

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับไตรมาสที่ 1 ปี 2566 สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2566 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

1. บทสรุปผู้บริหาร

ไตรมาสที่ 1 ของปี 2566 ภาพรวมเศรษฐกิจโลกมีแนวโน้มฟื้นตัว จากการยกเลิกข้อจำกัดการเดินทางและการเปิดประเทศของจีนที่มีขนาดเศรษฐกิจใหญ่เป็นอันดับสองของโลก ส่งผลให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจฟื้นตัวต่อเนื่องทั้งภาคการผลิตและภาคบริการ แม้วิกฤตระบบการเงินการธนาคารในสหรัฐฯ ช่วงเดือนมีนาคมจะส่งผลให้เกิดความกังวลในวงกว้าง แต่การดำเนินมาตรการอย่างรวดเร็วของรัฐบาลสหรัฐฯ ทำให้สถานการณ์เริ่มผ่อนคลาย อย่างไรก็ตาม กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund: IMF) คาดการณ์เศรษฐกิจโลกชะลอตัวในปี 2566 อยู่ที่ 2.8% จาก 3.4% ในปีที่ผ่านมา จากการชะลอตัวของเศรษฐกิจประเทศพัฒนาแล้วโดยเฉพาะกลุ่มประเทศเขตยูโร (Euro Area) และสหราชอาณาจักร ขณะที่เศรษฐกิจของประเทศในภูมิภาคเอเชียมีการขยายตัวดีกว่านำโดยจีนและอินเดีย ซึ่งการขยายตัวของเศรษฐกิจโลกยังคงเผชิญกับความเสี่ยง อาทิ สถานะการเงินโลกตึงตัวรุนแรง การดำเนินนโยบายการเงินที่เข้มงวด อัตราเงินเฟ้อที่อยู่ในระดับสูง ความไม่แน่นอนของเศรษฐกิจจีน และสงครามในยูเครนที่ยืดเยื้อ รวมถึงอุปสรรคจากเศรษฐกิจโลกแบบแบ่งแยก (Goeconomic fragmentation) อาจส่งผลกระทบต่อให้เกิดความตึงเครียดทางการค้าเพิ่มขึ้นและการลงทุนโดยตรงลดลง

อุตสาหกรรมการบินโลกไตรมาสที่ 1 ของปี 2566 แนวโน้มปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสารทั้งภาคธุรกิจและท่องเที่ยวระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นต่อเนื่องจากความต้องการเดินทางคั่งค้าง ในขณะที่การขนส่งสินค้าได้รับผลกระทบจากสถานะเศรษฐกิจชะลอตัวและการกีดกันทางการค้าที่เพิ่มขึ้น โดยจากรายงานของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ภาพรวมปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ (Revenue Passenger Kilometers: RPK) ขยายตัวเฉลี่ย 58.3% เป็นการขยายตัวของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศถึง 87.5% ในขณะที่ปริมาณการขนส่งสินค้า (Revenue Freight Ton-Kilometers: RFTK) หดตัวเฉลี่ย 10% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน สำหรับภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก สมาคมสายการบินเอเชียแปซิฟิก (AAPA) รายงานจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นถึง 576.3% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) และ ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers: ASK) เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนถึง 421.5% และ 195.7% ตามลำดับ อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor: CF) เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่ 46.4% เป็น 81.8% ในขณะที่ ปริมาณการขนส่งสินค้า (Revenue Freight Ton-Kilometers: RFTK) ลดลง 13.1% ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (Available Dead Load Kilometer: ADTK) ลดลง 2.3% อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor: FLF) ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่ 69.6% เป็น 61.9%

เศรษฐกิจประเทศไทยในไตรมาสที่ 1 ของปี 2566 ฟื้นตัวต่อเนื่องจากการบริโภคภาคเอกชนที่ปรับตัวดีขึ้นและการเดินทางท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นตามการผ่อนคลายและยกเลิกข้อจำกัดการเดินทางระหว่างประเทศทั้งของประเทศไทยและทั่วโลก รวมถึง อัตราเงินเฟ้อที่มีแนวโน้มลดลง ในช่วงเดือนมกราคม-มีนาคม 2566 นักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้าประเทศไทยมีจำนวนรวม 6.5 ล้านคน ขยายตัว 1,202.4% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน คิดเป็นสัดส่วน 60% ของช่วงก่อนวิกฤตปี 2562 โดยเป็นนักท่องเที่ยวจากภายในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกกว่า 62% นำโดยอาเซียนมีสัดส่วน 30.8% นักท่องเที่ยวเข้าไทย 5 อันดับแรก ได้แก่ มาเลเซีย รัสเซีย จีน เกาหลีใต้ และอินเดีย สอดคล้องกับการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินของประเทศ จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางเข้าออกประเทศไทยผ่าน

ท่าอากาศยานหลัก 6 แห่งเพิ่มขึ้น ในเดือนมกราคม - มีนาคม 2566 มีจำนวนรวมประมาณ 26.4 ล้านคน เป็นผู้โดยสารเดินทางระหว่างประเทศประมาณ 14 ล้านคน เพิ่มขึ้น 195.5% และ 816.8% ตามลำดับ เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดย IMF คาดการณ์เศรษฐกิจไทยฟื้นตัวในปี 2566 อยู่ที่ 3.4% จาก 2.6% ในปีที่ผ่านมาจากการฟื้นตัวของภาคการเดินทางและท่องเที่ยวซึ่งเป็นรายได้หลักของประเทศ

ไตรมาสที่ 1 ปี 2566 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ยังคงดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ ทั้งการหารายได้จากภาระขนส่งที่มีการเติบโตอย่างมีนัยสำคัญ การปรับปรุงประสิทธิภาพฝูงบิน และการหาประโยชน์จากทรัพย์สินรองที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจ โดยในไตรมาสนี้มีการดำเนินงานที่สำคัญได้แก่

- ในเดือนมีนาคม 2566 บริษัทฯ ได้บริหารจัดการและปรับปรุงฝูงบิน โดยนำอากาศยานแบบ B777-200ER จำนวน 1 ลำที่อยู่ในฝูงบินปัจจุบัน กลับมาใช้ในการปฏิบัติการบิน ในเส้นทางสิงคโปร์ กัวลาลัมเปอร์ จาการ์ตา กัลกัตตา นิวเดลี เจนไน ธากา และอิสลามาบัด เพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารที่เติบโตเนื่องจากการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบิน เพิ่มขีดความสามารถในการสร้างรายได้เพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารที่เติบโตเนื่องจากการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบิน และเพิ่มประสิทธิภาพในการสร้างรายได้ให้กับบริษัทฯ

- บริษัทฯ ได้บริหารจัดการอุปกรณ์บริการภาคพื้นให้สอดคล้องกับจำนวนเที่ยวบินที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญตามปริมาณการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าที่เติบโตเนื่อง ทั้งนี้ เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้บริษัทฯ สามารถต่อยอดธุรกิจสนับสนุนการบิน (Non-Flight Business) ได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน สร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้า และยังเป็นการสร้างรายได้เพิ่มนอกเหนือจากธุรกิจการบิน (Flight Business)

- บริษัทฯ หาประโยชน์จากทรัพย์สินรองที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจ โดยจำหน่ายอากาศยานแบบ B777-300 จำนวน 6 ลำ ที่ไม่อยู่ในแผนปฏิบัติการบินในอนาคตของบริษัทฯ คาดว่าการเจรจาสัญญาจะดำเนินการแล้วเสร็จภายในเดือนเมษายน 2566

นอกจากนี้ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ยังได้รับการจัดอันดับเป็น 1 ใน 5 สายการบินยอดเยี่ยม (Best Airlines), โปรแกรมสะสมไมล์ยอดเยี่ยม (Best Frequent Flier Program) และ 1 ใน 3 สายการบินที่ให้บริการชั้นประหยัดยอดเยี่ยม (Best Economy Class) จากผลการประกาศการจัดอันดับรางวัล Readers' Choice Awards 2023 ของนิตยสาร DestinAsian ประเทศสิงคโปร์ ซึ่งเป็นนิตยสารท่องเที่ยวชั้นนำของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก โดยการประกาศรางวัลดังกล่าวจัดขึ้นเป็นประจำทุกปี เพื่อมอบรางวัลให้แก่องค์กรในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวที่มีความเป็นเลิศในประเภทต่างๆ ด้วยการโหวตจากความพึงพอใจของผู้อ่านทั่วโลก โดยพิจารณาจากการบริการ ประสิทธิภาพระหว่างเดินทาง ความปลอดภัย และความคุ้มค่าของนักเดินทาง นำมาคัดเลือกและจัดอันดับเป็นรางวัลในประเภทต่างๆ อาทิ เมืองที่เป็นจุดหมายปลายทางในการท่องเที่ยว สายการบิน สนามบิน โรงแรม โปรแกรมสะสมไมล์ของสายการบิน และธุรกิจเรือสำราญ เป็นต้น และจากการได้รับการจัดอันดับทั้ง 3 รางวัลในครั้งนี้ เป็นการยืนยันได้ว่าการบินไทยให้ความสำคัญและรักษามาตรฐานผลิตภัณฑ์และบริการที่เป็นเลิศในทุกจุดบริการ

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีเครื่องบินที่ใช้ทำการบินทั้งสิ้น 65 ลำ โดยมีอัตราการใช้ประโยชน์ของเครื่องบิน 12.3 ชั่วโมง มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้น 121.4% ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้น 469.2% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 83.5% สูงกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ยที่ 32.5% และมีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 3.52 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 245.1% สำหรับด้านการขนส่งสินค้ามีปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ADTK) สูงกว่าปีก่อน 122% ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) สูงกว่าปีก่อน 29.5% อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ยเท่ากับ 47.9% ขณะที่ปีก่อนเฉลี่ยเท่ากับ 82.2%

ผลการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว ในไตรมาสที่ 1 ปี 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีกำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน 13,034 ล้านบาท สูงกว่าช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน 16,201 ล้านบาท (511.6%) โดยมีรายได้รวมทั้งสิ้น 41,507 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 30,326 ล้านบาท (271.2%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 30,502 ล้านบาท (681.5%) เนื่องจากในไตรมาสนี้บริษัทฯ ให้บริการเที่ยวบินขนส่งผู้โดยสารในตารางการบินฤดูหนาว ปี 2565-2566 รองรับการเดินทางของผู้โดยสารสู่ 34 เส้นทางบินทั่วโลก ทั้งยุโรป ออสเตรเลีย และเอเชีย พร้อมเพิ่มความถี่เที่ยวบิน ในเส้นทางบินยอดนิยม โดยเฉพาะประเทศญี่ปุ่นและประเทศเกาหลีใต้ นอกจากนี้ตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2566 บริษัทฯ เริ่มกลับมาเปิดเส้นทางบินสู่สาธารณรัฐประชาชนจีน ในขณะที่ช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนเป็นช่วงที่เริ่มเปิดประเทศทั้งประเทศไทยและประเทศต่างๆ ซึ่งหลายประเทศยังไม่ได้เปิดประเทศ หรือเปิดประเทศไม่เต็มรูปแบบ บริษัทฯ จึงต้องทำการบินภายใต้มาตรการควบคุม COVID-19 ของภาครัฐในแต่ละประเทศอย่างเคร่งครัด โดยมีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ยอยู่ที่ 83.5% เทียบกับปีก่อนเฉลี่ยอยู่ที่ 32.5% ประกอบกับมีรายได้จากการบริการอื่นๆ เพิ่มขึ้น 621 ล้านบาท (46.4%) จากเที่ยวบินลูกค้าที่เพิ่มขึ้น และมีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 28,473 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 14,125 ล้านบาท (98.4%) สาเหตุหลักจากค่าใช้จ่ายดำเนินงานที่แปรผันตามปริมาณการผลิตและ/หรือปริมาณการขนส่งเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งค่าน้ำมันเครื่องบินที่เพิ่มสูงขึ้น จากราคาน้ำมันที่สูงกว่าปีก่อน 9.7% นอกจากนี้มีต้นทุนทางการเงิน (ซึ่งเป็นการรับรู้ต้นทุนทางการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9: TFRS 9) จำนวน 3,549 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 1,357 ล้านบาท (61.9%)

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว ส่วนใหญ่เกิดจากกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ กำไรจากการขายสินทรัพย์ และกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ โดยในไตรมาสที่ 1 ปี 2566 มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว-สุทธิ เป็นรายได้รวม 2,987 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 945 ล้านบาท ส่งผลให้บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีกำไรสุทธิ จำนวน 12,523 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 15,766 ล้านบาท โดยเป็นกำไรส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 12,514 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 5.73 บาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุนต่อหุ้น 1.49 บาท โดยมี EBITDA หลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน รวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) เป็นกำไรจำนวน 14,054 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 15,431 ล้านบาท

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานไตรมาสที่ 1 ปี 2566

งบการเงินรวมสำหรับไตรมาสที่ 1 ปี 2566 ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อย 5 บริษัท ได้แก่ 1) บริษัท ไทย-อะมาคิอุสเซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด 2) บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด 3) บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด 4) บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด และ 5) บริษัท ทัวร์เอ็องหลวง จำกัด

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) - งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

	ม.ค.-มี.ค.			
	2566	2565	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	41,507	11,181	+30,326	+271.2
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	34,978	4,476	+30,502	+681.5
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	4,363	5,220	-857	-16.4
- รายได้กิจการอื่น	1,960	1,339	+621	+46.4
- อื่นๆ	206	146	+60	+41.1
ค่าใช้จ่ายรวม	28,473	14,348	+14,125	+98.4
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	12,052	4,247	+7,805	+183.8
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	16,421	10,101	+6,320	+62.6
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน				
ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	13,034	(3,167)	+16,201	+511.6
ต้นทุนทางการเงิน	3,549	2,192	+1,357	+61.9
กำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	9,485	(5,359)	+14,844	+277.0
กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้	2,640	1,512	+1,128	+74.6
กำไรจากการขายสินทรัพย์	363	292	+71	+24.3
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	115	1,344	-1,229	-91.4
ส่วนแบ่งกำไร(ขาดทุน)จากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	24	(12)	+36	+300.0
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้ และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน	(65)	-	-65	-
โครงการร่วมใจจากองค์กร	(65)	358	-423	-118.2
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9	(25)	(68)	+43	+63.2
กำไรจากการขายเงินลงทุน	-	3	-3	-100.0
เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างงาน	-	(103)	+103	+100.0
ปรับปรุงจำนวนไมล์สะสม	-	(628)	+628	+100.0
ปรับปรุงรายการที่เกี่ยวข้องกับการปรับมูลค่าสินทรัพย์สิทธิการใช้เครื่องบิน	-	(656)	+656	+100.0
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	12,472	(3,317)	+15,789	+476.0
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	12,523	(3,243)	+15,766	+486.2
กำไร(ขาดทุน)สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	12,514	(3,247)	+15,761	+485.4
กำไร(ขาดทุน)ต่อหุ้น (บาท)	5.73	(1.49)	+7.22	+484.6

		ม.ค.-มี.ค.			
		2566	2565	เปลี่ยนแปลง	
				ล้านบาท	%
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ					
EBITDA หลังหักค่าเช่าเครื่องบิน	(ล้านบาท)	14,054	(1,377)	+15,431	+1,120.6
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	3.52	1.02	+2.50	+245.1
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	13,298	6,007	+7,291	+121.4
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	11,110	1,952	+9,158	+469.2
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	83.5	32.5		+51.0
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-ก.ม.)	3.14	2.27	+0.87	+38.3
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	697	314	+383	+122.0
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	334	258	+76	+29.5
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	47.9	82.2		-34.3
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	77,430	64,022	+13,408	+20.9
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-ก.ม.)	12.84	20.00	-7.16	-35.8
จำนวนเครื่องบิน ณ 31 มี.ค.	(ลำ)	86	87	-1	-1.1
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	66,919	30,526	+36,393	+119.2
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	12.3	7.9	+4.4	+55.7
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		33.9122	33.0529	+0.8593	+2.6
1 EUR : THB		36.3882	37.0950	-0.7068	-1.9
100 JPY : THB		25.6590	28.4744	-2.8154	-9.9
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	116.93	106.63	+10.30	+9.7

หมายเหตุ : EBITDA หลังหักค่าเช่าเครื่องบิน = รายได้ (ไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ และกำไรจากการขายเงินลงทุน) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) ต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 และผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ) หักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน รวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour)

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

รายได้

ในไตรมาสที่ 1 ปี 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) จำนวน 41,507 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 30,326 ล้านบาท (271.2%) โดยมีรายละเอียดของรายได้ดังนี้

- **รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน**

รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินมีจำนวน 34,978 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 30,502 ล้านบาท (681.5%) เนื่องจากในไตรมาสนี้บริษัทฯเพิ่มความถี่เที่ยวบินในเส้นทางบินขอดนินม โดยเฉพาะประเทศ ญี่ปุ่นและประเทศเกาหลีใต้ และตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2566 เริ่มกลับมาเปิดเส้นทางบินสู่สาธารณรัฐประชาชนจีน ในขณะที่ช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนเป็นช่วงที่เริ่มเปิดประเทศทั้งประเทศไทยและประเทศต่างๆ ซึ่งหลายประเทศ ยังไม่ได้เปิดประเทศ หรือเปิดประเทศไม่เต็มรูปแบบ โดย

- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 469.2% คิดเป็นเงินประมาณ 20,800 ล้านบาท ในขณะที่มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 121.4% จากการที่บริษัทฯ มีการเพิ่มจำนวนเที่ยวบิน และเส้นทางบินที่ให้บริการเพื่อรองรับปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยมีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 83.5% สูงกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ย 32.5%

- รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเซย์ค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) เท่ากับ 3.14 บาท เพิ่มขึ้น 0.87 บาท (38.3%) หรือประมาณ 9,600 ล้านบาท

- **รายได้จากการขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์**

รายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณียภัณฑ์ จำนวน 4,363 ล้านบาท ลดลง 857 ล้านบาท (16.4%) เป็นผลจากมีรายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเซย์ค่าน้ำมันและค่าประกันภัย) เท่ากับ 12.84 บาท ลดลง 7.16 บาท (35.8%) หรือประมาณ 2,400 ล้านบาท โดยมีอัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ย 47.9% ต่ำกว่าปีก่อนที่เฉลี่ย 82.2% ถึงแม้ว่าจะมีปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) เพิ่มขึ้น 29.5% คิดเป็นเงินประมาณ 1,500 ล้านบาท

- **รายได้กิจการอื่น** ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจ ได้แก่การบริการภาคพื้น ครีวการบิน การบริการคลังสินค้า และรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่นๆ รวมจำนวน 1,960 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 621 ล้านบาท (46.4%) สาเหตุหลักเกิดจากจำนวนสายการบินลูกค้าที่เพิ่มขึ้น

- **รายได้อื่นๆ** สูงกว่าปีก่อน 60 ล้านบาท เนื่องจากดอกเบี้ยรับเพิ่มขึ้นจากเงินสดที่เพิ่มขึ้น

ค่าใช้จ่าย

ในไตรมาสที่ 1 ปี 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) 28,473 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 14,125 ล้านบาท (98.4%) สาเหตุหลักเนื่องจากการขยายการผลิต โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- **ค่าน้ำมันเครื่องบิน** จำนวน 12,052 ล้านบาท คิดเป็น 42.3% ของค่าใช้จ่ายรวม เพิ่มขึ้น 7,805 ล้านบาท (183.8%) เป็นผลมาจากจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น ทำให้มีปริมาณการใช้ น้ำมันสูงกว่าปีก่อน ประกอบกับราคาน้ำมันเฉลี่ยสูงกว่าปีก่อน 9.7% รวมทั้งเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอ่อนค่าลงเมื่อเทียบกับปีก่อน ทำให้ค่าน้ำมันเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทเพิ่มขึ้น

- **ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน** มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 16,421 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 6,320 ล้านบาท (62.6%) โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มี.ค.			
	2566	2565	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
ค่าใช้จ่าย				
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	2,208	2,024	+184	+9.1
ค่าบริการการบิน	3,198	1,361	+1,837	+135.0
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	989	370	+619	+167.3
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	2,625	1,850	+775	+41.9
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	2,538	2,275	+263	+11.6
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	668	552	+116	+21.0
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	1,358	319	+1,039	+325.7
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	1,520	481	+1,039	+216.0
ค่าใช้จ่ายอื่น	1,317	869	+448	+51.6
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	16,421	10,101	+6,320	+62.6

สรุปค่าใช้จ่ายที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญ ได้แก่

- ค่าใช้จ่ายในส่วนที่แปรผันตามปริมาณการผลิตและ/หรือ ปริมาณการขนส่ง และ/หรือจำนวนผู้โดยสาร (Variable Cost) ซึ่งประกอบด้วย ค่าบริการการบิน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา รวมทั้งค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ที่ค่าเช่าเครื่องบินคำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) ตามที่บริษัทฯ ได้จัดทำข้อตกลง (Letter of Intent :LOI) กับผู้ให้เช่าเครื่องบิน รวมทั้งสิ้น จำนวน 10,358 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 5,425 ล้านบาท (110%)
- ค่าใช้จ่ายคงที่ (Fixed Cost) ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และค่าใช้จ่ายอื่น มีจำนวนรวม 6,063 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 895 ล้านบาท (17.3%) โดยมีรายละเอียดดังนี้
 - ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน (ไม่รวมสำรองเงินชดเชยพนักงานที่เข้าร่วมโครงการร่วมใจจากองค์กร และเงินชดเชยกรณีเลิกจ้าง) มีจำนวน 2,208 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 184 ล้านบาท (9.1%) สาเหตุหลักเกิดจากการปรับเพิ่มการจ่ายเงินเดือนของนักบินและลูกเรือ ที่ปรับลดจากผลกระทบ COVID-19 ตามจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งมีการจ้างแรงงานภายนอกเพิ่มขึ้น
 - ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย มีจำนวน 2,538 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 263 ล้านบาท (11.6%) สาเหตุหลักจากการปรับปรุงค่าเสื่อมราคาของเครื่องบินที่มีการกลับรายการด้อยค่าเมื่อสิ้นปี 2565 ประกอบกับการปรับมูลค่าของเครื่องบินสิทธิการใช้ตามอัตราดอกเบี้ยที่กำหนดไว้ในสัญญา
 - ค่าใช้จ่ายอื่นๆ มีจำนวน 1,317 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 448 ล้านบาท (51.6%) สาเหตุหลักจากค่าจ้างเหมาจ่ายจากภายนอก ค่าสาธารณูปโภคที่เพิ่มขึ้นตามปริมาณการผลิต
- **ต้นทุนทางการเงิน** ซึ่งเป็นการรับรู้ต้นทุนทางการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 (IFRS 9) เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1,357 ล้านบาท (61.9%)

กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ จำนวน 2,640 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากการยกเลิกสัญญาที่มีภาระเกินควรกว่าประโยชน์ที่พึงจะพึงได้ กำไรจากการตัดรายการหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีทุนตัดจำหน่าย และขาดทุนจากการปรับปรุงหนี้สินให้เป็นไปตามแผนฟื้นฟูฉบับแก้ไข (หมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 4.2)

กำไรจากการขายสินทรัพย์ จำนวน 363 ล้านบาท ประกอบด้วย

- กำไรจากการขายเครื่องบิน จำนวน 9 ล้านบาท จากการขายเครื่องบิน B747-400 จำนวน 1 ลำ
- กำไรจากการขายทรัพย์สิน จำนวน 354 ล้านบาท โดยเป็นกำไรจากการขายห้องชุดพักอาศัย และอาคารสำนักงานที่ต่างประเทศ จำนวน 350 ล้านบาท และจากการขายทรัพย์สินอื่นๆ

โครงการร่วมใจจากองค์กร Mutual Separation Plan (“MSP”) เงินชดเชยสำหรับพนักงานที่เข้าโครงการ MSP B, C และ D ที่ได้รับอนุมัติให้ขยายระยะเวลาการฟื้นฟูสภาพ จำนวน 65 ล้านบาท

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน จำนวน 65 ล้านบาท จากการด้อยค่าเครื่องบิน

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 จำนวน 25 ล้านบาท

กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ จำนวน 115 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Gain) จำนวน 1,745 ล้านบาท และขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Loss) จำนวน 1,630 ล้านบาท สาเหตุหลักจากการปรับยอดเงินกู้รวมหนี้สินตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสินทรัพย์หนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวดจากการที่เงินบาทต่อเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐอ่อนค่าเมื่อเทียบกับ ณ 31 มีนาคม 2566 กับ ณ 31 มีนาคม 2565

- ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม มีจำนวน 24 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 36 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดดังนี้
 - ส่วนแบ่งกำไรในบริษัท คอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด 6 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุน 5 ล้านบาท
 - ส่วนแบ่งกำไรใน บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด 8 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุน 4 ล้านบาท
 - ส่วนแบ่งกำไรในบริษัท คริวการบินภูเก็ต จำกัด 10 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุน 3 ล้านบาท

EBITDA หลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบินรวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) ของไตรมาสที่ 1 ของปี 2566 มีกำไรจำนวน 14,054 ล้านบาท เปรียบเทียบกับปีก่อนซึ่งขาดทุน 1,377 ล้านบาท มีกำไรเพิ่มขึ้น 15,431 ล้านบาท

3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มี.ค.	
	2566	2565
เครื่องบิน	2,474	29
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	404	2
รวม	2,878	31

ในไตรมาสที่ 1 ปี 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 2,878 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 2,847 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็นการลงทุนซื้อเครื่องยนต์อะไหล่ และอะไหล่เครื่องบินหมุนเวียน

สภาพคล่อง

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 42,915 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 20.6 ของสินทรัพย์รวม เพิ่มขึ้นจาก ณ 31 ธันวาคม 2565 จำนวน 8,375 ล้านบาท (24.2%)

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มี.ค.	
	2566	2565
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	13,031	(350)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	(1,943)	1,056
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(2,397)	(168)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน ที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(310)	(35)
ผลกระทบจากผลขาดทุนจากการด้อยค่าด้านเครดิต ที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(6)	(1)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น	8,375	502

ในไตรมาสที่ 1 ปี 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 13,031 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 13,381 ล้านบาท เนื่องจากมีผลกำไรจากการดำเนินงาน ในขณะที่ไตรมาสเดียวกันของปีก่อนขาดทุน ถึงแม้ว่ามีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 1,943 ล้านบาท จากการลงทุนซื้อเครื่องยนต์และอะไหล่เครื่องบินหมุนเวียน ในขณะที่ไตรมาสเดียวกันของปีก่อนมีเงินสดสุทธิรับจากการจำหน่ายสินทรัพย์และเงินลงทุน และมีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 2,397 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 2,229 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็นการจ่ายชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า อย่างไรก็ตาม บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ได้ร่วมลงนามในสัญญาสนับสนุนทางการเงินของธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ในรูปแบบของสินเชื่อ

โครงการพิเศษเพื่อรักษาสภาพการจ้างงาน จำนวน 50 ล้านบาท โดยมีการเบิกใช้วงเงินดังกล่าว จำนวน 2 ล้านบาท เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2566 มีจำนวน 42,915 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 8,375 ล้านบาท จากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 ซึ่งมีอยู่จำนวน 34,540 ล้านบาท

เครื่องบิน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเครื่องบินที่ใช้ทำการบิน จำนวน 65 ลำ (รวมเครื่องบิน A320-200 จำนวน 20 ลำ ซึ่งใช้ทำการบินโดยบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด) มีเครื่องบินที่จอดระยะยาว จำนวน 21 ลำ และมีเครื่องบินที่บริษัทฯ ปล่อยวาง และเครื่องบินอยู่ระหว่างดำเนินการขายและพิจารณาผู้เสนอซื้อ รวมทั้งสิ้น จำนวน 16 ลำ

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมจำนวน 208,445 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2565 จำนวน 10,267 ล้านบาท (5.2%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 มี.ค.2566		31 ธ.ค.2565		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	42,915	20.6	34,540	17.4	+8,375	+24.2
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	2,439	1.2	2,746	1.4	-307	-11.2
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	23,057	11.0	22,518	11.4	+539	+2.4
สินทรัพย์หมุนเวียน	68,411	32.8	59,804	30.2	+8,607	+14.4
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	47,347	22.7	45,969	23.2	+1,378	+3.0
สินทรัพย์สิทธิการใช้	61,425	29.5	61,869	31.2	-444	-0.7
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	31,262	15.0	30,536	15.4	+726	+2.4
รวมสินทรัพย์	208,445	100.0	198,178	100.0	+10,267	+5.2

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 68,411 ล้านบาท หรือคิดเป็น 32.8% ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2565 จำนวน 8,607 ล้านบาท (14.4%) โดยมีรายการที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญได้แก่

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เพิ่มขึ้น 8,375 ล้านบาท (24.2%) สาเหตุหลักจากเงินสดได้มาจากการดำเนินงานจำนวน 13,031 ล้านบาท เนื่องจากมีรายได้จากการดำเนินงานสูงกว่าค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน
- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย ลดลง 307 ล้านบาท (11.2%) สาเหตุหลักจากมีการจำหน่ายเครื่องบิน B747-400 จำนวน 1 ลำ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8)
- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ เพิ่มขึ้น 539 ล้านบาท (2.4%) สาเหตุหลักเกิดจากลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 1,163 ล้านบาท (6.9%) จากยอดขายที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับมีค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าเพิ่มขึ้น โดยส่วนใหญ่เป็นค่าบริการการบิน ค่าน้ำมันเครื่องบิน

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สุทธิ มีจำนวน 47,347 ล้านบาท หรือคิดเป็น 22.7% ของสินทรัพย์ทั้งหมดเพิ่มขึ้น จากวันที่ 31 ธันวาคม 2565 เป็นจำนวน 1,378 ล้านบาท (3%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากการซื้อเครื่องยนต์รวม 3 เครื่องยนต์ โดยเป็นเครื่องยนต์ Trent XWB ที่ใช้สำหรับเครื่องบินแบบ A350-900 จำนวน 2 เครื่องยนต์ และเครื่องยนต์ IAE V2527-A5 จำนวน 1 เครื่องยนต์ ที่ใช้สำหรับเครื่องบินแบบ A320-200 จำนวน 1 เครื่องยนต์ ถึงแม้จะมีการคิดค่าเสื่อมราคาเพิ่มขึ้น ก็ตาม (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 10)

สินทรัพย์สิทธิการใช้ มีจำนวน 61,425 ล้านบาท หรือคิดเป็น 29.5% ของสินทรัพย์ทั้งหมด ซึ่งประกอบด้วย สินทรัพย์ตามสัญญาเช่าเงินทุน และภาระผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสัญญาเช่าดำเนินงานสินทรัพย์ อื่นๆ ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2565 เป็นจำนวน 444 ล้านบาท (0.7%) สาเหตุหลักจากการคิดค่าเสื่อมราคาของ สินทรัพย์ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 11)

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ เพิ่มขึ้น 726 ล้านบาท (2.4%) โดยสาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของเงิน มัดจำ สัญญาเช่าเครื่องบิน ในขณะที่เงินประกันบำรุงรักษาเครื่องบินลดลง ส่วนใหญ่เป็นผลจากการปรับปรุงอัตรา แลกเปลี่ยน (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 12 และ 13)

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) ในไตรมาสที่ 1 ปี 2566 เท่ากับร้อยละ 6.16 ในขณะที่ ปีก่อนเท่ากับอัตราร้อยละ -2.00

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2566 หนี้สินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย มีจำนวน 266,948 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 จำนวน 2,254 ล้านบาท (0.8%) โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 มี.ค.2566		31 ธ.ค.2565		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ หนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของ หนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน	63,041	23.6	61,222	22.7	+1,819	+3.0
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	2,194	0.8	2,434	0.9	-240	-9.9
หนี้สินระยะยาว	151,690	56.8	159,532	59.3	-7,842	-4.9
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	50,023	18.8	46,014	17.1	+4,009	+8.7
รวมหนี้สิน	266,948	100.0	269,202	100.0	-2,254	-0.8

หนี้สินหมุนเวียน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 23.6 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวน 63,041 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ 31 ธันวาคม 2565 จำนวน 1,819 ล้านบาท (3.0%) สาเหตุหลักจากเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น เพิ่มขึ้น 2,065 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 16)

หนี้สินระยะยาวรวมส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 57.6 ของ หนี้สินทั้งหมด ลดลง 8,082 ล้านบาท (5.0%) โดยสาเหตุหลักจากการลดลงของหนี้สินตามสัญญาเช่า จากการจ่าย ชำระหนี้ และจัดประเภทหนี้สินตามสัญญาเช่าของเครื่องบิน A380-800 ไปเป็นเจ้าหนี้ (หมายเหตุประกอบงบ การเงินข้อ 5.2, 6.3, 14.1, 14.2, 15)

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 18.8 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้น 4,009 ล้านบาท (8.7%) สาเหตุหลักเกิดจากเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้ไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 3,713 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 16) และการประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียน จากประมาณการค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่นๆ สำหรับรายการซ่อมที่จะต้องจ่ายเงินในอนาคตตามสัญญาเพื่อรับรู้ภาระผูกพันภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน เพิ่มขึ้น 278 ล้านบาท ตามการใช้งานของเครื่องบิน (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 19)

ไตรมาสที่ 1 ปี 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) เท่ากับ -2.63 เท่า เปรียบเทียบกับ ณ 31 ธันวาคม 2565 ที่เท่ากับ -2.28 เท่า และมีอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ -4.56 เท่า ในขณะที่ไตรมาสที่ 1 ปี 2565 เท่ากับ -3.18 เท่า

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2566 ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ และบริษัทย่อยคิดลดจำนวน 58,503 ล้านบาท คิดลดลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2565 จำนวน 12,521 ล้านบาท

ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นในภายหน้า

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2566 บริษัทฯ มีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากภาระผูกพันที่มีได้แสดงในงบการเงิน จากหนังสือค้ำประกันที่ออกโดยธนาคารในประเทศและต่างประเทศ และภาระผูกพันที่จะต้องจ่ายสินทรัพย์ตามสัญญาเช่า (หมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 24)

สรุปผลการดำเนินงานงบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ในไตรมาสที่ 1 ปี 2566 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) มีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ทั้งสิ้น 38,951 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 28,749 ล้านบาท (281.8%) สาเหตุสำคัญเนื่องจากรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นรวม 28,659 ล้านบาท (869.8%) เป็นผลจากปริมาณการผลิตและการขนส่งเพิ่มขึ้นจากการที่บริษัทฯ เพิ่มความถี่เที่ยวบิน ในเส้นทางบินยอดนิยม โดยเฉพาะประเทศญี่ปุ่นและประเทศเกาหลีใต้ และเริ่มกลับมาเปิดเส้นทางบิน คู่สาธารณรัฐประชาชนจีน ตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2566 เป็นต้นมา ในขณะที่ช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนเป็นช่วงที่เริ่มเปิดประเทศทั้งประเทศไทยและประเทศต่างๆ ซึ่งหลายประเทศยังไม่ได้เปิดประเทศ หรือเปิดประเทศไม่เต็มรูปแบบ นอกจากนี้รายได้กิจการอื่น เพิ่มขึ้น 871 ล้านบาท (55.4%) จากจำนวนสายการบินลูกค้าที่เพิ่มขึ้น สำหรับค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ทั้งสิ้น 26,376 ล้านบาท เพิ่มขึ้นกว่าปีก่อน 13,915 ล้านบาท (111.7%) สาเหตุหลักเกิดจากการเพิ่มขึ้นตามปริมาณการผลิตและปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งค่าน้ำมันเครื่องบินที่เพิ่มขึ้นมากจากราคาน้ำมันที่สูงขึ้นกว่าปีก่อน 9.7% ส่งผลให้มีกำไรจากการดำเนินงาน ก่อนต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว 12,575 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 14,834 ล้านบาท (656.7%) โดยบริษัทฯ ยังคงมีผลกำไรจากการดำเนินงานต่อเนื่องมาจากไตรมาสก่อน

บริษัทฯ มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียวส่วนใหญ่เกิดจากกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ กำไรจากการขายสินทรัพย์ และกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ โดยในไตรมาสที่ 1 ปี 2566 มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียวสุทธิเป็นรายได้รวม 2,598 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนจำนวน 135 ล้านบาท

บริษัทฯ มีผลการดำเนินงานกำไรสุทธิ 11,879 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุนสุทธิ 1,624 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 5.44 บาท เปรียบเทียบกับปีก่อนที่ขาดทุนต่อหุ้น 0.74 บาท โดยมี EBITDA หลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบินรวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) ในไตรมาสที่ 1 ของปี 2566 เป็นกำไรจำนวน 13,415 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 13,749 ล้านบาท

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

	ม.ค.-มี.ค.			
	2566	2565	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	38,951	10,202	+28,749	+281.8
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	31,954	3,295	+28,659	+869.8
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	4,363	5,206	-843	-16.2
- รายได้กิจการอื่น	2,442	1,571	+871	+55.4
- อื่นๆ	192	130	+62	+47.7
ค่าใช้จ่ายรวม	26,376	12,461	+13,915	+111.7
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	11,060	3,714	+7,346	+197.8
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	15,316	8,747	+6,569	+75.1
กำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน				
ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	12,575	(2,259)	+14,834	+656.7
ต้นทุนทางการเงิน	3,350	1,906	+1,444	+75.8
กำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	9,225	(4,165)	+13,390	+321.5
กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้	2,640	1,512	+1,128	+74.6
กำไรจากการขายสินทรัพย์	363	292	+71	+24.3
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	131	1,234	-1,103	-89.4
กำไรจากการขายเงินลงทุน	-	3	-3	-100.0
เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างงาน	-	(103)	+103	+100.0
ปรับปรุงจำนวนไมล์สะสม	-	(628)	+628	+100.0
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้				
และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน	(65)	-	-65	-
โครงการร่วมใจจากองค์กร	(65)	358	-423	-118.2
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9	(406)	(205)	-201	-98.0
กำไร(ขาดทุน)ก่อนภาษีเงินได้	11,823	(1,702)	+13,525	+794.7
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	11,879	(1,624)	+13,503	+831.5
กำไร(ขาดทุน)ต่อหุ้น (บาท)	5.44	(0.74)	+6.18	+835.1

		ม.ค.-มี.ค.			
		2566	2565	เปลี่ยนแปลง	
				ล้านบาท	%
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ					
EBITDA หลังหักค่าเช่าเครื่องบิน	(ล้านบาท)	13,415	(334)	+13,749	+4,116.5
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	2.19	0.23	+1.96	+852.2
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	12,051	5,294	+6,757	+127.6
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	10,117	1,468	+8,649	+589.2
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	83.9	27.7		+56.2
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-ก.ม.)	3.15	2.22	+0.93	+41.9
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	697	314	+383	+122.0
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	334	258	+76	+29.5
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	47.9	82.2		-34.3
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	74,516	55,645	+18,871	+33.9
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-ก.ม.)	12.84	19.95	-7.11	-35.6
จำนวนเครื่องบิน ณ 31 มี.ค.	(ลำ)	66	67	-1	-1.5
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	51,671	21,578	+30,093	+139.5
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	14.1	8.3	+5.8	+69.9
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		33.9122	33.0529	+0.8593	+2.6
1 EUR : THB		36.3882	37.0950	-0.7068	-1.9
100 JPY : THB		25.6590	28.4744	-2.8154	-9.9
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	116.93	106.63	+10.30	+9.7

หมายเหตุ : EBITDA หลังหักค่าเช่าเครื่องบิน = รายได้ (ไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ และกำไรจากการขายเงินลงทุน) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) ต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการค้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน ผลขาดทุนจากการค้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 และผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ) หักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน รวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour)

สินทรัพย์ งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2566 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีสินทรัพย์รวมจำนวน 207,286 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2565 จำนวน 8,987 ล้านบาท (4.5%) สาเหตุหลักเกิดจาก

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	31 มี.ค.2566		31 ธ.ค.2565		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	42,244	20.4	34,042	17.1	+8,202	+24.1
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	2,439	1.2	2,746	1.4	-307	-11.2
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	22,613	10.9	22,582	11.4	+31	+0.1
สินทรัพย์หมุนเวียน	67,296	32.5	59,370	29.9	+7,926	+13.4
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	46,912	22.6	45,918	23.2	+994	+2.2
สินทรัพย์สิทธิการใ้	55,972	27.0	56,296	28.4	-324	-0.6
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	37,106	17.9	36,715	18.5	+391	+1.1
รวมสินทรัพย์	207,286	100.0	198,299	100.0	+8,987	+4.5

- สินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 7,926 ล้านบาท (13.4%) สาเหตุหลักเกิดจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น 8,202 ล้านบาท ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 706 ล้านบาท จากค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าที่เพิ่มขึ้น โดยส่วนใหญ่เป็นค่าบริการการบิน ค่าน้ำมันเครื่องบิน ในขณะที่สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย ลดลง 307 ล้านบาท สาเหตุหลักจากการจำหน่ายเครื่องบิน B747-400 จำนวน 1 ลำ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8)

- ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สุทธิ เพิ่มขึ้นจำนวน 994 ล้านบาท (2.2%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากการซื้อเครื่องบิน Trent XWB ที่ใช้สำหรับเครื่องบินแบบ A350-900 จำนวน 2 เครื่องยนต์ ถึงแม้จะมีการคิดค่าเสื่อมราคาเพิ่มขึ้น ก็ตาม (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 10)

- สินทรัพย์สิทธิการใ้ ซึ่งประกอบด้วยสินทรัพย์ตามสัญญาเช่าเงินทุนและภาระผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสัญญาเช่าดำเนินงานสินทรัพย์ถาวรอื่นลดลง 324 ล้านบาท (0.6%) สาเหตุหลักจากการคิดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 11)

หนี้สิน งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2566 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีหนี้สินรวมจำนวน 258,901 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2565 จำนวน 2,891 ล้านบาท (1.1%) สาเหตุหลักเกิดจาก

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	31 มี.ค.2566		31 ธ.ค.2565		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ หนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของ หนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน	60,197	23.3	58,956	22.5	+1,241	+2.1
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	2,190	0.8	2,430	0.9	-240	-9.9
หนี้สินระยะยาว	151,687	58.6	159,531	61.0	-7,844	-4.9
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	44,827	17.3	40,875	15.6	+3,952	+9.7
รวมหนี้สิน	258,901	100.0	261,792	100.0	-2,891	-1.1

- หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้น 1,241 ล้านบาท (2.1%) จากเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 1,491 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 16) ในขณะที่รายได้รับล่วงหน้า ลดลง 245 ล้านบาท

- หนี้สินระยะยาวรวมส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีลดลง 8,084 ล้านบาท (5.0%) โดยสาเหตุหลักจากการลดลงของหนี้สินตามสัญญาเช่า จากการจ่ายชำระหนี้ และจัดประเภทหนี้สินตามสัญญาเช่าในส่วนของเครื่องบิน A380-800 ไปเป็นเจ้าหนี้ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.2, 6.3, 14.1, 14.2, 15)

ส่วนของผู้ถือหุ้น งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2566 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีส่วนของผู้ถือหุ้นติดลบจำนวน 51,615 ล้านบาท ติดลบลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2565 จำนวน 11,878 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากผลกำไรจากการดำเนินงานของบริษัทฯ

4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

สำหรับในปี 2566 IATA คาดการณ์อุตสาหกรรมการบินจะเติบโตต่อเนื่องและกลับมามีกำไรจากการกลับมาเปิดประเทศของจีน โดยจะมีปริมาณผู้โดยสารคิดเป็นร้อยละ 85 ของระดับก่อนวิกฤตในปี 2562 ในขณะที่ปริมาณสินค้าและพัสดุภัณฑ์จะลดลงจากปีก่อนร้อยละ 4 แต่จะสูงกว่าระดับก่อนวิกฤตในปี 2562 ที่ประมาณร้อยละ 5 อย่างไม่ดี จากแนวโน้มการฟื้นตัวดังกล่าวยังส่งผลให้เกิดการจัดตั้งสายการบินใหม่เพิ่มมากขึ้นซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อส่วนแบ่งทางการตลาดของสายการบินที่มีอยู่ในปัจจุบัน และมีแนวโน้มเผชิญกับการแข่งขันรุนแรงด้านราคาเพื่อชิงส่วนแบ่งตลาด รวมถึงการต้องเผชิญกับปัจจัยเสี่ยงด้านราคาพลังงานที่อยู่ในระดับสูงซึ่งเป็นต้นทุนหลักของสายการบิน และความเปราะบางด้านเศรษฐกิจจากภาวะเงินเฟ้อที่ยังอยู่ในระดับสูงที่อาจส่งผลกระทบต่อกำลังซื้อของผู้บริโภค

ในไตรมาสที่ 2 ปี 2566 บริษัทฯ บริหารจัดการและปรับปรุงฝูงบินโดยการนำอากาศยานแบบ A350-900 จำนวน 2 ลำ ปฏิบัติการบิน ในเส้นทางเมลเบิร์น-คุนหมิง-ปักกิ่ง-เฉิงตู-เซี่ยงไฮ้ และกวางโจว เพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารที่เติบโตต่อเนื่องจากการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบิน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเปิดประเทศของจีน ส่งผลให้บริษัทฯ เพิ่มขีดความสามารถในการสร้างรายได้เพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารที่เติบโตต่อเนื่องจากการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบิน และเพิ่มประสิทธิภาพในการสร้างรายได้ให้กับบริษัทฯ

บริษัทฯ อยู่ระหว่างการศึกษานโยบายการปรับโครงสร้างกลุ่มธุรกิจการบินของบริษัทฯ เพื่อลดภาระการขาดทุนจากการดำเนินการและแก้การขาดทุนสะสมที่เกิดขึ้นจนจดทะเบียนของบริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด ซึ่งเป็นหนึ่งในการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการและแผนการปฏิรูปธุรกิจเพื่อการดำเนินธุรกิจต่อไปอย่างยั่งยืน โดยผลที่ได้รับจากการปรับโครงสร้างกลุ่มธุรกิจการบินของบริษัทฯ ได้แก่การเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ฝูงบิน การขยายโอกาสการหารายได้จากเส้นทางและเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นอันเป็นผลจากอัตราเฉลี่ยการใช้อากาศยานที่ดีขึ้น การขยายโอกาสสร้างรายได้ในเส้นทางบินระหว่างประเทศที่ให้ผลตอบแทนต่อหน่วยสูงและการแข่งขันไม่รุนแรงเท่าเส้นทางภายในประเทศ การบรรเทาปัญหาข้อจำกัดในการจัดหาอากาศยานในระยะสั้นซึ่งเป็นผลจากฟื้นตัวต่อเนื่องของความต้องการเดินทาง ในขณะที่การขยายกำลังการผลิตของผู้ผลิตเครื่องบินเพื่อรองรับความต้องการที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วยังมีข้อจำกัด ความเป็นเอกภาพในทางการตลาดและตำแหน่งตราผลิตภัณฑ์ การผนวกจุดแข็งด้านผลิตภัณฑ์และบริการ การเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการต้นทุนด้านการจัดซื้อจัดจ้าง การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการและบูรณาการทรัพยากร การลดค่าใช้จ่ายที่ซ้ำซ้อนไม่จำเป็น รวมทั้งการสนับสนุนนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวภายใน ประเทศของภาครัฐได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		ม.ค.-มี.ค.			
		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2566	2565	2566	2565
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)					
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	2.21	0.80	2.38	0.91
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)					
อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน	ร้อยละ	22.85	(47.94)	23.68	(40.83)
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ	ร้อยละ	30.17	(29.01)	30.50	(15.92)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	(19.34)	(4.45)	(20.64)	(2.41)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)					
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	6.16	(2.00)	5.86	(0.99)
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)					
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	(2.63)	(1.92)	(2.98)	(2.10)
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	(4.56)	(3.18)	(5.02)	(3.41)
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	4.47	(0.61)	4.55	(0.15)
อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA	เท่า	14.12	(173.58)	14.23	(790.72)
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน	เท่า	2.68	(0.26)	2.67	0.09

ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

อัตราส่วนสภาพคล่อง (Current Ratio)

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

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)

$$= \text{รายได้ (ไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ และกำไรจากการขายเงินลงทุน) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 และผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ) (EBITDA) / ดอกเบี้ยจ่าย}$$

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 สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2566 ดังนี้

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวด สามเดือน สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
กระทรวงการคลัง	กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัทฯ โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 47.86	1.กระทรวงการคลังกู้เงินจากสถาบัน การเงินต่างประเทศ ให้บริษัทฯ กู้ต่อ - เงินกู้ยืมคงค้าง - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย - ดอกเบี้ยรอดัดบัญชี 2.บริษัทฯ มีรายการเช่าที่ดินจากที่ ราชพัสดุ	11,928.63 0.00 0.00 206.85 2.27	11,721.78 0.00 0.00 135.90 8.63	6,082.08 0.00 0.00 351.95 8.03	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตรา ดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไป ตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทาง เดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1 และ 2 - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวด สามเดือน สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
ธนาคารออมสิน	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารออมสิน	<p>1.บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ประเภท เงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารออมสิน จำนวนเงิน 3,500 ล้านบาท มีการใช้ วงเงินกู้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดเงินคงค้าง 3,500.00 - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ 0.00 - ดอกเบี้ยจ่าย 29.40 - ดอกเบี้ยค้างจ่าย 29.40 <p>2.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้บริการเช่าพื้นที่และบริการอื่นๆ แก่ธนาคารออมสิน</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 0.14 - ยอดลูกหนี้ค้าง 0.00 	3,500.00	3,500.00	3,500.00	<p>- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตรา ดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไป ตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทาง เดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p> <p><u>หมายเหตุ</u></p> <p>- อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2564-66 เป็น อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม</p> <p>- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p>

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวด สามเดือน สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
ธนาคารเพื่อการ ส่งออกและนำเข้า แห่งประเทศไทย	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารเพื่อการ ส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	1.บริษัทฯ ทำสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาว กับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้า แห่งประเทศไทย - ยอดเงินคงค้าง - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย - ดอกเบี้ยรอดตัดบัญชี 2.บริษัทฯ ทำสัญญาวางเงินกู้ประเภท เงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารเพื่อการ ส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย จำนวนเงิน 1,500 ล้านบาท มีการใช้ วงเงินกู้ - ยอดเงินคงค้าง - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ - ดอกเบี้ยจ่าย	- 1,491.10	605.90 37.45 1,485.55	568.48 19.44 1,452.83	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตรา ดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไป ตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทาง เดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1และ3 - การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตรา ดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไป ตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทาง เดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวด สามเดือน สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
		- ดอกเบี้ยค้างจ่าย - ดอกเบี้ยรอตตัดบัญชี	5.55	22.18	11.93	
ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารอิสลาม แห่งประเทศไทย	1.บริษัทฯ ทำสัญญาเงินกู้ยืม ระยะยาว กับธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย - ยอดเงินคงค้าง - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย - ดอกเบี้ยรอตตัดบัญชี	1,472.72 33.30	1,273.73 78.36	1,195.37 54.06	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตรา ดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไป ตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทาง เดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1และ3

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวด สามเดือน สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัทฯ เป็นผู้ควบคุมธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) โดยผ่านทางธนาคารแห่ง ประเทศไทยและกองทุนเพื่อการฟื้นฟูและ พัฒนาระบบสถาบันการเงิน	<p>1.บริษัทฯ ทำสัญญาวางเงินกู้ประเภท เงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) จำนวนเงิน 3,000 ล้านบาท มีการใช้วงเงินกู้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดเงินคงค้าง 2,260.73 - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ 18.95 - ดอกเบี้ยจ่าย 18.95 <p>2.บริษัทฯ ทำสัญญาวางเงินกู้ประเภท เงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) จำนวนเงิน 3,500 ล้านบาท มีการใช้วงเงินกู้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดเงินคงค้าง 3,500.00 - ดอกเบี้ยจ่าย 9.84 - ดอกเบี้ยค้างจ่าย 9.84 				<p>- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตรา ดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไป ตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทาง เดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p> <p><u>หมายเหตุ</u></p> <p>-อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2564 -66 เป็น อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติ ของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกัน กับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการ อื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p> <p><u>หมายเหตุ</u></p> <p>-อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2564 -66 เป็น อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติ</p>

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวด สามเดือน สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
		<p>3.บริษัทฯ ขายหุ้นกู้ให้แก่ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน)</p> <p>- มูลค่าหุ้นกู้ 832.00</p> <p>- ดอกเบี้ยจ่าย</p> <p>- ดอกเบี้ยค้างจ่าย</p> <p>- ดอกเบี้ยตามแผนฟื้นฟู 3.08</p> <p>4.บริษัทฯ ขายบริการให้เช่าสำนักงาน ตู้ ATM ค่าน้ำ-ไฟ และ Lease line แก่ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)</p> <p>- ยอดรายได้รวม 0.64</p> <p>- ยอดลูกหนี้ค้าง 0.21</p> <p>5.บริษัทฯ ซื้อบริการรับ-ส่ง เงินสด ของบริษัทฯ และจ่ายค่าธรรมเนียมจัด จำหน่าย หุ้นกู้ให้แก่ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)</p> <p>- ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.00</p> <p>- ยอดเจ้าหนี้ค้าง 0.13</p>	832.00	832.00	832.00	<p>ของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกัน กับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการ อื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p> <p>- ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1</p> <p>- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p> <p>- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p>

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวด สามเดือน สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
บริษัท ไปรษณีย์ ไทย จำกัด	กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด และของบริษัทฯ	1.บริษัทฯ ซื้อบริการฝากส่งไปรษณีย์ ในประเทศและต่างประเทศ และซื้อ อุปกรณ์จาก บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.07 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.00 2.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้แก่ บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด - ยอดรายได้รวม 0.00 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.00	0.07 0.00 0.00	0.27 0.00 0.00	0.14 0.00 0.00	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	กระทรวงการคลังซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัทฯมีอำนาจควบคุมการท่องเที่ยว แห่งประเทศไทย	1.บริษัทฯ จ่ายค่าโฆษณา และ ส่งเสริมการขาย ให้แก่ การท่องเที่ยว แห่งประเทศไทย - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.00 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.52	0.00 0.52	0.00 0.52	0.00 0.24	-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวด สามเดือน สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
		2.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้เช่าสำนักงานแก่การท่องเที่ยว แห่งประเทศไทย - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้ค้าง	16.23 8.19	16.17 5.23	10.15 1.13	-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)	กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) และของ บริษัทฯ	1.บริษัทฯ จ่ายค่าโฆษณา ให้แก่ บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้าง	0.00 0.53	0.00 0.87	0.00 0.87	-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวด สามเดือน สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)	กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และของ บริษัทฯ	<p>1.บริษัทฯ ซื้อน้ำมันรถยนต์และและ น้ำมันหล่อลื่นจากบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)</p> <p>- ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.00</p> <p>- ยอดเจ้าหนี้ค้าง 0.10</p> <p>- เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู 1.19</p> <p>- ดอกเบี้ยรอดัดบัญชี 0.31</p> <p>2.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้บริการสอบเทียบเครื่องมือ วัด (AC Dielectric Tester) ให้แก่บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)</p> <p>- ยอดรายได้รวม 6.61</p> <p>- ยอดลูกหนี้ค้าง 6.56</p>				<p>- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p> <p>- ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1</p> <p>- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p>

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวด สามเดือน สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	<p>1.บริษัทฯ ประกอบกิจการและเช่าพื้นที่ในเขตท่าอากาศยานต่างๆ เพื่อใช้สำหรับจอดอากาศยาน จอดพาดหน้า ขนถ่ายสินค้า เก็บอุปกรณ์ภาคพื้นดิน เก็บตู้คอนเทนเนอร์ ที่ทำการสำนักงานสายการบิน และบริการอื่นๆ จากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)</p> <p>- ยอดค่าใช้จ่ายรวม 1,828.10</p> <p>- ยอดเจ้าหนี้ค้าง 1,090.28</p> <p>2.บริษัทฯ มีรายได้จากการขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และได้รับส่วนแบ่งรายได้ 2% จากการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน (Passenger Service Charges) ให้กับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)</p>				<p>-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p> <p>-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p>

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวด สามเดือน สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
		- ยอดขายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	14.40 46.09	18.52 33.70	0.51 13.97	
บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)	กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	1.บริษัทฯ ขายหุ้นกู้ให้แก่ บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) - มูลค่าหุ้นกู้ - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย - ดอกเบี้ยตามแผนฟื้นฟู	933.00 3.45	933.00 13.99	933.00 17.48	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตรา ดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไป ตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทาง เดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวด สามเดือน สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
		2.บริษัทฯ เช่าช่องสัญญาณ อินเทอร์เน็ตจาก บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้าง	0.00 2.51	0.00 2.51	0.25 2.51	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน)	กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) และของ บริษัทฯ	1.บริษัทฯ ขายหุ้นกู้ให้แก่ บริษัท ที โอที จำกัด (มหาชน) - มูลค่าหุ้นกู้ - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย - ดอกเบี้ยตามแผนฟื้นฟู	415.00 6.22	415.00 6.22	415.00 7.11	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตรา ดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไป ตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทาง เดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวด สามเดือน สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
		2.บริษัทฯ เช่าเส้นใยแก้วนำแสงจาก บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้าง	0.00 7.09	0.00 7.09	0.42 7.07	-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
สถาบันการบิน พลเรือน	กระทรวงการคลังซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมสถาบันการบิน พลเรือน	1.บริษัทฯ จัดส่งนักบินบริษัทฯ ไป อบรมด้านกิจการบิน จาก สถาบันการ บินพลเรือน - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้าง	0.00 10.00	0.00 10.00	0.00 10.00	-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวด สามเดือน สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด (บริษัทย่อย)	บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 55 ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นายชาย เอี่ยมศิริ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด - นายกรกฎ ชาตะสิงห์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด - นายตรีศ พรหมโอบล บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด	1.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบินและให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์ คอมพิวเตอร์ ให้แก่ บริษัท ไทย - อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด - ยอดรายได้รวม 1.21 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 1.77				-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวด สามเดือน สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด (บริษัทย่อย)	บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุมผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นางจันทร์ภา โขดิกเสถียร บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของ บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด	1.บริษัทฯ ซื้อบริการจัดส่งพนักงานแรงงานภายนอก เพื่อปฏิบัติงานในบริษัทฯ จากบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 187.07 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 189.85 2.บริษัทฯ ให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์สำนักงานให้แก่ บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด - ยอดรายได้รวม 0.89 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 1.86	187.07 0.89 1.86	376.97 3.56 1.37	178.60 0.50 1.59	-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน -กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวด สามเดือน สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
บริษัท ไทยไฟลท์- เทรนนิ่ง จำกัด (บริษัทย่อย)	บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด โดยถือหุ้นประมาณ ร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - เรือโท สุพจน์ เจริญสุข บริษัทฯ แต่งตั้งให้ ไปดำรงตำแหน่งกรรมการ ของ บริษัท ไทย ไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด - นางอรอนงค์ ชุณหะมาน บริษัทฯ แต่งตั้งให้ ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของ บริษัท ไทย ไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด	1.บริษัทฯ ให้บริการใช้เครื่องมือและ อุปกรณ์ในการฝึกอบรมด้านการบิน และให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและ อุปกรณ์สำนักงาน ให้แก่ บริษัท ไทย ไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด - ยอดรายได้รวม 5.45 - ยอดลูกหนี้ค้าง 0.44 2.บริษัทฯ ซื้อบริการ การฝึกอบรม พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน จาก บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.34 - ยอดเจ้าหนี้ค้าง 0.45				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวด สามเดือน สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
บริษัท ทัวร์เอ็อง หลวง จำกัด (บริษัทย่อย)	บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเขต จำกัด ประมาณร้อยละ 49 และมี อำนาจควบคุม ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นายกรกฎ ชาตะสิงห์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไป ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ทัวร์เอ็อง หลวง จำกัด	1.บริษัทฯ จ่ายค่าตอบแทน (Commission) จากการจำหน่าย ผลิตภัณฑ์ของบริการเอ็องหลวง ให้แก่บริษัท ทัวร์เอ็องหลวง จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 2.บริษัทฯ ขายทัวร์เอ็องหลวงให้แก่ บริษัททัวร์เอ็องหลวง จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้ค้าง	0.00	2.05	0.00	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด (บริษัทย่อย)	บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ไทย สมายล์แอร์เวย์ จำกัด ร้อยละ 100 ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นายชาย เอี่ยมศิริ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรง ตำแหน่งกรรมการของบริษัทไทยสมายล์แอร์ เวย์ จำกัด	1.บริษัทฯ ซื้อบริการ Block Space จากบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้าง	1,209.32 383.07	2,995.72 490.16	342.06 0.00	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไป ตามราคาตลาด

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวด สามเดือน สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
	<ul style="list-style-type: none"> - นายกรกฎ ชาติสิงห์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด - นางจันทริกา โชติกเสถียร บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด - นางเจ็ด โคม เทอดสิทธิ์ศักดิ์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด 	<p>2.บริษัทฯ ให้บริการเช่าเครื่องบิน การบริการภาคพื้นดิน ลานจอดสนามบิน ค่าเบี่ยประกันเครื่องบิน บัตรผ่านขึ้นเครื่องบิน ฝีกนักบินใช้เครื่องบินจำลอง และอาหารขึ้นเครื่องบิน</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง 	<p>1,090.64</p> <p>11,207.12</p>	<p>3,346.78</p> <p>10,885.92</p>	<p>1,323.53</p> <p>8,384.46</p>	<ul style="list-style-type: none"> - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวด สามเดือน สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
บริษัท คอนมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด (บริษัทร่วม)	บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท คอนมือง อินเตอร์ เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด ประมาณ ร้อยละ 40 ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ -นางเจดโฌม เทอดศิริศักดิ์ บริษัทฯ แต่งตั้ง ให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทคอน มือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด	1.บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักของ บริษัท คอนมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด สำหรับ ผู้โดยสารของ บริษัทฯ - ยอดค่าใช้จ่ายรวม	0.00	0.00	0.00	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวด สามเดือน สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
บริษัท คริวการบิน ภูเก็ต จำกัด (บริษัทร่วม)	บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท คริวการบิน ภูเก็ต จำกัด ประมาณร้อยละ 30 ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นางวรางคณา ลือโรจน์วงศ์ บริษัทฯ แต่งตั้ง ให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการ ของ บริษัท คริวการบิน ภูเก็ต จำกัด - นายตราด พรหมโบล บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไป ดำรงตำแหน่งกรรมการ ของ บริษัท คริวการ บิน ภูเก็ต จำกัด	1.บริษัทฯ ซื้ออาหารและบริการจาก บริษัท คริวการบินภูเก็ต จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 41.16 - ยอดเจ้าหนี้ค้าง 0.00 - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู 16.25 - ดอกเบี้ยรอดตัดบัญชี 4.18 2.บริษัทฯ มีรายได้จากการขาย วัตถุดิบและการให้บริการแก่บริษัท คริวการบินภูเก็ต จำกัด - ยอดรายได้รวม 0.00 - ยอดลูกหนี้ค้าง 0.00	41.16	38.93	0.04	-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1 -กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวด สามเดือน สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
บริษัท โรงแรมท่า อากาศยานสุวรรณ ภูมิ จำกัด (บริษัทร่วม)	บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท โรงแรมท่าอากาศ ยานสุวรรณภูมิ จำกัด ประมาณร้อยละ 30 ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นางวรางคณา ลือโรจน์วงศ์ บริษัทฯ แต่งตั้ง ให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการ ของ บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด - นายเชิดพันธ์ โชติคุณ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไป ดำรงตำแหน่งกรรมการ ของ บริษัท โรงแรม ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด	1.บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักจาก บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณ ภูมิ จำกัด สำหรับผู้โดยสารของ บริษัทฯ - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.00 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 2.16 - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู 1.72 - ดอกเบี้ยรอตตัดบัญชี 0.44				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท วิทยุการบิน แห่งประเทศไทย จำกัด (บริษัทร่วมลงทุน)	กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และของบริษัทฯ บริษัทฯ ถือหุ้นประมาณร้อยละ 0.24 ใน บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	1.บริษัทฯ ซื้อบริการนำร่อง (Navigation) และเช่าอุปกรณ์สื่อสาร จากบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย ไทย จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 164.23 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 104.14				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวด สามเดือน สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
		2.บริษัทฯ ขยายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้บริการขนส่งแก่บริษัท วิทยุ การบินแห่งประเทศไทย จำกัด - ยอดขายได้รวม	0.00	0.00	0.00	-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

หมายเหตุ

- หลังจากที่ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการและคำร้องขอแก้ไขแผนตามมติที่ประชุมของเจ้าหนี้เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2564 บริษัทได้ดำเนินการปรับปรุงมูลค่าหนี้สำหรับหนี้สินทางการเงินที่มูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย โดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงและพิจารณาว่าหนี้สินทางการเงินก่อนปรับปรุง และหลังปรับปรุงมีผลแตกต่างกันอย่างมีสาระสำคัญหรือไม่สำหรับหนี้สินทางการเงินที่มีผลแตกต่างกันอย่างมากจะรับรู้หนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยใช้วิธีการคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด ผลแตกต่างระหว่างมูลค่าตามบัญชีของหนี้สินทางการเงินก่อนปรับปรุงและมูลค่าปัจจุบันของหนี้สินทางการเงินที่คำนวณใหม่ บริษัทรับรู้เป็นกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ดอกเบี้ยจ่ายด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด หากหนี้สินทางการเงินดังกล่าวไม่มีผลแตกต่างกันอย่างมาก บริษัทจะปรับปรุงกระแสเงินสดภายใต้เงื่อนไขใหม่โดยใช้อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม ผลแตกต่างที่เกิดขึ้นจะรับรู้เป็นกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ดอกเบี้ยจ่ายด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม
- อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2564-66 เป็นอัตราตาม ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการ (วันที่ 15 มิถุนายน 2564)
- เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินต่างประเทศผ่านผู้ถือหุ้นใหญ่ เป็นเงินกู้ยืมที่กระทรวงการคลังทำสัญญาเงินกู้กับสถาบันการเงินต่างประเทศ และกระทรวงการคลังได้ให้บริษัทกู้ยืมต่อ เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนที่แก้ไข เจ้าหนี้กลุ่มที่ 4 เจ้าหนี้เงินกู้ยืมจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ที่ไม่ใช่สถาบันการเงิน ปรับเปลี่ยนวิธีการชำระหนี้เป็นได้รับชำระหนี้ด้วยการแปลงหนี้เงินต้นเป็นทุนหุ้นสามัญ ตามแผนฟื้นฟูกิจการที่แก้ไข ดังนั้นบริษัทจึงปรับปรุงมูลค่าหนี้ให้ เป็นไปตามคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ วัตถุประสงค์หนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรมโดยใช้วิธีคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด
- เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนที่แก้ไข เจ้าหนี้กลุ่มที่ 6 เจ้าหนี้สถาบันการเงินไม่มีประกันปรับเปลี่ยนวิธีการชำระหนี้เป็นได้รับชำระหนี้ด้วยการแปลงหนี้เงินต้นเป็นทุนหุ้นสามัญ ตามแผนฟื้นฟูกิจการที่แก้ไข ด้วยเหตุนี้ บริษัทปรับปรุงมูลค่าหนี้ให้ เป็นไปตามคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ วัตถุประสงค์หนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรมโดยใช้วิธีคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด

6.2 ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของรายการระหว่างกัน

สำหรับการเข้าทำรายการระหว่างกันข้างต้นนั้น บริษัทฯ มีวัตถุประสงค์เพื่อก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยเป็นการดำเนินการตามปกติของธุรกิจ ทั้งนี้ ราคาที่ซื้อ/ขาย หรือให้/รับบริการจากบริษัทที่เกี่ยวข้อง 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.)