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2565 ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ และบริษัทย่อยติดลบจำนวน 77,727 ล้านบาท ติดลบเพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 6,476 ล้านบาท จากผลขาดทุนจากการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

ภาวะผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นในภายหลัง

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2565 บริษัทฯ มีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากภาวะผูกพันที่มีได้แสดงในงบการเงิน จากหนังสือค้ำประกันที่ออกโดยธนาคารในประเทศและต่างประเทศ และภาวะผูกพันจากการบอกเลิกสัญญาที่มีภาระเกินควรกว่าประโยชน์ที่จะพึงได้ ตามมติที่ประชุมคณะผู้บริหารแผน ซึ่งเป็นไปตามแผนฟื้นฟูกิจการ (รายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 25)

สรุปผลการดำเนินงานงบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ในไตรมาส 2 ปี 2565 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) มีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ทั้งสิ้น 19,736 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 14,421 ล้านบาท หรือ 271.3% สาเหตุสำคัญเนื่องจากรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าเพิ่มขึ้นรวม 15,528 ล้านบาท หรือ 69.2% เป็นผลจากปริมาณการผลิตและการขนส่งเพิ่มขึ้นจากการที่บริษัทฯ กลับมาดำเนินการบินปกติ ในขณะที่ช่วงเดียวกันของปีก่อนหยุดบินเที่ยวบินประจำชั่วคราว นอกจากนี้รายได้กิจการอื่น เพิ่มขึ้น 299 ล้านบาท หรือ 19.2% จากจำนวนสายการบินลูกค้าที่เพิ่มขึ้น สำหรับค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ทั้งสิ้น 19,765 ล้านบาท เพิ่มขึ้นกว่าปีก่อน 11,336 ล้านบาท (134.5%) สาเหตุหลักเกิดจากการเพิ่มขึ้นตามปริมาณการผลิตและปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งค่าน้ำมันเครื่องบินที่เพิ่มขึ้นมากจากราคาน้ำมันที่สูงขึ้นกว่าปีก่อนถึง 104.1% แต่มีค่าใช้จ่ายบุคลากรลดลง และมีการควบคุมค่าใช้จ่ายอย่างเข้มงวดส่งผลให้ขาดทุนจากการดำเนินงาน ก่อนต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว 29 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 3,085 ล้านบาท (99.1%)

บริษัทฯ มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียวส่วนใหญ่เกิดจาก กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ การปรับโครงสร้างองค์กรและโครงสร้างค่าตอบแทนบุคลากร และกำไรจากการขายเงินลงทุนและทรัพย์สิน ถึงแม้จะมีผลขาดทุนจากค้อยค่าของสินทรัพย์ และขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ โดยในงวดไตรมาส 2 ของปี 2565 มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว-สุทธิเป็นรายได้รวม 889 ล้านบาท แต่ต่ำกว่าช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนถึง 25,774 ล้านบาท

บริษัทฯ มีผลการดำเนินงานขาดทุนสุทธิ 2,795 ล้านบาท ในขณะที่ไตรมาสเดียวกันของปีก่อนมีกำไร 24,295 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 1.28 บาท เปรียบเทียบกับปีก่อนที่กำไรต่อหุ้น 11.13 บาท โดยมี EBITDA จำนวน 2,771 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 7,990 ล้านบาท โดยมี EBITDA Margin เท่ากับ 14.0% เปรียบเทียบกับปีก่อนที่เท่ากับ -98.2%

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

	ณ.ย.-มิ.ย.			
	2565	2564	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	19,736	5,315	+14,421	+271.3
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	11,351	391	+10,960	+2,803.1
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	6,401	1,833	+4,568	+249.2
- รายได้กิจการอื่น	1,858	1,559	+299	+19.2
- อื่นๆ	126	1,532	-1,406	-91.8
ค่าใช้จ่ายรวม	19,765	8,429	+11,336	+134.5
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	7,879	699	+7,180	+1,027.2
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	11,886	7,730	+4,156	+53.8
ขาดทุนจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	(29)	(3,114)	+3,085	+99.1
ต้นทุนทางการเงิน	2,864	(1,023)	+3,887	+380.0
ขาดทุนจากการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	(2,893)	(2,091)	-802	-38.4
กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้	5,482	8,675	-3,193	-36.8
โครงการร่วมใจจากองค์กร	274	(5,192)	+5,466	+105.3
การปรับปรุงผลประโยชน์พนักงานจากการปรับโครงสร้างองค์กร	237	8,323	-8,086	-97.2
กำไรจากการขายทรัพย์สิน	167	43	+124	+288.4
กำไรจากการขายเครื่องบิน	158	-	+158	-
กำไรจากการขายเงินลงทุน	13	95	-82	-86.3
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้ และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน	(8)	18,463	-18,471	-100.0
เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างงาน	(11)	(619)	+608	+98.2
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9	(1,442)	(626)	-816	-130.4
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(3,981)	(2,499)	-1,482	-59.3
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	(2,004)	24,572	-26,576	-108.2
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	(2,795)	24,295	-27,090	-111.5
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	(1.28)	11.13	-12.41	-111.5

		เม.ย.-มิ.ย.			
		2565	2564	เปลี่ยนแปลง	
				ล้านบาท	%
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ					
EBITDA	(ล้านบาท)	2,771	(5,219)	+7,990	+153.1
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	0.92	0.02	+0.9	+4,500.0
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	7,936	1,617	+6,319	+390.8
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	4,649	118	+4,531	+3,839.8
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	58.6	7.3		+51.3
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-กม.)	2.42	3.22	-0.80	-24.8
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	465	96	+369	+384.4
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	321	94	+227	+241.5
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	69.0	97.9		-28.9
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	75,645	25,332	+50,313	+198.6
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-กม.)	19.74	19.31	+0.43	+2.2
จำนวนเครื่องบิน ๓0 มิ.ย.	(ลำ)	71	83	-12	-14.5
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	33,139	6,524	+26,615	+408.0
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	10.4	3.7	+6.7	+181.1
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		34.3970	31.3552	+3.0418	+9.7
1 EUR : THB		36.6388	37.7845	-1.1457	-3.0
100 JPY : THB		26.5415	28.6721	-2.1306	-7.4
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	150.12	73.56	+76.56	+104.1

หมายเหตุ : EBITDA = รายได้ (ไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ และปรับปรุงจำนวนไมล์สะสม) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย รายการปรับปรุงผลประโยชน์พนักงานจากการปรับโครงสร้างองค์กร ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งขึ้นอยู่กับตาม TFRS 9 ปรับปรุงรายการที่เกี่ยวข้องกับการปรับมูลค่าสินทรัพย์สิทธิการใช้เครื่องบิน และผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ)

ในงวด 6 เดือนแรกของปี 2565 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) มีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ทั้งสิ้น 29,937 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 20,585 ล้านบาท หรือ 220.1% สาเหตุสำคัญเนื่องจากรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าเพิ่มขึ้นรวม 21,615 ล้านบาท หรือ 465.9% เป็นผลจากปริมาณการผลิตและการขนส่งเพิ่มขึ้น นอกจากนี้รายได้กิจการอื่น เพิ่มขึ้น 372 ล้านบาท หรือ 12.2% จากจำนวนสายการบินลูกที่เพิ่มขึ้น สำหรับค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ทั้งสิ้น 32,226 ล้านบาท เพิ่มขึ้นกว่าปีก่อน 13,676 ล้านบาท (73.7%) สาเหตุหลักเกิดจากการเพิ่มขึ้นตามปริมาณการผลิตและปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้น แต่มีค่าใช้จ่ายบุคลากรลดลง และการควบคุมค่าใช้จ่ายอย่างเข้มงวด ส่งผลให้ขาดทุนจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว 2,289 ล้านบาท ขาดทุนลดลงจากปีก่อน 6,909 ล้านบาท (75.1%)

ในงวดครึ่งปีแรกของปี 2565 มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว-สุทธิ เป็นรายได้รวม 3,353 ล้านบาท แต่ต่ำกว่าช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนถึง 22,364 ล้านบาท ส่งผลให้บริษัทฯ ขาดทุนสุทธิ 4,420 ล้านบาท ขาดทุนสูงกว่าปีก่อน 17,756 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 2.02 บาท เปรียบเทียบกับปีก่อนที่กำไรต่อหุ้น 6.11 บาท โดยมี EBITDA จำนวน 3,115 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 7,587 ล้านบาท โดยมี EBITDA Margin เท่ากับ 10.4% เปรียบเทียบกับปีก่อนที่เท่ากับ -47.8%

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

	ม.ค.-มิ.ย.			
	2565	2564	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	29,937	9,352	+20,585	+220.1
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	14,646	795	+13,851	+1,742.3
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	11,608	3,844	+7,764	+202.0
- รายได้กิจการอื่น	3,428	3,056	+372	+12.2
- อื่นๆ	255	1,657	-1,402	-84.6
ค่าใช้จ่ายรวม	32,226	18,550	+13,676	+73.7
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	11,593	1,406	+10,187	+724.5
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	20,633	17,144	+3,489	+20.4
ขาดทุนจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	(2,289)	(9,198)	+6,909	+75.1
ต้นทุนทางการเงิน	4,770	2,741	+2,029	+74.0
ขาดทุนจากการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	(7,059)	(11,939)	+4,880	+40.9
กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้	6,995	8,675	-1,680	-19.4
โครงการร่วมใจจากองค์กร	633	(5,065)	+5,698	+112.5
กำไรจากการขายทรัพย์สิน	459	41	+418	+1,019.5
การปรับปรุงผลประโยชน์พนักงานจากการปรับโครงสร้างองค์กร	237	8,323	-8,086	-97.2
กำไรจากการขายเครื่องบิน	158	172	-14	-8.1
กำไรจากการขายเงินลงทุน	16	2,728	-2,712	-99.4
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้ และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน	(8)	18,459	-18,467	-100.0
เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างงาน	(115)	(623)	+508	+81.5
ปรับปรุงจำนวนไมล์สะสม	(628)	-	-628	-
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9	(1,647)	(1,039)	-608	-58.5
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(2,747)	(5,954)	+3,207	+53.9
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	(3,706)	13,778	-17,484	-126.9
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	(4,420)	13,336	-17,756	-133.1
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	(2.02)	6.11	-8.13	-133.1

		ม.ค.-มิ.ย.			
		2565	2564	เปลี่ยนแปลง	
				ล้านบาท	%
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ					
EBITDA	(ล้านบาท)	3,115	(4,472)	+7,587	+169.7
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	1.15	0.04	+1.11	+2,775.0
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	13,230	3,376	+9,854	+291.9
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	6,117	251	+5,866	+2,337.1
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	46.2	7.4		+38.8
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-ก.ม.)	2.38	3.10	-0.72	-23.2
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	778	198	+580	+292.9
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	579	206	+373	+181.1
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	74.4	104.0		-29.6
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	131,290	50,915	+80,375	+157.9
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-ก.ม.)	19.84	18.36	+1.48	+8.1
จำนวนเครื่องบิน ๓0 มิ.ย.	(ลำ)	71	83	-12	-14.5
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	54,717	14,133	+40,584	+287.2
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	9.4	4.8	+4.6	+95.8
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		33.7250	30.8061	+2.9189	+9.5
1 EUR : THB		36.8669	37.1307	-0.2638	-0.7
100 JPY : THB		27.5080	28.6363	-1.1283	-3.9
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	132.98	69.04	+63.94	+92.6

หมายเหตุ : EBITDA = รายได้ (ไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ และปรับปรุงจำนวนไมล์สะสม) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย รายการปรับปรุงผลประโยชน์พนักงานจากการปรับโครงสร้างองค์กร ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 และผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ)

สินทรัพย์ งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2565 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีสินทรัพย์รวมจำนวน 177,418 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 14,759 ล้านบาท (9.1%) สาเหตุหลักเกิดจาก

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	30 มิ.ย.2565		31 ธ.ค.2564		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	13,096	7.4	5,122	3.1	+7,974	+155.7
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	2,622	1.5	4,321	2.7	-1,699	-39.3
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	28,891	16.2	17,456	10.7	+11,435	+65.5
สินทรัพย์หมุนเวียน	44,609	25.1	26,899	16.5	+17,710	+65.8
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	33,633	19.0	34,443	21.2	-810	-2.4
สินทรัพย์สิทธิการเช่า	63,469	35.8	62,326	38.3	+1,143	+1.8
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	35,707	20.1	38,991	24.0	-3,284	-8.4
รวมสินทรัพย์	177,418	100.0	162,659	100.0	+14,759	+9.1

- สินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 17,710 ล้านบาท (65.8%) สาเหตุหลักเกิดจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น 7,974 ล้านบาท ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 11,120 ล้านบาท จากยอดขายที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าที่เพิ่มขึ้น โดยส่วนใหญ่เป็นค่าน้ำมันจ่ายล่วงหน้า ในขณะที่สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย ลดลง 1,699 ล้านบาท จาก โอนเครื่องบินแบบ A330-300 ที่นำกลับมาให้บริการจำนวน 3 ลำ จัดประเภทเป็นที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ รวมทั้งมีการจำหน่ายเครื่องบิน เครื่องยนต์ และที่ดินและอาคารบางส่วนให้แก่ผู้ซื้อ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8)

- ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สุทธิ ลดลงจำนวน 810 ล้านบาท (2.4%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากการคิดค่าเสื่อมราคา ในขณะที่รับโอนเครื่องบินแบบ A330-300 ที่นำกลับมาให้บริการ จำนวน 3 ลำ มาจากสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนถือไว้เพื่อขาย (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 10)

- สินทรัพย์สิทธิการเช่า ซึ่งประกอบด้วยสินทรัพย์ตามสัญญาเช่าเงินทุนและภาระผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสัญญาเช่าดำเนินงานสินทรัพย์ถาวรอื่นเพิ่มขึ้น 1,143 ล้านบาท สาเหตุหลักจากการจากรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินการใหม่ 3 ลำ ในขณะที่มีการปรับปรุงรายการสินทรัพย์สิทธิการเช่า ตามเงื่อนไขค่าเช่าและระยะเวลาการเช่าตามที่กำหนดไว้ในหนังสือข้อตกลงหรือสัญญาเช่าใหม่ของแต่ละสัญญาเช่ากับผู้ให้เช่าเครื่องบิน และมีการยกเลิกสัญญาเครื่องบินเช่าซื้อ รวมทั้งการคิดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 11)

หนี้สิน งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2565 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีหนี้สินรวมจำนวน 248,488 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 19,171 ล้านบาท (8.4%) สาเหตุหลักเกิดจาก

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	30 มิ.ย.2565		31 ธ.ค.2564		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ หนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของ หนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน	61,889	24.9	45,680	19.9	+16,209	+35.5
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	2,603	1.0	594	0.3	+2,009	+338.2
หนี้สินระยะยาว	144,487	58.2	139,267	60.7	+5,220	+3.7
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	39,509	15.9	43,776	19.1	-4,267	-9.7
รวมหนี้สิน	248,488	100.0	229,317	100.0	+19,171	+8.4

- หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้น 16,209 ล้านบาท (35.5%) สาเหตุหลักจากรายได้รับล่วงหน้าจากการขายบัตรโดยสารเพิ่มขึ้น 11,216 ล้านบาท จากยอดขายที่เพิ่มขึ้น
- หนี้สินระยะยาวรวมส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี เพิ่มขึ้น 7,229 ล้านบาท (5.2%) สาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของหนี้สินตามสัญญาเช่าจากการรับมอบเครื่องบินเช่าใหม่ 3 ลำ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.2, 6.3, 14.1, 14.2, 15)

ส่วนของผู้ถือหุ้น งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2565 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีส่วนของผู้ถือหุ้นติดลบจำนวน 71,070 ล้านบาท ติดลบเพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 4,412 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากผลขาดทุนจากการดำเนินงานของบริษัทฯ ในงวด 6 เดือน

4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

เศรษฐกิจโลกในช่วงครึ่งปีหลังของปี 2565 คาดว่าจะมีแนวโน้มดีขึ้นอย่างต่อเนื่องจากการเปิดประเทศรับนักท่องเที่ยวและผ่อนคลายมาตรการเดินทางในหลายประเทศทั่วโลก รวมถึงประเทศไทยที่มีการผ่อนคลายมาตรการสำหรับคนไทยและต่างชาติที่เดินทางเข้าประเทศ ซึ่งมีผลตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2565 เป็นต้นไป แต่ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับสถานการณ์ภาวะเงินเฟ้อ และราคาน้ำมันในตลาดโลกที่ยังมีความผันผวนอยู่ ถือเป็นตัวแปรสำคัญที่มีผลต่อทิศทางของเศรษฐกิจในอนาคต ซึ่งมีความเป็นไปได้สูงที่จะเกิดภาวะเศรษฐกิจถดถอยในช่วงปลายปีนี้ สำหรับประเทศไทย โดยสมาคมสายการบินประเทศไทย คาดการณ์ว่าการเดินทางแบบระยะใกล้ (Short Haul) จะสามารถฟื้นตัวกลับมาใกล้เคียงกับช่วงก่อนเกิดการระบาดได้ในปี 2565 นี้ เพราะจากความต้องการในการเดินทางมีสูงขึ้นเมื่อพิจารณาจากการสำรองที่นั่งล่วงหน้า สำหรับการเดินทางระยะไกล (Long Haul) คาดการณ์ว่าจะเริ่มฟื้นตัวได้ภายในปี 2566 และจะกลับมาเกือบปกติภายในปี 2567 จากรายงานของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) คาดการณ์ว่า ผลประกอบการของสายการบินทั่วโลกในปี 2565 ฟื้นตัวดีขึ้นมาก ยกเว้นสายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีแนวโน้มฟื้นตัวช้าที่สุด และมีผลการดำเนินงานขาดทุนมากที่สุด เนื่องจากยังมีข้อจำกัดการเดินทางที่เข้มงวดกว่าภูมิภาคอื่น อย่างไรก็ตาม ประเทศญี่ปุ่น เริ่มอนุญาตให้นักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้า-ออกได้วันละ 20,000 คนต่อวัน และคาดว่าจะมีการเปิดประเทศอย่างเต็มรูปแบบในช่วงปลายปีนี้ ในขณะที่ประเทศจีนเริ่มมีสัญญาณการผ่อนคลายการเดินทางเข้า-ออกประเทศมากขึ้น เพื่อกระตุ้นการฟื้นตัวในช่วงครึ่งปีหลัง

สำหรับบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) นั้น จากความสำเร็จในการบริหารจัดการการแพร่ระบาดของ COVID-19 ของประเทศไทยที่ดำเนินมาตรการต่างๆ ได้อย่างชัดเจนและมีประสิทธิภาพ เรื่อยมาจนถึงการเปิดประเทศอย่างเต็มรูปแบบเมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2565 ประกอบกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ทั่วโลกที่เริ่มคลี่คลาย ทำให้ในช่วงไตรมาส 3 นี้ บริษัทฯ มีแผนปรับเพิ่มความถี่เที่ยวบิน ได้แก่ จากกรุงเทพฯ ไปเปียงยาง โคเปนเฮเกน มิวนิค ซูริก โซล และเปิดให้บริการเส้นทางบินเพิ่มเติม เพื่อให้ครอบคลุมเส้นทางหลักไปยังจุดหมายปลายทางในภูมิภาคต่างๆ ที่สำคัญ ได้แก่ โตเกียว (ฮานดะ) บรัสเซลส์ พร้อมทั้งเปิดเส้นทางบินใหม่ที่มีเมืองเจดดาห์ ประเทศซาอุดีอาระเบีย และให้สายการบินไทยสมายล์บินตรงสู่เมืองกาฐมาณฑุ ประเทศเนปาล เพื่อรองรับปริมาณความต้องการเดินทางที่เพิ่มมากขึ้น ทำให้เกิดความคล่องตัวในการเดินทาง นอกจากนี้ จากการบินที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการในช่วงระยะเวลา 1 ปี บริษัทฯ มีการปรับปรุงแผนธุรกิจและเพิ่มรายได้ ทำให้บริษัทฯ มีระดับกระแสเงินสดในการดำเนินกิจการที่เปลี่ยนแปลงไปในทางที่ดีขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ส่งผลให้ระดับความต้องการสินเชื่อใหม่ลดลงจากเดิม คณะผู้บริหารแผนฯ จึงได้ยื่นคำร้องขอแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการต่อเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2565 โดยมีสาระสำคัญในส่วนของปรับปรุงโครงสร้างหนี้และโครงสร้างทุน ทั้งนี้ ผู้บริหารแผนฯ มีความมั่นใจว่าการยื่นคำร้องขอแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการในครั้งนี้จะเป็นการยกระดับความเชื่อมั่นแก่เจ้าหนี้ ผู้ถือหุ้น ผู้โดยสาร ลูกค้า ต่อการฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ และเป็นก้าวที่สำคัญในการวางรากฐาน เพื่อการเติบโตและสร้างผลกำไรอย่างยั่งยืนต่อไปในอนาคตเพื่อให้บริษัทฯ เป็นสายการบินแห่งชาติที่คนในชาติภาคภูมิใจและเป็นสายการบินหลักที่นำรายได้เข้าสู่ประเทศ และเป็นกำลังสำคัญในการสนับสนุน ขับเคลื่อนการฟื้นตัวเศรษฐกิจของประเทศไทยในระยะเวลาอันใกล้

5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		ม.ค.-มี.ย.			
		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2565	2564	2565	2564
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)					
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	1.06	0.33	1.17	0.39
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร (Profitability Ratio)					
อัตรากำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	ร้อยละ	(29.84)	(142.75)	(23.57)	(127.64)
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิ	ร้อยละ	(19.74)	110.99	(14.76)	142.59
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	(8.67)	(9.07)	(6.42)	(11.11)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)					
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	(3.84)	5.89	(2.60)	7.01
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)					
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	(1.89)	(1.58)	(2.07)	(1.63)
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	(3.25)	(2.45)	(3.50)	(2.51)
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	0.31	(2.37)	0.65	(1.63)
อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA	เท่า	146.31	(41.01)	75.56	(62.00)
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน	เท่า	0.45	(1.70)	0.68	(1.17)

ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

อัตราส่วนสภาพคล่อง (Current Ratio)

$$= \text{สินทรัพย์หมุนเวียน (ไม่รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย)} / \text{หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมรายรับ ด้านการขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้)}$$

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

$$= \text{กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน/รายได้รวม (ไม่รวมอัตราแลกเปลี่ยน กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ และปรับปรุงจำนวนไมล์สะสม)}$$

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

$$= \text{กำไร (ขาดทุน)สุทธิ / รายได้รวม (ไม่รวมอัตราแลกเปลี่ยน กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ และปรับปรุงจำนวนไมล์สะสม)}$$

อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity)

$$= \text{กำไร(ขาดทุน) สุทธิ / ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย}$$

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Total Asset)

$$= \text{กำไร(ขาดทุน) สุทธิ / สินทรัพย์รวมเฉลี่ย}$$

อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)

$$= (\text{เงินกู้ยืมระยะสั้น+หนี้สินระยะยาวรวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี}) / \text{ส่วนของผู้ถือหุ้น}$$

อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Total Debt to Equity)

$$= \text{หนี้สินรวม} / \text{ส่วนของผู้ถือหุ้น}$$

อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย (Interest Coverage Ratio)

$$= \text{กำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน กำไรจากการปรับ โครงสร้างหนี้ รายการปรับปรุงผลประโยชน์พนักงานจากการปรับโครงสร้างองค์กร ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 ผลขาดทุนสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิ ปรับปรุงจำนวนไมล์สะสม ปรับปรุงรายการที่เกี่ยวข้องกับการปรับมูลค่าสินทรัพย์สิทธิการใช้เครื่องบิน และผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (EBITDA) / ดอกเบี้ยจ่าย}$$

อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA (Net Debt to EBITDA)

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

อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (Debt Service Coverage Ratio)

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

6. รายการระหว่างกัน

6.1 บริษัทฯ มีรายการระหว่างกันที่สำคัญกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ และนิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2565 ดังนี้

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
กระทรวงการคลัง	<ul style="list-style-type: none"> ▪ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 47.86 	<p>1.กระทรวงการคลังกู้เงินจากสถาบันการเงินต่างประเทศให้บริษัทฯ ผู้ต่อ</p> <ul style="list-style-type: none"> - เงินกู้ยืมคงค้าง - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย - ดอกเบี้ยรอดัดบัญชี <p>2.บริษัทฯ มีรายการเช่าที่ดินจากที่ราชพัสดุ</p>	<p>6,255.07</p> <p>0.00</p> <p>0.00</p> <p>328.49</p> <p>4.11</p>	<p>6,082.08</p> <p>0.00</p> <p>0.00</p> <p>351.95</p> <p>8.03</p>	<p>12,496.88</p> <p>1,158.94</p> <p>1,146.23</p> <p>0.00</p> <p>8.47</p>	<p>- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p> <p>- ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1</p> <p>- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p>

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
		3.บริษัทฯขายบัตรโดยสารเครื่องบินให้แก่ กระทรวงการคลัง - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.00 0.00	0.00 0.00	0.00 0.16	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
ธนาคารออมสิน	<ul style="list-style-type: none"> ▪ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัทฯ มีอำนาจ ควบคุมธนาคารออมสิน 	1.บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ประเภทเงินหมุนเวียนกับ ธนาคารออมสินจำนวนเงิน 3,500 ล้านบาท มีการใช้ วงเงินกู้ - ยอดเงินคงค้าง - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย 2.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้บริการเช่าพื้นที่ และบริการอื่นๆ แก่ธนาคารออมสิน - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	3,500.00 0.00 59.12 59.12	3,500.00 0.00 212.96 212.96	3,500.00 1.37 530.08 522.89	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตรา ดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไป ตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทาง เดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน <u>หมายเหตุ</u> - อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี2563 เป็นอัตรา คิดนัดชำระ - อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2564-65 เป็น อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
ธนาคารเพื่อการ ส่งออกและนำเข้า แห่งประเทศไทย	<ul style="list-style-type: none"> ▪ กระทรวงการคลัง ซึ่ง เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัทฯ มีอำนาจ ควบคุมธนาคารเพื่อ การส่งออกและนำเข้า แห่งประเทศไทย 	<p>1.บริษัทฯ ทำสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวกับธนาคารเพื่อการ ส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดเงินคงค้าง - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย - ดอกเบี้ยรอดัดบัญชี <p>2.บริษัทฯ ทำสัญญาวางเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย จำนวนเงิน 1,500 ล้านบาท มีการใช้วงเงินกู้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดเงินคงค้าง - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย - ดอกเบี้ยรอดัดบัญชี 	586.72	568.48	398.74	<ul style="list-style-type: none"> - การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตรา ดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไป ตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปใน แนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1
			18.27	19.44	37.62	
			1,463.77	1,452.83	1,500.00	<ul style="list-style-type: none"> - การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตรา ดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไป ตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปใน แนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1
			10.94	11.93	170.67	
					165.38	

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
		3.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบินให้แก่ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย - ยอดขายได้รวม	0.00	0.00	0.04	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
ธนาคารอิสลาม แห่งประเทศไทย	<ul style="list-style-type: none"> ▪ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย 	1.บริษัทฯ ทำสัญญาเงินกู้ยืม ระยะยาวกับธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย - ยอดเงินคงค้าง - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย - ดอกเบี้ยรอดัดบัญชี	1,246.76 51.39	1,195.37 54.06	2,500.00 253.72 233.68	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้ควบคุมธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) โดยผ่านทางธนาคารแห่งประเทศไทยและกองทุนเพื่อ 	1.บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ประเภทเงินหมุนเวียนกับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) จำนวนเงิน 3,000 ล้านบาท มีการใช้วงเงินกู้ - ยอดเงินคงค้าง - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย	2,260.73 38.12 38.12	2,260.73 63.84 63.84	2,260.73 0.86 284.66 260.69	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน หมายเหตุ - อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี2563 เป็นอัตราคิดนัดชำระ

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
	การฟื้นฟูและพัฒนา ระบบสถาบันการเงิน	<p>2.บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) จำนวนเงิน 3,500 ล้านบาท มีการใช้วงเงินกู้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดเงินคงค้าง 3,500.00 - ดอกเบี้ยจ่าย 19.79 - ดอกเบี้ยค้างจ่าย 19.79 <p>3.บริษัทฯ ขายหุ้นกู้ให้แก่ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน)</p> <ul style="list-style-type: none"> - มูลค่าหุ้นกู้ 832.00 - ดอกเบี้ยจ่าย 32.15 - ดอกเบี้ยค้างจ่าย 33.33 - ดอกเบี้ยรอดัดบัญชี 6.19 				<p>- อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2564-65 เป็น อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม</p> <p>การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ขึ้นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p> <p>หมายเหตุ</p> <ul style="list-style-type: none"> - อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี เป็น 2563 อัตราคิดนัดชำระ - อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2564-65 เป็น อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม <p>- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ขึ้นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p> <p>- ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1</p>

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
		<p>4.บริษัทฯ ขายบริการให้เช่าสำนักงาน ตู้ ATM ค่าน้ำ-ไฟ และ Lease line แก่ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)</p> <p>- ยอดรายได้รวม 1.37</p> <p>- ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.21</p> <p>5.บริษัทฯ ซื้อบริการรับ-ส่ง เงินสดของบริษัทฯ และจ่ายค่าธรรมเนียมจัดจำหน่าย หุ่นตู้ให้กับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)</p> <p>- ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.00</p> <p>- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.13</p>				<p>กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p> <p>กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p>
บริษัท ไปรษณีย์ ไทย จำกัด	<ul style="list-style-type: none"> ■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด และของบริษัทฯ 	<p>1.บริษัทฯ ซื้อบริการฝากส่งไปรษณีย์ในประเทศและต่างประเทศ และซื้ออุปกรณ์จาก บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด</p> <p>- ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.01</p> <p>- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.00</p>				<p>กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p>

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
		2.บริษัทฯ ขยายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้แก่ บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.00 0.00	0.00 0.00	0.22 0.00	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	■ กระทรวงการคลังซึ่ง เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัทฯ มีอำนาจ ควบคุมการท่องเที่ยว แห่งประเทศไทย	1.บริษัทฯ จ่ายค่าโฆษณา และ ส่งเสริมการขาย ให้แก่ การ ท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 2.บริษัทฯ ขยายบัตรโดยสารเครื่องบิน และ ให้เช่า สำนักงานแก่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.00 0.51 12.19 4.46	0.00 0.24 10.15 1.13	0.00 0.11 18.17 0.73	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)	■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) และของ บริษัทฯ	1.บริษัทฯ จ่ายค่าโฆษณา ให้แก่ บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.00 0.87	0.00 0.87	1.63 0.87	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
บริษัทปตท. จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ 	<p>1.บริษัทฯ ซื้อมันน้ำมันรถยนต์และและน้ำมันหล่อลื่นจาก บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้าง - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยรอดัดบัญชี <p>2.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้บริการสอบเทียบเครื่องมือ วัด (AC Dielectric Tester) ให้แก่บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 	0.06	0.06	18.60	<p>-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p> <p>- ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1</p>
			0.17	1.66	1.50	
			1.12			
			0.42			
			3.05	0.00	3.37	<p>-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p>

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ 	<p>1.บริษัทฯ ประกอบกิจการและเช่าพื้นที่ในเขตท่าอากาศยานต่างๆ เพื่อใช้สำหรับจอดอากาศยาน จอดพาหนะขนถ่ายสินค้า เก็บอุปกรณ์ภาคพื้นดิน เก็บตู้คอนเทนเนอร์ ที่ทำการสำนักงานสายการบิน และบริการอื่นๆ จากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)</p> <p>- ยอดค่าใช้จ่ายรวม 890.47</p> <p>2.บริษัทฯ มีรายได้จากการขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และได้รับ ส่วนแบ่งรายได้ 2% จากการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน (Passenger Service Charges) ให้กับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)</p> <p>- ยอดรายได้รวม 17.88</p> <p>- ยอดลูกหนี้ค้าง</p>	<p>1,302.41</p> <p>890.47</p> <p>3.68</p> <p>17.88</p>	<p>8,642.18</p> <p>891.05</p> <p>0.51</p> <p>13.97</p>	<p>4,577.76</p> <p>892.59</p> <p>23.18</p> <p>13.42</p>	<p>-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p> <p>-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p>

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) และของบริษัท ฯ 	<p>1.บริษัทฯ ขายหุ้นกู้ให้แก่ บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)</p> <ul style="list-style-type: none"> - มูลค่าหุ้นกู้ - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย - ดอกเบี้ยรอดัดบัญชี <p>2.บริษัทฯ เช่าช่องสัญญาณอินเตอร์เน็ตจาก บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้าง 	<p style="text-align: right;">933.00</p> <p style="text-align: right;">4.67</p> <p style="text-align: right;">0.00</p> <p style="text-align: right;">2.51</p>	<p style="text-align: right;">933.00</p> <p style="text-align: right;">17.48</p> <p style="text-align: right;">0.25</p> <p style="text-align: right;">2.51</p>	<p style="text-align: right;">933.00</p> <p style="text-align: right;">46.54</p> <p style="text-align: right;">49.47</p> <p style="text-align: right;">3.20</p> <p style="text-align: right;">2.42</p>	<p>- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p> <p>- ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1</p> <p>- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p>

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
บริษัท ที โอ ที จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ 	1.บริษัทฯ ขายหุ้นกู้ให้แก่ บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) <ul style="list-style-type: none"> - มูลค่าหุ้นกู้ - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย - ดอกเบี้ยขรอดบัญชี 	415.00	415.00	415.00	- การกำหนดราคา/เงื่อนไขอัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1
		2.บริษัทฯ เช่าเส้นใยแก้วนำแสงจาก บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้าง 	0.00	0.42	7.47	
			2.71	7.11	16.80	
			7.09	7.07	6.23	

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
สถาบันการบิน พลเรือน	<ul style="list-style-type: none"> ▪ กระทรวงการคลังซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมสถาบันการบินพลเรือน 	1.บริษัทฯ จัดส่งนักบินบริษัทฯ ไปอบรมด้านกิจการบินจาก สถาบันการบินพลเรือน - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้าง	0.00 10.00	0.00 10.00	9.34 10.00	-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
บริษัท ไทย-อะ มาดิอุส เซาท์อีสต์ เอเชีย จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 55 ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - นายชาย เอี่ยมศิริ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด 	<p>1. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์ คอมพิวเตอร์ ให้แก่ บริษัท ไทย - อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด</p> <p>- ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้ค้าง</p>	3.10	6.62	9.26	-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		0.52	0.99	0.78		

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสেস จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสেস จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - นายสุวรรธนะ สีนุญเรือง บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการ ของ บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสেস จำกัด 	<p>1. บริษัทฯ ซื้อบริการจัดส่งพนักงานแรงงานภายนอก เพื่อปฏิบัติงานในบริษัทฯ จากบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสেস จำกัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 115.81 - ยอดเจ้าหนี้ค้าง 0.45 <p>2. บริษัทฯ ให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์สำนักงาน ให้แก่ บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสেস จำกัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 2.48 - ยอดลูกหนี้ค้าง 1.95 				<p>- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p> <p>- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p>
บริษัท ไทยไฟลท์ เทรนนิ่ง จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม 	<p>1. บริษัทฯ ให้บริการใช้เครื่องมือและอุปกรณ์ในการฝึกอบรมด้านการบิน และให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์สำนักงาน ให้แก่ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 3.98 				<p>- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p>

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - เรือโท สุพจน์ เจริญสุข บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการ ของ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด - นางจันทร์ภา โชติกเสถียร บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการ 	<ul style="list-style-type: none"> - ยอดลูกหนี้คงค้าง 2.บริษัทฯ ซื้อบริการ การฝึกอบรมพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน จากบริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 	0.43	1.19	2.58	
	<ul style="list-style-type: none"> ของ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด - นางนุชกร อมรวิวัฒน์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด 					

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
บริษัท ทวีร์เอ็ง หลวง จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> บริษัทฯ เป็นผู้ถือผ่านบริษัท วิงสแปน เซอร์วิส เซส จำกัด ประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม 	1.บริษัทฯ จ่ายค่าตอบแทน (Commission) จากการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ของบริการเอ็งหลวง ให้แก่บริษัท ทวีร์เอ็งหลวง จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 2.บริษัทฯ ขายทวีร์เอ็งหลวง ให้แก่บริษัท ทวีร์เอ็งหลวง จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้ค้าง	0.00 2.75 1.55	0.00 0.04 1.55	0.00 11.79 1.55	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ไทย สมายล์แอร์เวย์ จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ร้อยละ 100 ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - นายสุวรรณะ สีนุญเรือง บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทไทย 	1.บริษัทฯ ซื้อบริการ Block Space จากบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้าง 2.บริษัทฯ ให้บริการเช่าเครื่องบิน การบริการภาคพื้นดิน ลานจอดสนามบิน ค่าเบี้ยประกันเครื่องบิน บัตรผ่านขึ้นเครื่องบิน ฝึกนักบินใช้เครื่องบินจำลอง และอาหารขึ้นเครื่องบิน - ยอดรายได้รวม	1,003.49 221.92 2,884.06	342.06 0.00 1,323.53	1,884.16 2.93 5,015.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
	สมายล์แอร์เวย์ จำกัด -นางสาวปิยาณี สังข์ทอง บริษัทฯ แต่งตั้ง ให้ไปดำรงตำแหน่ง กรรมการของบริษัทไทย สมายล์แอร์เวย์ จำกัด	-ขอลูกหนึ่งคองค้ำ	10,115.15	8,384.46	7,763.06	
บริษัท คอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ ถือหุ้นใน บริษัท คอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด ประมาณร้อยละ 40 	1.บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักของ บริษัท คอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด สำหรับ ผู้โดยสารของบริษัทฯ - ยอดค่าใช้จ่ายรวม	0.00	0.00	0.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
บริษัท ครีวการบิน ภูเก็ต จำกัด (บริษัทร่วม)	▪ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท ครีวการบิน ภูเก็ต จำกัด ประมาณร้อยละ 30	1.บริษัทฯ ซื้ออาหารและบริการจากบริษัท ครีวการบิน ภูเก็ต จำกัด	15.60	0.04	99.02	-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม				
		- ยอดเจ้าหน้าที่คงค้าง	1.64	20.44	20.52	
		- เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู	15.34			
		- ดอกเบี้ยรอดัดบัญชี	0.58			
		2.บริษัทฯ มีรายได้จากการขายวัตถุดิบและการให้บริการ แก่บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด				-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม	0.00	0.00	0.06	
		- ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.01	0.00	0.00	

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
บริษัท โรงแรมท่า อากาศยานสุวรรณ ภูมิ จำกัด (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ ถือหุ้นใน บริษัท โรงแรมท่า อากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด ประมาณร้อยละ 30 ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - นางสาวปิยฉวี สังข์ ทอง ดำรงตำแหน่ง กรรมการของบริษัท โรงแรมท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ จำกัด 	1.บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักจากบริษัท โรงแรมท่าอากาศ ยานสุวรรณภูมิ จำกัด สำหรับผู้โดยสารของบริษัทฯ <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้างจ่าย 	0.00 2.16	0.00 2.16	5.69 2.16	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บริษัทร่วมลงทุน)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และของบริษัทฯ ▪ บริษัทฯ ถือหุ้นประมาณร้อยละ 0.24 ในบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด 	1.บริษัทฯ ซื้อบริการนำร่อง (Navigation) และเช่าอุปกรณ์สื่อสารจากบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหน้าที่คงค้าง 	167.91	145.30	364.52	-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้บริการขนส่งแก่บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 	106.52	105.14	105.53	
			0.00	0.00	0.12	

หมายเหตุ

1. หลังจากที่ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการและคำร้องขอแก้ไขแผนตามมติที่ประชุมของเจ้าหนี้เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2564 บริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับปรุงมูลหนี้สำหรับหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายโดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงและพิจารณาว่าหนี้สินทางการเงินก่อนปรับปรุง และหลังปรับปรุงมีผลแตกต่างกันอย่างมีสาระสำคัญหรือไม่สำหรับหนี้สินทางการเงินที่มีผลแตกต่างกันอย่างมากจะรับรู้หนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยใช้วิธีการคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด ผลแตกต่างระหว่างมูลค่าตามบัญชีของหนี้สินทางการเงินก่อนปรับปรุงและมูลค่าปัจจุบันของหนี้สินทางการเงินที่คำนวณใหม่ บริษัทฯ ระบุเป็นกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ดอกเบี้ยจ่ายด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด หากหนี้สินทางการเงินดังกล่าวไม่มีผลแตกต่างกันอย่างมาก บริษัทฯ จะปรับปรุงกระแสเงินสดภายใต้เงื่อนไขใหม่โดยใช้อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม ผลแตกต่างที่เกิดขึ้นจะรับรู้เป็นกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ดอกเบี้ยจ่ายด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม

- อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2563 เป็นอัตราคิดลดชำระ

- อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2564-65 เป็นอัตราตาม ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการ (วันที่ 15 มิถุนายน 2564)

6.2 ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของรายการระหว่างกัน

สำหรับการเข้าทำรายการระหว่างกันข้างต้นนั้น บริษัทฯ มีวัตถุประสงค์เพื่อก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยเป็นการดำเนินการตามปกติของธุรกิจ ทั้งนี้ ราคาที่ซื้อ/ขาย หรือให้บริการจากบริษัทที่เกี่ยวข้อง กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่บริษัทฯ กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน ทั้งนี้เป็นไปตามความเหมาะสมของเงื่อนไข และการใช้ราคาตลาดที่อ้างอิงได้ ซึ่งก่อให้เกิดประโยชน์แก่ทั้งบริษัทฯ และบริษัทที่เกี่ยวข้อง โดยมีได้มีวัตถุประสงค์ในการถ่ายเทผลประโยชน์ระหว่างกัน หรือมีรายการใดๆ เป็นพิเศษ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียทุกรายได้รับการดูแลผลประโยชน์อย่างเป็นธรรมและเท่าเทียมกันตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ

6.3 ขั้นตอนการอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน

การเข้าทำรายการระหว่างกันข้างต้น เป็นไปตามธุรกิจปกติของบริษัทฯ และได้ดำเนินการอนุมัติตามขั้นตอนของบริษัทฯ ซึ่งมีมาตรการที่รัดกุม รวมทั้งกรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องนั้นๆ จะไม่มีส่วนในการอนุมัติการทำรายการ

6.4 นโยบายการทำรายการระหว่างกันในอนาคต

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