

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับไตรมาส 2 ปี 2566 สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2566 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

1. บทสรุปผู้บริหาร

ในไตรมาสที่ 2 ของปี 2566 ภาพรวมเศรษฐกิจโลกขยายตัวตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจในภาคบริการที่ดีขึ้น เป็นสำคัญ โดยเฉพาะการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ ซึ่งประเทศเศรษฐกิจหลักมีการขยายตัวดีขึ้นตั้งแต่ไตรมาสที่ 1 ของปี 2566 ทั้งสหรัฐฯ ยุโรป จีน ญี่ปุ่น และจีน ขณะที่ภาคการผลิตชะลอตัวตามอุปสงค์โลกที่ปรับลดลงจากความกังวลต่ออัตราเงินเฟ้อที่อยู่ในระดับสูงต่อเนื่อง ส่งผลให้หลายประเทศยังคงดำเนินนโยบายการเงินที่เข้มงวดแม้อัตราเงินเฟ้อเริ่มชะลอตัวลง ประกอบกับการค้าโลกที่ยังมีแนวโน้มเผชิญข้อจำกัดจากปัญหาความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ อาทิ รัสเซีย-ยูเครน และ สหรัฐฯ-จีน ส่งผลให้ภาคการผลิตและนำเข้าของจีนยังทยอยฟื้นตัวจากสินค้าคงคลังที่ยังอยู่ในระดับสูงและมาตรการกีดกันการค้าจากสหรัฐฯ ทำให้เศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชียได้รับผลดีจากการเปิดประเทศของจีนเพียงเล็กน้อย

อุตสาหกรรมการบินโลกในไตรมาสที่ 2 ของปี 2566 ฟื้นตัวดีต่อเนื่องจากปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสารระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นตามความต้องการเดินทางคงค้าง และการเปิดประเทศของจีน ในขณะที่การขนส่งสินค้าได้รับผลกระทบจากสถานะเศรษฐกิจชะลอตัวและการกีดกันทางการค้าที่เพิ่มขึ้น โดยจากรายงานของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ภาพรวมปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ (Revenue Passenger Kilometers: RPK) เดือนเมษายน - มิถุนายน 2566 ขยายตัวเฉลี่ย 38.6% เป็นการขยายตัวของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ 40.9% ในขณะที่ปริมาณการขนส่งสินค้า (Revenue Freight Ton-Kilometers: RFTK) หดตัวเฉลี่ย 5.1% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน สำหรับภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก สมาคมสายการบินเอเชียแปซิฟิก (AAPA) รายงานจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศเพิ่มขึ้น 194.4% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) และ ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers: ASK) เพิ่มขึ้น 159.9% และ 136.8% ตามลำดับ อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor: CF) เพิ่มขึ้นจาก 73.0% เป็น 80.1% ในขณะที่ ปริมาณการขนส่งสินค้า (Revenue Freight Ton-Kilometers: RFTK) ลดลง 6.9% ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (Available Dead Load Kilometer: ADTK) เพิ่มขึ้น 5.5% อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor: FLF) ลดลงจาก 68.3% เป็น 60.2%

เศรษฐกิจประเทศไทยในไตรมาสที่ 2 ของปี 2566 ขยายตัวต่อเนื่องจากการฟื้นตัวของภาคการท่องเที่ยว และการบริโภคภาคเอกชนตามการผ่อนคลายและยกเลิกข้อจำกัดการเดินทางระหว่างประเทศทั้งของประเทศไทยและทั่วโลก โดยเฉพาะการเปิดประเทศของจีน รวมถึง อัตราเงินเฟ้อครึ่งปีแรกชะลอตัวจากราคาพลังงานที่ปรับลดลงแต่ยังคงอยู่ในระดับสูง ในช่วงเดือนเมษายน - มิถุนายน 2566 นักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าประเทศไทยมีจำนวนรวม 6.4 ล้านคน ขยายตัว 306.5% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน คิดเป็นสัดส่วน 71.4% ของช่วงก่อนวิกฤตปี 2562 โดยเป็นนักท่องเที่ยวจากภายในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก 77.9% ซึ่งภูมิภาคอาเซียนมีสัดส่วนสูงสุดที่ 39.0% นักท่องเที่ยวเข้าไทย 5 อันดับแรก ได้แก่ มาเลเซีย จีน อินเดีย เกาหลีใต้ และเวียดนาม โดยนักท่องเที่ยวจีนเดินทางเข้าไทยเพิ่มขึ้นต่อเนื่องจาก 2,963 คนต่อวันในเดือนมกราคม 2566 เป็น 10,396 คนต่อวันในเดือนมิถุนายน 2566 สะสม 6 เดือนแรกของปี 2566 รวม 1.4 ล้านคน สอดคล้องกับการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินของประเทศ จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางเข้าออกประเทศไทยผ่านท่าอากาศยานหลัก 6 แห่ง ในเดือนเมษายน - มิถุนายน 2566 มีจำนวนรวมประมาณ 24.9 ล้านคน เพิ่มขึ้น 85.2% โดยเป็นผู้โดยสารเดินทางระหว่าง

ประเทศมากกว่า 50% หรือประมาณ 13.9 ล้านคน คิดเป็นอัตราเติบโตสูงถึง 243.0% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน

ไตรมาสที่ 2 ปี 2566 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ยังคงดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ อย่างเข้มข้นต่อเนื่อง ทั้งการหารายได้จากการขนส่งที่มีกำไรเติบโตอย่างมีนัยสำคัญ การปรับปรุงประสิทธิภาพฝูงบิน และการหาประโยชน์จากทรัพย์สินรองที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจ โดยในไตรมาสนี้มี การดำเนินงานที่สำคัญ ได้แก่

- การดำเนินการตามแผนการปรับปรุงประสิทธิภาพฝูงบิน : รับมอบเครื่องบินแบบ A350-900 จำนวน 2 ลำ ซึ่งจะเริ่มปฏิบัติการบินตั้งแต่ 1 กรกฎาคม 2566 เพื่อรองรับแผนการเพิ่มความถี่เที่ยวบินในเมืองสำคัญ เช่น กวางเจา เซี่ยงไฮ้ ปักกิ่ง เป็นต้น เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพฝูงบินให้รองรับการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบิน และเพิ่มประสิทธิภาพในการสร้างรายได้ให้กับบริษัทฯ ทั้งในปัจจุบันและในอนาคต

- การหาประโยชน์จากทรัพย์สินรองที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจ : จำหน่ายเครื่องบินแบบ B747-400 จำนวน 1 ลำและ B737-400 จำนวน 1 ลำ รวมทั้งเครื่องยนต์อะไหล่ที่ไม่ได้ใช้งานแล้ว จำนวน 4 เครื่องยนต์ ซึ่งส่งมอบให้กับผู้ซื้อแล้ว นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จำหน่ายหุ้นในบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด จำนวน 1,868 หุ้น ซึ่งบริษัทฯ ได้รับเงิน และโอนหุ้นให้ผู้ซื้อแล้ว

- การปรับโครงสร้างการดำเนินธุรกิจกลุ่มธุรกิจการบิน : เมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม 2566 คณะกรรมการเจ้าหน้าที่ของบริษัทฯ ได้มีมติเห็นชอบการปรับโครงสร้างการดำเนินธุรกิจกลุ่มธุรกิจการบินของบริษัทฯ ตามแนวทางที่คณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการและฝ่ายบริหารนำเสนอ โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการฝูงบินให้สามารถวางแผนและพัฒนาเครือข่ายเส้นทางบินและเที่ยวบินให้ครอบคลุมความต้องการของผู้โดยสารได้อย่างไร้รอยต่อ และคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 2566 โดยในไตรมาสที่ 2 ปี 2566 ได้รับโอนเครื่องบิน A320-200 จำนวน 3 ลำ เข้ามาประจำฝูงบินของบริษัทฯ เพื่อเตรียมทำการบินในเส้นทางระหว่างประเทศ ได้แก่ เคลีมูไบ ย่างกุ้ง และธากา โดยบริษัทฯ จะทำการทยอยรับโอนเครื่องบินจนครบ 20 ลำต่อไป

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้รับรางวัล 1 ใน 10 สายการบินที่มีพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินที่ดีที่สุดของโลก (World's Best Airline Cabin Crew) และสายการบินที่มีพนักงานให้บริการที่ดีที่สุดของเอเชีย (Best Airline Staff in Asia) จากการประกาศรางวัลของสกายแทร็กซ์ ประจำปี 2566 (The 2023 Skytrax World Airline Awards) ซึ่งรางวัลดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงการให้บริการของบริษัทฯ อยู่ในระดับมาตรฐานที่นานาชาติยอมรับ ทั้งนี้ บริษัทฯ จะยังคงมุ่งมั่นพัฒนาคุณภาพทั้งการให้บริการและผลิตภัณฑ์ให้ดียิ่งขึ้นต่อไปในทุกด้าน เพื่อให้ผู้โดยสารได้รับความพึงพอใจสูงสุดต่อไป

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีเครื่องบินที่ใช้ทำการบินทั้งสิ้น 67 ลำ โดยมีอัตราการใช้ประโยชน์ของเครื่องบิน 11.8 ชั่วโมง มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้น 47.2% ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้น 93.1% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 79.2% สูงกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ยที่ 60.3% และมีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 3.35 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 66.7% สำหรับด้านการขนส่งสินค้ามีปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ADTK) สูงกว่าปีก่อน 49.9% ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) สูงกว่าปีก่อน 10.9% อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ยเท่ากับ 51.1% ขณะที่ปีก่อนเฉลี่ยเท่ากับ 69.0%

ในไตรมาสที่ 2 ปี 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงินไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว 8,576 ล้านบาท สูงกว่าช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน 9,875 ล้านบาท โดยมีรายได้รวมทั้งสิ้น 37,381 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 15,855 ล้านบาท (73.7%) สาเหตุหลักจากรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 17,736 ล้านบาท (132.5%) โดยบริษัทฯ ได้เพิ่มความถี่เที่ยวบินในเส้นทางบินยอดนิยม และมีจุดบินเพิ่มขึ้นจากไตรมาสที่ 2 ของปีก่อน จำนวน 7 จุดบิน ได้แก่ ปักกิ่ง เชียงไฮ้ กุหนิง กวางเจา เจิงตู ฮานตะ และฟูกู โอคะ นอกจากนี้บริษัทฯ มีรายได้จากการบริการอื่นๆ เพิ่มขึ้น 332 ล้านบาท (20.6%) ซึ่งหน่วยธุรกิจส่วนใหญ่มีรายได้เพิ่มขึ้นจากจำนวนผู้โดยสารของสายการบินลูกค้าเพิ่มขึ้น ยกเว้นรายได้จากธุรกิจคลังสินค้า โดยมีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 28,805 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 5,980 ล้านบาท (26.2%) สาเหตุหลักจากค่าใช้จ่ายดำเนินงานที่แปรผันตามปริมาณการผลิตและ/หรือปริมาณการขนส่งเพิ่มขึ้น และสำหรับต้นทุนทางการเงิน (ซึ่งเป็นการรับรู้ต้นทุนทางการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 : TFRS 9) มีการรับรู้ต้นทุนจำนวน 3,967 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 865 ล้านบาท (27.9%)

อย่างไรก็ตามในไตรมาสนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว-สุทธิ เป็นค่าใช้จ่ายรวม 2,643 ล้านบาท ส่วนใหญ่เกิดจากขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ และผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 ถึงแม้จะมีกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ ก็ตาม ส่งผลให้บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีกำไรสุทธิจำนวน 2,273 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 5,486 ล้านบาท โดยเป็นกำไรส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 2,262 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 1.04 บาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุนต่อหุ้น 1.48 บาท โดยมี EBITDA หลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน รวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) เป็นกำไรจำนวน 9,307 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 7,245 ล้านบาท

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานไตรมาส 2 ปี 2566

งบการเงินรวมสำหรับไตรมาส 2 ปี 2566 ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อย 5 บริษัท ได้แก่ 1) บริษัท ไทย-อะมาคิอุสเซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด 2) บริษัท วิงสเปน เซอร์วิสเชส จำกัด 3) บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด 4) บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด และ 5) บริษัท ทัวร์เอียงหลวง จำกัด

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) - งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

	เม.ย.-มิ.ย.			
	2566	2565	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	37,381	21,526	+15,855	+73.7
- ค่าโดยสารและค่าน้ำมันอากาศยาน	31,125	13,389	+17,736	+132.5
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	3,832	6,414	-2,582	-40.3
- รายได้กิจการอื่น	1,943	1,611	+332	+20.6
- อื่นๆ	481	112	+369	+329.5
ค่าใช้จ่ายรวม	28,805	22,825	+5,980	+26.2
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	10,244	8,946	+1,298	+14.5
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบิน	18,561	13,879	+4,682	+33.7
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน				
ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	8,576	(1,299)	+9,875	+760.2
ต้นทุนทางการเงิน	3,967	3,102	+865	+27.9
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	4,609	(4,401)	+9,010	+204.7
กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้	942	5,482	-4,540	-82.8
กำไรจากการขายสินทรัพย์	4	325	-321	-98.8
ส่วนแบ่งกำไร (ขาดทุน) จากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	5	(5)	+10	+200.0
การปรับปรุงผลประโยชน์พนักงานจากการปรับโครงสร้างองค์กร	-	237	-237	-100.0
กำไรจากการขายเงินลงทุน	-	13	-13	-100.0
เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างงาน	-	(11)	+11	+100.0
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้ และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน	(1)	(8)	+7	+87.5
โครงการร่วมใจจากองค์กร	(76)	274	-350	-127.7
ปรับปรุงค่าชดเชยวันหยุดสำหรับพนักงานที่พ้นสภาพ	(92)	-	-92	-
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9	(95)	(35)	-60	-171.4
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(3,330)	(4,290)	+960	+22.4
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	1,966	(2,419)	+4,385	+181.3
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	2,273	(3,213)	+5,486	+170.7
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	2,262	(3,221)	+5,483	+170.2
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	1.04	(1.48)	+2.52	+170.3

		เม.ย.-มิ.ย.			
		2566	2565	เปลี่ยนแปลง	
				ล้านบาท	%
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ					
EBITDA หลังหักค่าเช่าเครื่องบิน	(ล้านบาท)	9,307	2,062	+7,245	+351.4
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	3.35	2.01	+1.34	+66.7
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	13,206	8,972	+4,234	+47.2
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	10,457	5,414	+5,043	+93.1
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	79.2	60.3		+18.9
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-ก.ม.)	2.97	2.46	+0.51	+20.7
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	697	465	+232	+49.9
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	356	321	+35	+10.9
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	51.1	69.0		-17.9
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	82,279	88,257	-5,978	-6.8
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-ก.ม.)	10.53	19.78	-9.25	-46.8
จำนวนเครื่องบิน ณ 30 มิ.ย.	(ลำ)	74	91	-17	-18.7
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	65,345	45,690	+19,655	+43.0
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	11.8	9.8	+2.0	+20.4
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		34.4783	34.3970	+0.0813	+0.2
1 EUR : THB		37.5072	36.6388	+0.8684	+2.4
100 JPY : THB		25.1250	26.5415	-1.4165	-5.3
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	100.42	150.12	-49.70	-33.1

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

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

รายได้

ในไตรมาสที่ 2 ปี 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) จำนวน 37,381 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 15,855 ล้านบาท (73.7%) โดยมีรายละเอียดของรายได้ดังนี้

- **รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน**

รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินจำนวน 31,125 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 17,736 ล้านบาท (132.5%) สาเหตุหลักเกิดจาก

- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 93.1% คิดเป็นเงินประมาณ 12,400 ล้านบาท ในขณะที่มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 47.2% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 79.2% สูงกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ย 60.3%

- รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) เพิ่มขึ้น 0.51 บาท (20.7%) หรือประมาณ 5,300 ล้านบาท

- **รายได้จากการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์**

รายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์ จำนวน 3,832 ล้านบาท ลดลง 2,582 ล้านบาท (40.3%) เป็นผลจากมีรายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าประกันภัย) เท่ากับ 10.53 บาท ลดลง 9.25 บาท (46.8%) หรือประมาณ 3,300 ล้านบาท โดยมีอัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ย 51.1% ต่ำกว่าปีก่อนที่เฉลี่ย 69.0% ถึงแม้ว่าจะมีปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) เพิ่มขึ้น 10.9% คิดเป็นเงินประมาณ 700 ล้านบาท

- **รายได้กิจการอื่น** ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจ ได้แก่ การบริการภาคพื้น ครีวการบิน การบริการคลังสินค้า และรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่นๆ รวมจำนวน 1,943 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 332 ล้านบาท (20.6%) โดยหน่วยธุรกิจส่วนใหญ่มีรายได้เพิ่มขึ้นจากจำนวนผู้โดยสารของสายการบินลูกค้าเพิ่มขึ้น ยกเว้นรายได้จากธุรกิจคลังสินค้า

- **รายได้อื่น** สูงกว่าปีก่อน 369 ล้านบาท เนื่องจากดอกเบี้ยรับเพิ่มขึ้นจากเงินสดที่เพิ่มขึ้น

ค่าใช้จ่าย

ในไตรมาสที่ 2 ปี 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) 28,805 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 5,980 ล้านบาท (26.2%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- **ค่าน้ำมันเครื่องบิน** จำนวน 10,244 ล้านบาท คิดเป็น 35.6% ของค่าใช้จ่ายรวม เพิ่มขึ้น 1,298 ล้านบาท (14.5%) เป็นผลมาจากจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น ทำให้มีปริมาณการใช้น้ำมันสูงกว่าปีก่อน ประกอบกับเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอ่อนค่าลงเมื่อเทียบกับปีก่อน ทำให้ค่าน้ำมันเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทเพิ่มขึ้น ในขณะที่ราคาน้ำมันเฉลี่ยต่ำกว่าปีก่อน 33.1%

- **ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมันเครื่องบิน** มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 18,561 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4,682 ล้านบาท (33.7%) โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	เม.ย.-มิ.ย.			
	2566	2565	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
ค่าใช้จ่าย				
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	2,430	1,976	+454	+23.0
ค่าบริการการบิน	3,366	2,016	+1,350	+67.0
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	1,000	574	+426	+74.2
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	3,771	2,555	+1,216	+47.6
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	2,765	2,692	+73	+2.7
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	685	1,309	-624	-47.7
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	1,344	635	+709	+111.7
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	1,642	1,181	+461	+39.0
ค่าใช้จ่ายอื่น	1,558	941	+617	+65.6
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบิน	18,561	13,879	+4,682	+33.7

สรุปค่าใช้จ่ายที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญ ได้แก่

- ค่าใช้จ่ายในส่วนที่แปรผันตามปริมาณการผลิตและ/หรือ ปริมาณการขนส่ง และ/หรือจำนวนผู้โดยสาร (Variable Cost) ซึ่งประกอบด้วย ค่าบริการการบิน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา รวมทั้งค่าเช่าเครื่องบิน (Power by the Hour) ที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง ตามที่บริษัทฯ ได้จัดทำข้อตกลง (Letter of Intent :LOI) รวมจำนวน 11,808 ล้านบาท สูงกว่าช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน 3,538 ล้านบาท (42.8%) โดยเพิ่มขึ้นตามปริมาณการผลิตและปริมาณการขนส่ง อย่างไรก็ตามค่าเช่าเครื่องบิน (Power by the Hour) ลดลง เนื่องจากครบอายุสัญญา
- ค่าใช้จ่ายคงที่ (Fixed Cost) ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และค่าใช้จ่ายอื่น มีจำนวนรวม 6,753 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 1,144 ล้านบาท (20.4%) โดยมีรายละเอียดดังนี้
 - ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน (ไม่รวมสำรองเงินชดเชยพนักงานที่เข้าร่วมโครงการร่วมใจจากองค์กร และรายการปรับปรุงค่าชดเชยวันหยุดของพนักงานที่พ้นสภาพ) มีจำนวน 2,430 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 454 ล้านบาท (23.0%) สาเหตุหลักเกิดจากการปรับเพิ่มการจ่ายเงินเดือนของนักบินและลูกเรือที่ปรับลดจากผลกระทบ COVID-19 ตามจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น การปรับฐานเงินเดือนพนักงาน รวมทั้งมีการจ้างแรงงานภายนอกเพิ่มขึ้น
 - ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย มีจำนวน 2,765 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 73 ล้านบาท (2.7%) สาเหตุหลักจากการปรับปรุงค่าเสื่อมราคาของเครื่องบินที่มีการกลับรายการด้อยค่าเมื่อสิ้นปี 2565 ประกอบกับการปรับมูลค่าสิทธิการใช้ของเครื่องบินตามสัญญาเช่าตามอัตราดอกเบี้ยที่มีกำหนดในสัญญา
 - ค่าใช้จ่ายอื่นๆ มีจำนวน 1,558 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 617 ล้านบาท (65.6%) สาเหตุหลักจากค่าจ้างเหมาจ่ายแรงงานภายนอก นอกจากนั้นค่าสาธารณูปโภคที่เพิ่มขึ้นตามปริมาณการผลิต และค่าไฟฟ้าแปรผัน (FT) ที่เพิ่มขึ้น

- **ต้นทุนทางการเงิน** ซึ่งเป็นการรับรู้ต้นทุนทางการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 (TFRS 9) จำนวน 3,967 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 865 ล้านบาท (27.9%)

กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ จำนวน 942 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากการยกเลิกสัญญาที่มีภาระเกินควรกว่าประโยชน์ที่จะพึงได้ กำไรจากการตัดรายการหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีทุนตัดจำหน่าย และขาดทุนจากการปรับปรุงหนี้สินให้เป็นที่ไปตามคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4.2)

กำไรจากการขายสินทรัพย์ จำนวน 4 ล้านบาท ประกอบด้วย

- กำไรจากการขายสินทรัพย์อื่นๆ 22 ล้านบาท
- ขาดทุนจากการขาย Spare Engine Trent 500 4 เครื่องยนต์ 14 ล้านบาท
- ขาดทุนจากการขายเครื่องบิน จำนวน 4 ล้านบาท

โครงการร่วมใจจากองค์กร Mutual Separation Plan (“MSP”) เงินชดเชยสำหรับพนักงานที่เข้าโครงการ MSP B, C และ D ที่ได้รับอนุมัติให้ขยายเวลาการฟื้นฟูสภาพ จำนวน 76 ล้านบาท

ปรับปรุงค่าชดเชยวันหยุดสำหรับพนักงานที่ฟื้นฟูสภาพ 92 ล้านบาท

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน จำนวน 1 ล้านบาท จากการด้อยค่าอะไหล่เครื่องบินหมุนเวียนที่เสื่อมสภาพ

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นที่ไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 95 ล้านบาท

ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ จำนวน 3,330 ล้านบาท ประกอบด้วย ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Loss) จำนวน 2,845 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการปรับยอดเงินกู้รวมหนี้สินตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสินทรัพย์หนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวดจากการที่เงินบาทต่อเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ และสกุลยูโร อ่อนค่าเมื่อเทียบกับ ณ 30 มิถุนายน 2566 กับ ณ 31 มีนาคม 2566 และขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Loss) จำนวน 485 ล้านบาท

- **ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม** มีจำนวน 5 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 10 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ส่วนแบ่งกำไรในบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด 2 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 1 ล้านบาท
- ส่วนแบ่งกำไรในบริษัท คอนเน็ท อินเทอร์เน็ตชั้นแนล แอร์พอร์ตโฮเต็ล จำกัด 3 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีผลขาดทุน 2 ล้านบาท
- ไม่มีส่วนแบ่งกำไรหรือขาดทุนในบริษัท คริวการบินภูเก็ต จำกัด ในขณะที่ปีก่อนขาดทุน 4 ล้านบาท

EBITDA หลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขค่าเช่าเครื่องบินรวมค่าเช่าเครื่องบินคำนวณจากการใช้งานที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) ไตรมาสที่ 2 ปี 2566 มีกำไรจำนวน 9,307 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 7,245 ล้านบาท (351.4%)

สรุปผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย 6 เดือนแรกของปี 2566 (1 มกราคม - 30 มิถุนายน 2566)

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) - งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

	ม.ค.-มิ.ย.			
	2566	2565	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	78,889	32,706	+46,183	+141.2
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	66,103	17,865	+48,238	+270.0
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	8,195	11,634	-3,439	-29.6
- รายได้กิจการอื่น	3,903	2,950	+953	+32.3
- อื่นๆ	688	257	+431	+167.7
ค่าใช้จ่ายรวม	57,280	37,175	+20,105	+54.1
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	22,296	13,193	+9,103	+69.0
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบิน	34,984	23,982	+11,002	+45.9
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน				
ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	21,609	(4,469)	+26,078	+583.5
ต้นทุนทางการเงิน	7,515	5,293	+2,222	+42.0
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	14,094	(9,762)	+23,856	+244.4
กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้	3,582	6,995	-3,413	-48.8
กำไรจากการขายสินทรัพย์	366	617	-251	-40.7
ส่วนแบ่งกำไร (ขาดทุน) จากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	29	(17)	+46	+270.6
โครงการร่วมใจจากองค์กร	(141)	633	-774	-122.3
เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างงาน	-	(115)	+115	+100.0
การปรับปรุงผลประโยชน์พนักงานจากการปรับโครงสร้างองค์กร	-	237	-237	-100.0
กำไรจากการขายเงินลงทุน	-	16	-16	-100.0
ปรับปรุงจำนวน ไมล์สะสม	-	(628)	+628	+100.0
ปรับปรุงรายการที่เกี่ยวข้องกับการปรับมูลค่าสินทรัพย์สิทธิการใช้เครื่องบิน	-	(656)	+656	+100.0
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้				
และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน	(66)	(8)	-58	-725.0
ปรับปรุงค่าชดเชยวันหยุดสำหรับพนักงานที่พ้นสภาพ	(92)	-	-92	-
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9	(120)	(103)	-17	-16.5
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(3,214)	(2,946)	-268	-9.1
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	14,438	(5,737)	+20,175	+351.7
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	14,795	(6,457)	+21,252	+329.1
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	14,776	(6,467)	+21,243	+328.5
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	6.77	(2.96)	+9.73	+328.7

		ม.ค.-มิ.ย.			
		2566	2565	เปลี่ยนแปลง	
				ล้านบาท	%
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ					
EBITDA หลังหักค่าเช่าเครื่องบิน	(ล้านบาท)	23,361	684	+22,677	+3,315.4
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	6.87	3.03	+3.84	+126.7
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	26,505	14,979	+11,526	+76.9
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	21,567	7,366	+14,201	+192.8
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	81.4	49.2		+32.2
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-ก.ม.)	3.05	2.41	+0.64	+26.6
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	1,393	778	+615	+79.0
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	690	579	+111	+19.2
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	49.5	74.4		-24.9
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	159,709	152,279	+7,430	+4.9
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-ก.ม.)	11.65	19.88	-8.23	-41.4
จำนวนเครื่องบิน ณ 30 มิ.ย.	(ลำ)	74	91	-17	-18.7
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	132,264	76,216	+56,048	+73.5
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	12.0	8.9	+3.1	+34.8
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		34.1952	33.7250	+0.4702	+1.4
1 EUR : THB		36.9477	36.8669	+0.0808	+0.2
100 JPY : THB		25.3920	27.5080	-2.1160	-7.7
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	108.72	132.98	-24.26	-18.2

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)

ในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีกำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียวจำนวน 21,609 ล้านบาท กำไรสูงกว่าปีก่อน 26,078 ล้านบาท (583.5%) รายได้รวมจำนวน 78,889 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 46,183 ล้านบาท (141.2%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากกิจการขนส่งเพิ่มขึ้น 44,799 ล้านบาท (151.9%) โดยมีรายได้จากค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกินเพิ่มขึ้น 270.0% จากปริมาณการขนส่งผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น และรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี่ยงแปรกันภัย) สูงกว่าปีก่อน ในขณะที่รายได้จากค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์ลดลง 29.6% จากรายได้พัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วยลดลง 41.4% ถึงแม้ว่าปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) สูงขึ้น 19.2% ก็ตาม นอกจากนี้รายได้จากกิจการอื่นๆ เพิ่มขึ้น 32.3% สาเหตุหลักเกิดจากจำนวนเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสารของสายการบินลูกค้าเพิ่มขึ้น

ค่าใช้จ่ายรวมไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียวจำนวน 57,280 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 20,105 ล้านบาท (54.1%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าน้ำมันเครื่องบินที่เพิ่มขึ้น 9,103 ล้านบาท (69.0%) เป็นผลมาจากจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น ทำให้มีปริมาณการใช้ น้ำมัน สูงกว่าปีก่อน ประกอบกับเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอ่อนค่าลงเมื่อเทียบกับปีก่อน ทำให้ค่าน้ำมันเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทเพิ่มขึ้น ในขณะที่ราคาน้ำมันเฉลี่ยต่ำกว่าปีก่อน 18.2% ประกอบกับ ค่าใช้จ่ายดำเนินงานในส่วนที่แปรผันตามปริมาณการผลิต/การขนส่งเพิ่มขึ้นตามปริมาณการผลิตที่เพิ่มขึ้น รวมทั้ง ค่าใช้จ่ายคงที่เพิ่มขึ้น 18.9% โดยส่วนหนึ่งจากค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานเพิ่มขึ้น 15.9% และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เพิ่มขึ้น 58.8%

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว ส่วนใหญ่เกิดจาก กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ และกำไรจากการขายสินทรัพย์ ถึงแม้จะมีการปรับโครงสร้างองค์กร และโครงสร้างค่าตอบแทนบุคลากร ผลขาดทุนจากค้อยค่าของสินทรัพย์ ผลขาดทุนจากการค้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 และขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ โดยในงวดครึ่งปีแรกของปี 2566 มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว-สุทธิ เป็นรายได้รวม 344 ล้านบาท ส่งผลให้บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีกำไรสุทธิ 14,795 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 21,252 ล้านบาท โดยเป็นกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 14,776 ล้านบาท กำไรต่อหุ้น 6.77 บาท สูงกว่าปีก่อน 9.73 บาทต่อหุ้น

EBITDA หลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขค่าเช่าเครื่องบินรวมค่าเช่าเครื่องบินคำนวณจากการใช้งานที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) 6 เดือนแรกของปี 2566 มีกำไรจำนวน 23,361 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 22,677 ล้านบาท

3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มิ.ย.	
	2566	2565
เครื่องบิน	2,703	174
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	468	13
รวม	3,171	187

ในงวด 6 เดือนแรกของปี 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 3,171 ล้านบาท สูงกว่างวดเดียวกันของปีก่อน 2,984 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็นการลงทุนซื้อเครื่องบินแอร์บัส และแอร์บัสเครื่องบินหมุนเวียน

สภาพคล่อง

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 51,153 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 22.9 ของสินทรัพย์รวม เพิ่มขึ้นจาก ณ 31 ธันวาคม 2565 จำนวน 16,613 ล้านบาท (48.1%)

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มิ.ย.	
	2566	2565
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	24,619	6,671
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	(4,470)	2,009
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(4,488)	(644)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน		
ที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	963	(71)
ผลกระทบจากผลขาดทุนจากการด้อยค่าด้านเครดิต		
ที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(11)	(6)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น	16,613	7,959

ใน 6 เดือนแรกของ ปี 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 24,619 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 17,948 ล้านบาท เนื่องจากมีผลกำไรจากการดำเนินงาน ถึงแม้ว่ามีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 4,470 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 6,479 ล้านบาท จากการลงทุนในตั๋วเงินฝาก และซื้อเครื่องยนตร์อะไหล่และอะไหล่เครื่องปั้นหมุนเวียน และมีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 4,488 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 3,844 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็นการจ่ายชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่า เงินสด ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2566 มีจำนวน 51,153 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 16,613 ล้านบาท จากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 ซึ่งมีอยู่จำนวน 34,540 ล้านบาท

เครื่องบิน

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเครื่องบินที่ใช้ทำการบิน จำนวน 67 ลำ (รวมเครื่องบิน A320-200 ซึ่งใช้ทำการบินโดยบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด) มีเครื่องบินที่จอดระยะยาว จำนวน 7 ลำ และมีเครื่องบินที่คณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการมีมติอนุมัติให้จำหน่าย ซึ่งบริษัทฯ และผู้ซื้ออยู่ระหว่างจัดทำสัญญาและตรวจสอบทรัพย์สิน รวมทั้งสิ้นจำนวน 26 ลำ

สินทรัพย์

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมจำนวน 223,318 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2565 จำนวน 25,140 ล้านบาท (12.7%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	30 มิ.ย.2566		31 ธ.ค.2565		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	51,153	22.9	34,540	17.4	+16,613	+48.1
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	3,413	1.5	2,746	1.4	+667	+24.3
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	26,701	12.0	22,518	11.4	+4,183	+18.6
สินทรัพย์หมุนเวียน	81,267	36.4	59,804	30.2	+21,463	+35.9
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	44,961	20.1	45,969	23.2	-1,008	-2.2
สินทรัพย์สิทธิการเช่า	63,291	28.4	61,869	31.2	+1,422	+2.3
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	33,799	15.1	30,536	15.4	+3,263	+10.7
รวมสินทรัพย์	223,318	100.0	198,178	100.0	+25,140	+12.7

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 81,267 ล้านบาท หรือคิดเป็น 36.4% ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2565 จำนวน 21,463 ล้านบาท (35.9%) โดยมีรายการที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญได้แก่

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เพิ่มขึ้น 16,613 ล้านบาท (48.1%) โดยมีเงินสดสุทธิที่ได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานสูงกว่าเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน และกิจกรรมจัดหาเงิน

- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย เพิ่มขึ้น 667 ล้านบาท (24.3%) สาเหตุหลักจากการโอนจัดประเภทเครื่องบินที่คณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการมีมติให้จำหน่ายให้กับผู้ซื้อ โดยรับโอนเครื่องบินแบบ B777-200 จำนวน 6 ลำ และ B777-300 จำนวน 6 ลำ ที่มีมูลค่าตามบัญชีสุทธิ 1,386 ล้านบาท จากสินทรัพย์กลุ่มที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ในขณะที่มีการโอนจัดประเภทที่ดินของสำนักงานขายที่สถานีลอนดอน ประเทศอังกฤษ ไปเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ และมีการขายสินทรัพย์ ได้แก่ เครื่องบินแบบ B747-400 จำนวน 2 ลำ B737-400 จำนวน 1 ลำ เครื่องยนต์อะไหล่ และสินทรัพย์อื่น ซึ่งมีมูลค่าสุทธิตามบัญชีรวม 572 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8 และ 10)

- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ เพิ่มขึ้น 4,183 ล้านบาท (18.6%) สาเหตุหลักเกิดจาก มีเงินลงทุนในตั๋วเงินฝากเพิ่มขึ้น (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.1) และลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 879 ล้านบาท (5.2%) จากยอดขายที่เพิ่มขึ้น

- ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สุทธิ มีจำนวน 44,961 ล้านบาท หรือคิดเป็น 20.1% ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2565 เป็นจำนวน 1,008 ล้านบาท (2.2%) สาเหตุหลักจากการโอนเครื่องบินที่คณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการมีมติให้จำหน่ายให้กับผู้ซื้อ รวม 12 ลำ ไปเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย และการคิดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ ถึงแม้ว่าในไตรมาสที่ 1 ของปี 2566 มีการซื้อเครื่องยนต์ 3 เครื่องยนต์ ได้แก่ เครื่องยนต์ Trent XWB จำนวน 2 เครื่องยนต์ และเครื่องยนต์ IAE V2527-A5 จำนวน 1 เครื่องยนต์ ก็ตาม (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 10)

- สินทรัพย์สิทธิการใช้ มีจำนวน 63,291 ล้านบาท หรือคิดเป็น 28.4% ของสินทรัพย์ทั้งหมด ซึ่งประกอบด้วยสินทรัพย์ตามสัญญาเช่าเงินทุน และภาระผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสัญญาเช่าดำเนินงานสินทรัพย์ถาวรอื่น เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2565 เป็นจำนวน 1,422 ล้านบาท (2.3%) สาเหตุหลักจากการรับมอบเครื่องบินแบบ A350-900 ซึ่งเป็นเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงาน จำนวน 2 ลำ ถึงแม้ว่า มีการยกเลิกสัญญาเช่าทางการเงินและส่งคืนเครื่องบินแบบ A330-300 จำนวน 2 ลำแก่ผู้ให้เช่า และการคิดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ที่ทำให้มูลค่าสินทรัพย์ลดลง ก็ตาม (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 11)

- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ เพิ่มขึ้น 3,263 ล้านบาท (10.7%) โดยสาเหตุหลักจาก
 - เงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่า (Maintenance Reserve) ซึ่งเป็นเงินประกันที่ผู้ให้เช่าเรียกเก็บเป็นประกันในการบำรุงรักษาเครื่องยนต์เครื่องบินตามสภาพการบิน และเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องยนต์ตามตารางการบำรุงรักษา โดยสามารถรับคืนเมื่อนำเครื่องบินไปซ่อมบำรุงครั้งใหญ่ตามแผนการบำรุงรักษาตามเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญา เพิ่มขึ้นจำนวน 855 ล้านบาท (6.0%) ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากอัตราแลกเปลี่ยน (หมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 12)
 - เงินมัดจำสัญญาเช่าเครื่องบิน เพิ่มขึ้น 1,016 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 13)
 - สินทรัพย์รอการขาย เพิ่มขึ้น 142 ล้านบาท (61.5%) สาเหตุหลักจากการรับโอนจัดประเภทที่ดินของสำนักงานขายที่สถานีลอนดอนประเทศอังกฤษ มาจากสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8 และ 13)

ในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมี อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) ในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2566 เท่ากับร้อยละ 7.02 ในขณะที่ปีก่อนเท่ากับอัตราร้อยละ -3.84

หนี้สิน

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2566 หนี้สินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย มีจำนวน 279,571 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 จำนวน 10,369 ล้านบาท (3.9%) โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	30 มิ.ย.2566		31 ธ.ค.2565		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน	67,304	24.1	61,222	22.7	+6,082	+9.9
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	4,026	1.4	2,434	0.9	+1,592	+65.4
หนี้สินระยะยาว	156,676	56.0	159,532	59.3	-2,856	-1.8
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	51,565	18.5	46,014	17.1	+5,551	+12.1
รวมหนี้สิน	279,571	100.0	269,202	100.0	+10,369	+3.9

หนี้สินหมุนเวียน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 24.1 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวน 67,304 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ 31 ธันวาคม 2565 จำนวน 6,082 ล้านบาท (9.9%) สาเหตุหลักจากเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น เพิ่มขึ้น 4,897 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 16)

หนี้สินระยะยาวรวมส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 57.5 ของหนี้สินทั้งหมด ลดลง 1,264 ล้านบาท (0.8%) โดยสาเหตุหลักจากการลดลงของหนี้สินตามสัญญาเช่า 3,672 ล้านบาท จากการจ่ายชำระหนี้ และการจัดประเภทหนี้สินตามสัญญาเช่าของเครื่องบินแบบ A380-800 ไปเป็นเจ้าหนี้ ถึงแม้ว่ามีการรับมอบเครื่องบินแบบ A350-900 ซึ่งเป็นเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงานใหม่จำนวน 2 ลำ รวมทั้งหุ้นกู้เพิ่มขึ้น 2,033 ล้านบาท จากการบันทึกบัญชีตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 ด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.2, 6.3, 14.1, 14.2, 15)

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 18.5 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้น 5,551 ล้านบาท (12.1%) สาเหตุหลักเกิดจากเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้ไม่หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 3,590 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 16) และการประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียน จากประมาณการค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่นๆ สำหรับรายการซ่อมที่จะต้องจ่ายเงินในอนาคตตามสัญญาเพื่อรับรู้ภาวะผูกพันภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน เพิ่มขึ้น 1,911 ล้านบาท ตามการใช้งานของเครื่องบิน (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 19)

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมี อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) เท่ากับ -2.86 เท่า เปรียบเทียบกับ ณ 31 ธันวาคม 2565 ที่เท่ากับ -2.28 เท่า และมีอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ -4.97 เท่า ในขณะที่งวดเดียวกันของปีก่อนเท่ากับ -3.25 เท่า

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2566 ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ และบริษัทย่อยคิดลบจำนวน 56,253 ล้านบาท คิดลบลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2565 จำนวน 14,771 ล้านบาท จากผลกำไรจากการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

ภาวะผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นในภายหน้า

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2566 บริษัทฯ มีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากภาวะผูกพันที่มีได้แสดงในงบการเงิน จากหนังสือค้ำประกันที่ออกโดยธนาคารในประเทศและต่างประเทศ และภาวะผูกพันที่จะต้องจ่ายสินทรัพย์ตามสัญญาเช่า (รายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 24)

สรุปผลการดำเนินงานงบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ในไตรมาสที่ 2 ปี 2566 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) มีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ทั้งสิ้น 34,954 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 15,218 ล้านบาท (77.1%) สาเหตุสำคัญเนื่องจากรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นรวม 16,999 ล้านบาท (149.8%) เป็นผลจากปริมาณการผลิตและการขนส่งเพิ่มขึ้นจากการที่บริษัทฯ ได้เพิ่มความถี่เที่ยวบิน ในเส้นทางบินยอคนิยม และมีจุดบินในประเทศจีนเพิ่มขึ้น 5 จุดบิน และประเทศญี่ปุ่นเพิ่มขึ้น 2 จุดบิน จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน นอกจากนี้รายได้กิจการอื่น เพิ่มขึ้น 512 ล้านบาท (27.6%) โดยหน่วยธุรกิจส่วนใหญ่มีรายได้เพิ่มขึ้นจากจำนวนผู้โดยสารของสายการบินลูกค้าเพิ่มขึ้น ยกเว้นรายได้จากธุรกิจคลังสินค้าสำหรับค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ทั้งสิ้น 26,255 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 6,490 ล้านบาท (32.8%) สาเหตุหลักเกิดจากรายจ่ายดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบินเพิ่มขึ้น 41.5% โดยมีค่าใช้จ่ายที่แปรผันตามปริมาณการผลิตและปริมาณการขนส่งเพิ่มขึ้น 51.9% ค่าใช้จ่ายน้ำมันเครื่องบินเพิ่มขึ้น 19.7% ส่งผลให้มีกำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว 8,699 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 8,728 ล้านบาท โดยบริษัทฯ มีกำไรจากการดำเนินงานติดต่อกัน 4 ไตรมาสอย่างต่อเนื่อง

บริษัทฯ มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว สุทธิเป็น ค่าใช้จ่าย รวม 3,208 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนจำนวน 4,097 ล้านบาท ส่วนใหญ่จากรายการประมาณการหนี้สินค่าซ่อม A320-200 จากการรับโอนเครื่องบินไทยสมายล์ จำนวน 3 ลำ ตามแผนปรับโครงสร้างกลุ่มธุรกิจการบิน 1,033 ล้านบาท และ ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 2,930 ล้านบาท ขณะที่กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้

บริษัทฯ มีกำไรสุทธิ 2,030 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุนสุทธิ 2,795 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 0.93 บาท เปรียบเทียบกับปีก่อนที่ขาดทุนต่อหุ้น 1.28 บาท โดยมี EBITDA หลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบินรวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) ในไตรมาสที่ 2 ของปี 2566 เป็นกำไรจำนวน 8,198 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 5,359 ล้านบาท

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

	เม.ย.-มิ.ย.			
	2566	2565	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	34,954	19,736	+15,218	+77.1
- ค่าโดยสารและค่าน้ำมันอากาศยาน	28,350	11,351	+16,999	+149.8
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	3,836	6,401	-2,565	-40.1
- รายได้กิจการอื่น	2,370	1,858	+512	+27.6
- อื่นๆ	398	126	+272	+215.9
ค่าใช้จ่ายรวม	26,255	19,765	+6,490	+32.8
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	9,433	7,879	+1,554	+19.7
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบิน	16,822	11,886	+4,936	+41.5
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน				
ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	8,699	(29)	+8,728	+30,096.6
ต้นทุนทางการเงิน	3,774	2,864	+910	+31.8
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	4,925	(2,893)	+7,818	+270.2
กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้	942	5,482	-4,540	-82.8
กำไรจากการขายสินทรัพย์	4	325	-321	-98.8
เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างงาน	-	(11)	+11	+100.0
การปรับปรุงผลประโยชน์พนักงานจากการปรับโครงสร้างองค์กร	-	237	-237	-100.0
กำไรจากการขายเงินลงทุน	-	13	-13	-100.0
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้				
และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน	(1)	(8)	+7	+87.5
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9	(22)	(1,442)	+1,420	+98.5
โครงการร่วมใจจากองค์กร	(76)	274	-350	-127.7
ปรับปรุงค่าชดเชยวันหยุดสำหรับพนักงานที่พ้นสภาพ	(92)	-	-92	-
ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมเครื่องบิน A320 ที่รับโอนจาก				
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด	(1,033)	-	-1,033	-
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(2,930)	(3,981)	+1,051	+26.4
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	1,717	(2,004)	+3,721	+185.7
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	2,030	(2,795)	+4,825	+172.6
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น				
(บาท)	0.93	(1.28)	+2.21	+172.7

		เม.ย.-มิ.ย.			
		2566	2565	เปลี่ยนแปลง	
				ล้านบาท	%
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ					
EBITDA หลังหักค่าเช่าเครื่องบิน	(ล้านบาท)	8,198	2,839	+5,359	+188.8
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	2.12	0.92	+1.20	+130.4
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	12,056	7,936	+4,120	+51.9
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	9,529	4,649	+4,880	+105.0
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	79.0	58.6		+20.4
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-ก.ม.)	2.97	2.42	+0.55	+22.7
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	697	465	+232	+49.9
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	356	321	+35	+10.9
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	51.1	69.0		-18.0
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	79,228	75,645	+3,583	+4.7
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-ก.ม.)	10.54	19.74	-9.20	-46.6
จำนวนเครื่องบิน ณ 30 มิ.ย.	(ลำ)	57	71	-14	-19.7
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	51,253	33,139	+18,114	+54.7
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	13.8	10.4	+3.4	+32.7
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		34.4783	34.3970	+0.0813	+0.2
1 EUR : THB		37.5072	36.6388	+0.8684	+2.4
100 JPY : THB		25.1250	26.5415	-1.4165	-5.3
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	100.42	150.12	-49.70	-33.1

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

ในงวด 6 เดือนแรกของปี 2566 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) มีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ทั้งสิ้น 73,907 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 43,970 ล้านบาท หรือ 146.9% สาเหตุสำคัญเนื่องจากรายได้จาก การขนส่งผู้โดยสารและสินค้าเพิ่มขึ้น 42,249 ล้านบาท หรือ 160.9% เป็นผลจากปริมาณการผลิตและการขนส่งเพิ่มขึ้น นอกจากนี้รายได้กิจการอื่น เพิ่มขึ้น 1,385 ล้านบาท หรือ 40.4% จากจำนวนเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสารของสายการบินลูกค้าเพิ่มขึ้น สำหรับค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ทั้งสิ้น 52,631 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 20,405 ล้านบาท (63.3%) สาเหตุหลักจากค่าใช้จ่ายดำเนินงานที่แปรผันตามปริมาณการผลิตและ/หรือปริมาณการขนส่งเพิ่มขึ้น ส่งผลให้มีกำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว 21,276 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 23,565 ล้านบาท (1,029.5%)

ในงวด 6 เดือนแรกของปี 2566 มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว-สุทธิ เป็นค่าใช้จ่ายรวม 611 ล้านบาท ส่งผลให้บริษัทฯ มีผลกำไรสุทธิ 13,909 ล้านบาท ขณะที่ปีก่อนขาดทุน 4,420 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 6.37 บาท เปรียบเทียบกับปีก่อนที่ขาดทุนต่อหุ้น 2.02 บาท EBITDA หลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขค่าเช่าเครื่องบิน

รวมค่าเช่าเครื่องบินคำนวณจากการใช้งานที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) มีกำไรจำนวน 21,613 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 19,108 ล้านบาท (762.8%)

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

	ม.ค.-มิ.ย.			
	2566	2565	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	73,907	29,937	+43,970	+146.9
- ค่าโดยสารและค่าน้ำมันนกส่วนเกิน	60,304	14,646	+45,658	+311.7
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	8,199	11,608	-3,409	-29.4
- รายได้กิจการอื่น	4,813	3,428	+1,385	+40.4
- อื่นๆ	591	255	+336	+131.8
ค่าใช้จ่ายรวม	52,631	32,226	+20,405	+63.3
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	20,492	11,593	+8,899	+76.8
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบิน	32,139	20,633	+11,506	+55.8
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน				
ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	21,276	(2,289)	+23,565	+1,029.5
ต้นทุนทางการเงิน	7,125	4,770	+2,355	+49.4
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	14,151	(7,059)	+21,210	+300.5
กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้	3,582	6,995	-3,413	-48.8
กำไรจากการขายสินทรัพย์	366	617	-251	-40.7
การปรับปรุงผลประโยชน์พนักงานจากการปรับโครงสร้างองค์กร	-	237	-237	-100.0
กำไรจากการขายเงินลงทุน	-	16	-16	-100.0
เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างงาน	-	(115)	+115	+100.0
ปรับปรุงจำนวนไมล์สะสม	-	(628)	+628	+100.0
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้				
และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน	(66)	(8)	-58	-725.0
ปรับปรุงค่าชดเชยวันหยุดสำหรับพนักงานที่พ้นสภาพ	(92)	-	-92	-
โครงการร่วมใจจากองค์กร	(141)	633	-774	-122.3
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9	(428)	(1,647)	+1,219	+74.0
ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมเครื่องบิน A320 ที่รับโอนจาก				
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด	(1,033)	-	-1,033	-
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(2,799)	(2,747)	-52	-1.9
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	13,540	(3,706)	+17,246	+465.4
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	13,909	(4,420)	+18,329	+414.7
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น	6.37	(2.02)	+8.39	+415.3

		ม.ค.-มิ.ย.			
		2566	2565	เปลี่ยนแปลง	
				ล้านบาท	%
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ					
EBITDA หลังหักค่าเช่าเครื่องปั้น	(ล้านบาท)	21,613	2,505	+19,108	+762.8
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	4.31	1.15	+3.16	+274.8
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	24,108	13,230	+10,878	+82.2
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	19,646	6,117	+13,529	+221.2
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	81.5	46.2		+35.3
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-ก.ม.)	3.06	2.38	+0.68	+28.6
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	1,393	778	+615	+79.0
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	690	579	+111	+19.2
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	49.5	74.4		-24.9
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	153,744	131,290	+22,454	+17.1
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-ก.ม.)	11.66	19.84	-8.18	-41.2
จำนวนเครื่องบิน ณ 30 มิ.ย.	(ลำ)	57	71	-14	-19.7
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	102,924	54,717	+48,207	+88.1
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	14.0	9.4	+4.6	+48.9
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		34.1952	33.7250	+0.4702	+1.4
1 EUR : THB		36.9477	36.8669	+0.0808	+0.2
100 JPY : THB		25.3920	27.5080	-2.1160	-7.7
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	108.72	132.98	-24.26	-18.2

หมายเหตุ : EBITDA หลังหักค่าเช่าเครื่องปั้น = รายได้ (ไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ และกำไรจากการขายเงินลงทุน) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมค่าเช่าเครื่องปั้นที่คำนวณจากการใช้เครื่องปั้นที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) ต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องปั้นและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 และผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ) หักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องปั้น รวมค่าเช่าเครื่องปั้นที่คำนวณจากการใช้เครื่องปั้นที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour)

สินทรัพย์ งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2566 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีสินทรัพย์รวมจำนวน 222,912 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2565 จำนวน 24,613 ล้านบาท (12.4%) สาเหตุหลักเกิดจาก

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	30 มิ.ย.2566		31 ธ.ค.2565		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	50,323	22.6	34,042	17.1	+16,281	+47.8
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	3,413	1.5	2,746	1.4	+667	+24.3
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	26,844	12.0	22,582	11.4	+4,262	+18.9
สินทรัพย์หมุนเวียน	80,580	36.1	59,370	29.9	+21,210	+35.7
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	44,506	20.0	45,918	23.2	-1,412	-3.1
สินทรัพย์สิทธิการเช่า	58,083	26.1	56,296	28.4	+1,787	+3.2
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	39,743	17.8	36,715	18.5	+3,028	+8.2
รวมสินทรัพย์	222,912	100.0	198,299	100.0	+24,613	+12.4

- สินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 21,210 ล้านบาท (35.7%) สาเหตุหลักเกิดจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น 16,281 ล้านบาท เงินลงทุนในตั๋วเงินฝากเพิ่มขึ้น (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.1) ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 1,008 ล้านบาท สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย เพิ่มขึ้น 667 ล้านบาท สาเหตุหลักจากการรับโอนจัดประเภทเครื่องบินแบบ B777-200 และ B777-300 รวมจำนวน 12 ลำ ที่คณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการมีมติอนุมัติให้จำหน่ายให้กับผู้ซื้อ มาจากรายการที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ถึงแม้ว่ามีการโอนจัดประเภทที่ดินของสำนักงานขายที่สถานีลอนดอน ประเทศอังกฤษ ไปเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น และ มีการจำหน่ายเครื่องบิน เครื่องยนต์อะไหล่ และสินทรัพย์อื่นก็ตาม (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8 และ 10)

- ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สุทธิ ลดลงจำนวน 1,412 ล้านบาท (3.1%) จากการโอนเครื่องบินที่คณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการมีมติอนุมัติให้จำหน่ายให้กับผู้ซื้อ ไปเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย ถึงแม้ว่ามีการซื้อเครื่องยนต์ Trent XWB ที่ใช้สำหรับเครื่องบินแบบ A350-900 จำนวน 2 เครื่องยนต์ก็ตาม (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 10)

- สินทรัพย์สิทธิการเช่า ซึ่งประกอบด้วยสินทรัพย์ตามสัญญาเช่าเงินทุนและภาระผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสัญญาเช่าดำเนินงานสินทรัพย์ถาวรอื่นเพิ่มขึ้น 1,787 ล้านบาท (3.2%) สาเหตุหลักจากมีการรับมอบเครื่องบินดำเนินงานใหม่แบบ A350-900 จำนวน 2 ลำ ในขณะที่มีการยกเลิกสัญญาเช่าทางการเงินเครื่องบินแบบ A330-300 และส่งคืนผู้ให้เช่าจำนวน 2 ลำ รวมทั้งการคิดค่าเสื่อมราคา (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 11)

หนี้สิน งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2566 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีหนี้สินรวมจำนวน 272,507 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2565 จำนวน 10,715 ล้านบาท (4.1%) สาเหตุหลักเกิดจาก

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	30 มิ.ย.2566		31 ธ.ค.2565		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน	64,752	23.7	58,956	22.5	+5,796	+9.8
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	4,018	1.5	2,430	0.9	+1,588	+65.3
หนี้สินระยะยาว	156,674	57.5	159,531	61.0	-2,857	-1.8
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	47,063	17.3	40,875	15.6	+6,188	+15.1
รวมหนี้สิน	272,507	100.0	261,792	100.0	+10,715	+4.1

- หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้น 5,796 ล้านบาท (9.8%) จากเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 4,751 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 16)

- หนี้สินระยะยาวรวมส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีลดลง 1,269 ล้านบาท (0.8%) โดยสาเหตุหลักจากการลดลงของหนี้สินตามสัญญาเช่า จากการจ่ายชำระหนี้ และจัดประเภทหนี้สินตามสัญญาเช่าในส่วนของเครื่องบินแบบ A380-800 ไปเป็นเจ้าหนี้ ถึงแม้จะมีการรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงานใหม่ แบบ A350-900 จำนวน 2 ลำก็ตาม (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.2, 6.3, 14.1, 14.2, 15)

ส่วนของผู้ถือหุ้น งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2566 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีส่วนของผู้ถือหุ้นติดลบจำนวน 49,595 ล้านบาท ติดลบลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2565 จำนวน 13,898 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากผลกำไรจากการดำเนินงานของบริษัทฯ

4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

สำหรับในปี 2566 IATA คาดการณ์อุตสาหกรรมการบินเติบโตต่อเนื่อง จากการกลับมาเปิดประเทศของจีนที่เร็วกว่าคาดและต้นทุนน้ำมันที่มีแนวโน้มลดลงจากปีก่อน โดยจะมี RPK เพิ่มขึ้นต่อเนื่องคิดเป็นสัดส่วน 87.8% ของระดับก่อนวิกฤตในปี 2562 ขณะที่ RFTK ลดลงจากปีก่อน 3.8% และต่ำกว่าระดับก่อนวิกฤตในปี 2562 ที่ประมาณ 5.5% จากผลกระทบของสงครามระหว่างรัสเซียและยูเครนและการปิดประเทศที่ยาวนานของจีนตามนโยบายควบคุมโควิดเป็นศูนย์กลาง ซึ่งส่งผลต่อเส้นทางขนส่งสินค้าทางอากาศหลักของโลก ประกอบกับ ราคาของการขนส่งทางทะเลที่ลดลงเร็วกว่าการขนส่งทางอากาศ สอดคล้องกับองค์การการท่องเที่ยวโลกแห่งสหประชาชาติ (UNWTO) ที่คาดการณ์การเดินทางท่องเที่ยวในปี 2566 ฟื้นตัวอย่างแข็งแกร่งและมีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติทั่วโลกเฉลี่ยคิดเป็นสัดส่วน 80-95% ของช่วงก่อนวิกฤตปี 2562 โดยฟื้นตัวต่อเนื่องจากไตรมาสแรกปี 2566 ที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศทั่วโลกฟื้นตัวคิดเป็นสัดส่วน 80% ของปี 2562 อย่างไรก็ดี IATA วิเคราะห์ว่า

อุตสาหกรรมการบินยังคงเผชิญกับความท้าทายต่าง ๆ หลายด้าน อาทิ ผลกระทบของราคามันตร โดยสารที่สูงจากราคาน้ำมันที่ยังอยู่ในระดับสูงและส่งผลให้ความต้องการเดินทางลดลง รวมถึงปัญหาห่วงโซ่อุปทานและปัญหาแรงงานขาดแคลนที่อาจลดทอนความสามารถของสายการบินในการตอบสนองความต้องการเดินทาง อาทิ การส่งมอบเครื่องบินล่าช้า การขาดแคลนนักบิน และผู้ควบคุมการจราจรทางอากาศ

ธนาคารแห่งประเทศไทยคาดการณ์แนวโน้มเศรษฐกิจไทยในช่วงครึ่งหลังของปี 2566 ขยายตัวต่อเนื่องตามการฟื้นตัวของทางเดินทางและท่องเที่ยว ขณะที่เศรษฐกิจประเทศคู่ค้าคาดการณ์ทยอยปรับตัวดีขึ้น ส่งผลให้การส่งออกไทยฟื้นตัว โดยมีปัจจัยเสี่ยงทั้งภายนอกและภายในประเทศที่ต้องติดตาม อาทิ เศรษฐกิจและตลาดการเงินโลกที่มีความไม่แน่นอนและผันผวนสูง การจัดตั้งและนโยบายของรัฐบาลใหม่ สำหรับอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยมีแนวโน้มเผชิญกับการแข่งขันรุนแรงขึ้นจากการให้บริการของสายการบินใหม่และการขยายการให้บริการของสายการบินต่าง ๆ เพิ่มขึ้นต่อเนื่อง โดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยคาดการณ์อุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยในภาพรวมจะมีจำนวนผู้โดยสารฟื้นตัวเทียบเท่าช่วงก่อนวิกฤตการแพร่ระบาดได้ในปี 2568 โดยคาดการณ์ว่าเส้นทางในประเทศจะฟื้นตัวก่อนในปี 2567 ขณะที่เส้นทางระหว่างประเทศฟื้นตัวในปี 2568 ภายใต้สมมติฐานในกรณีทำอากาศยานและสายการบินสามารถเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการภาคพื้นและได้รับการจัดสรรการบินเพิ่มเติมได้ในตารางบินฤดูหนาวได้บางส่วนในช่วงเดือน มิถุนายน - ตุลาคม 2566

จากปัจจัยข้างต้น บริษัทฯ จึงบริหารจัดการและปรับปรุงฝูงบิน โดยจัดหาเครื่องบินแบบ A350-900 จำนวน 2 ลำ ที่คาดว่าจะรับมอบในเดือนสิงหาคม และกันยายน 2566 และเริ่มปฏิบัติการบินในไตรมาสที่ 4 ในภูมิภาคยุโรป รวมทั้งประเทศญี่ปุ่นและประเทศจีน เพื่อรองรับความต้องการเดินทางในช่วงไฮซีซั่น และปริมาณผู้โดยสารที่เติบโตอย่างต่อเนื่องจากการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบิน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเปิดประเทศของจีน นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้กำหนดกรอบเวลาเริ่มดำเนินการตามแนวทางการปรับโครงสร้างกลุ่มธุรกิจการบินไว้ตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2566 เป็นต้นไป โดยมีวัตถุประสงค์ในการบูรณาการทรัพยากรอันได้แก่ การเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการฝูงบินให้มีการนำอากาศยานที่มีอยู่มาใช้งานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพและได้ประโยชน์สูงสุด ทั้งในส่วนของเครื่องบินแบบ A320-200 ซึ่งสายการบินไทยสมายล์เข้าดำเนินการจากบริษัทฯ และเครื่องบินแบบอื่นๆ ในฝูงบินของบริษัทฯ ที่มีอยู่ปัจจุบันและที่จะจัดหาเพิ่มเติมในอนาคต บุคลากร การบริหารจัดการเส้นทางบิน สิทธิการบิน เวลาการบินให้เกิดประโยชน์สูงสุด รวมถึงปรับปรุงผลการดำเนินงานรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ตลอดจนบรรเทาปัญหาข้อจำกัดในเรื่องการจัดหาเครื่องบินเช่าประจำการในฝูงบินของบริษัทฯ ให้รองรับการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินและปริมาณผู้โดยสารที่เติบโตต่อเนื่องทั้งในปัจจุบันและในอนาคต เพื่อให้เป็นไปตามแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ ทั้งนี้ ในช่วงระหว่างการดำเนินการโอนเครื่องบิน และระหว่างการดำเนินการปรับโครงสร้างกลุ่มธุรกิจการบินดังกล่าว บริษัทฯ จะดำเนินการ โดยมีให้เกิดผลกระทบต่อการใช้งานของผู้โดยสารแต่อย่างใด

บริษัทฯ ได้จัดทำโครงการ “TG Upcycled Uniform” เพื่อการตระหนักและรับรู้ถึงการดำเนินงานตามกรอบการพัฒนาที่ยั่งยืนของบริษัทฯ (Sustainable Development Goals – SDGs) ตามแนวคิด ESG (Environment, Social & Governance) ที่สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของสหประชาชาติในมิติด้านสิ่งแวดล้อมที่จะมุ่งพัฒนาธุรกิจสู่สังคมคาร์บอนต่ำ (Low Carbon Society) โดยเฉพาะอย่างยิ่งธุรกิจการบินที่ประเทศสมาชิกของ ICAO ได้ตกลงมีเป้าหมายระยะยาวร่วมกันที่จะให้มีการปล่อยมลพิษสุทธิเป็นศูนย์ (Net-zero emissions) ภายในปี 2593 หรือ ค.ศ.2050 โดยโครงการดังกล่าว เป็นการประชาสัมพันธ์ให้พนักงาน นำเครื่องแบบเก่าหรือส่งมอบเสื้อผ้าเก่าที่ไม่ได้ใช้แล้ว ให้บริษัทฯ นำไปผลิตหรือ upcycle เป็นเสื้อผ้าใหม่ โดยเสื้อผ้าเก่าจำนวน 1 กิโลกรัม จะนำไป

ผลิตเป็นสื่อตัวใหม่ได้ 2 ตัว ทั้งนี้ เพื่อเป็นการสร้างการรับรู้และสร้างแรงจูงใจให้กับพนักงานถึงเรื่องการประหยัดทรัพยากร และการรักษาสิ่งแวดล้อม ลดการเผาทำลายและก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศ ซึ่งกิจกรรมนี้มีความคาดหวังว่าส่งผลกระทบต่อโดยตรงหรือโดยอ้อมต่อการดำเนินการตามกรอบพัฒนาอย่างยั่งยืนของบริษัทฯ เพื่อการดำเนินการตามเป้าหมายระยะยาวของประเทศกลุ่มสมาชิก ICAO ดังกล่าว

5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

	ม.ค.-ม.ย.				
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	2566	2565	2566	2565	
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)					
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	2.24	1.06	2.35	1.17
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)					
อัตรากำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	ร้อยละ	17.87	(29.84)	19.15	(23.57)
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิ	ร้อยละ	18.75	(19.74)	18.82	(14.76)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	(23.25)	(8.67)	(24.60)	(6.42)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)					
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	7.02	(3.84)	6.60	(2.60)
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)					
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	(2.86)	(1.89)	(3.24)	(2.07)
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	(4.97)	(3.25)	(5.49)	(3.50)
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	3.60	0.17	3.55	0.57
อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA	เท่า	8.45	269.51	8.78	86.94
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน	เท่า	2.13	0.35	2.07	0.62

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)

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

อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)

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

อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Total Debt to Equity)

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

อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย (Interest Coverage Ratio)

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

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 สำหรับงวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2566 ดังนี้

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
กระทรวงการคลัง	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 47.86 	1.กระทรวงการคลังกู้เงินจากสถาบันการเงินต่างประเทศ ให้บริษัทฯ กู้ต่อ <ul style="list-style-type: none"> - เงินกู้ยืมคงค้าง - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย - ดอกเบี้ยรอดัดบัญชี 	12,141.48	11,721.78	6,082.08	<ul style="list-style-type: none"> - การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1และ2
		2.บริษัทฯ มีรายการเช่าที่ดินจากราชพัสดุ	4.36	8.63	8.03	<ul style="list-style-type: none"> - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
ธนาคารออมสิน	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารออมสิน 	<p>1.บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารออมสิน จำนวนเงิน 3,500 ล้านบาท มีการใช้วงเงินกู้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดเงินคงค้าง 3,500.00 - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ 0.00 - ดอกเบี้ยจ่าย 59.12 - ดอกเบี้ยค้างจ่าย 59.12 <p>2.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้บริการเช่าพื้นที่และบริการอื่นๆ แก่ธนาคารออมสิน</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 0.29 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.00 	3,500.00	3,500.00	3,500.00	<p>- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p> <p><u>หมายเหตุ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2564-66 เป็นอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
ธนาคารเพื่อการ ส่งออกและนำเข้า แห่งประเทศไทย	<ul style="list-style-type: none"> ▪ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย 	1. บริษัทฯ ทำสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวกับ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย <ul style="list-style-type: none"> - ยอดเงินคงค้าง - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย - ดอกเบี้ยรอดตัดบัญชี 2. บริษัทฯ ทำสัญญาวางเงินกู้ประเภท เงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย จำนวนเงิน 1,500 ล้านบาท มีการใช้เงินกู้ <ul style="list-style-type: none"> - ยอดเงินคงค้าง - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย - ดอกเบี้ยรอดตัดบัญชี 	-	605.90	568.48	<ul style="list-style-type: none"> - การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1 และ 3
			-	37.45	19.44	<ul style="list-style-type: none"> - การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1
			1,496.73	1,485.55	1,452.83	
			11.18	22.18	11.93	

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย 	1.บริษัทฯ ทำสัญญาเงินกู้ยืม ระยะยาว กับธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย <ul style="list-style-type: none"> - ยอดเงินคงค้าง - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย - ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี 	1,507.17	1,273.73	1,195.37	<ul style="list-style-type: none"> - การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1 และ 3
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้ควบคุมธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) โดยผ่านทางธนาคารแห่งประเทศไทยและกองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาระบบสถาบันการเงิน 	1.บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) จำนวนเงิน 3,000 ล้านบาท มีการใช้วงเงินกู้ <ul style="list-style-type: none"> - ยอดเงินคงค้าง - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย 	2,260.73	2,260.73	2,260.73	<ul style="list-style-type: none"> - การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเดือน สิ้นสุดวันที่	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่	
			30 มิถุนายน 2566	31 ธันวาคม 2565	31 ธันวาคม 2564	
		2.บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ประเภท เงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) จำนวนเงิน 3,500 ล้าน บาท มีการใช้วงเงินกู้ - ยอดเงินคงค้าง - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย	3,500.00 19.79 19.79	3,500.00 39.90 39.90	3,500.00 128.63 128.63	หมายเหตุ - อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2564 -66 เป็นอัตรา ดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม - การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของ ธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่ เกี่ยวข้องกัน
		3.บริษัทฯ ขายหุ้นกู้ให้แก่ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน) - มูลค่าหุ้นกู้ - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย - ดอกเบี้ยตามแผนฟื้นฟู	832.00 6.19	832.00 12.48	832.00 6.80	หมายเหตุ - อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2564 -66 เป็นอัตรา ดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม - การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของ ธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่ เกี่ยวข้องกัน
		4.บริษัทฯ ขายบริการให้เช่าสำนักงาน ตู้ ATM ค่าน้ำ-ไฟ และ Lease line แก่ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) - ยอดรายได้รวม	1.28	2.72	3.30	- ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1 - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
		<ul style="list-style-type: none"> - ยอดลูกหนี้ค้างค้ำ 5.บริษัทฯ ซื้อบริการรับ-ส่ง เงินสดของ บริษัทฯ และจ่ายค่าธรรมเนียมจัด จำหน่าย หุ้นกู้ให้กับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้างค้ำ 	0.01 0.00 0.13	0.16 0.00 0.13	0.22 2.84 0.13	<p>เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p> <p>-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p>
บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด	<ul style="list-style-type: none"> ■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด และของบริษัทฯ 	<ul style="list-style-type: none"> 1.บริษัทฯ ซื้อบริการฝากส่งไปรษณีย์ใน ประเทศและต่างประเทศ และซื้อ อุปกรณ์จาก บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้างค้ำ 	0.14 0.01	0.27 0.00	0.14 0.00	<p>-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p>

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลังซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯมีอำนาจควบคุมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย 	1.บริษัทฯ จ่ายค่าโฆษณา และ ส่งเสริมการขาย ให้แก่ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.00 - ยอดเจ้าหนี้ค้าง 0.54 2.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้เช่าสำนักงานแก่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 3.01 - ยอดลูกหนี้ค้าง 0.59 				-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน -กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ 	1.บริษัทฯ จ่ายค่าโฆษณา ให้แก่ บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.00 - ยอดเจ้าหนี้ค้าง 0.00 - เงินกู้ยืมค้างตามแผนฟื้นฟู 1.02 - ดอกเบี่ยรอดัดบัญชี 0.19 				-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ 	<p>1.บริษัทฯ ซื้อน้ำมันรถยนต์และและน้ำมันหล่อลื่นจากบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.00 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.10 - ยอดเจ้าหนี้คงค้างตามแผนฟื้นฟู 1.50 - ดอกเบี้ยรอตตัดบัญชี 0.28 <p>2.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้บริการสอบเทียบเครื่องมือ วัด (AC Dielectric Tester) ให้แก่บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 12.67 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 6.14 				<p>-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</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 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
บริษัท ท่าอากาศยาน ไทยจำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และ ของบริษัทฯ 	<p>1.บริษัทฯ ประกอบกิจการและเช่าพื้นที่ ในเขตท่าอากาศยานต่างๆ เพื่อใช้ สำหรับจอดอากาศยาน จอดพาหนะ ขนถ่ายสินค้า เก็บอุปกรณ์ภาคพื้นดิน เก็บตู้คอนเทนเนอร์ ที่ทำการสำนักงาน สายการบิน และบริการอื่นๆ จาก บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)</p> <p>- ยอดค่าใช้จ่ายรวม 3,423.73</p> <p>- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 1,090.28</p> <p>2.บริษัทฯ มีรายได้จากการขายบัตร โดยสารเครื่องบิน และได้รับส่วนแบ่ง รายได้ 2% จาก การเรียกเก็บ ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน (Passenger Service Charges) ให้ กับ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)</p> <p>- ยอดรายได้รวม 24.94</p> <p>- ยอดลูกหนี้คงค้าง 57.41</p>				<p>-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p> <p>-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p>

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> ■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) และ ของบริษัทฯ 	1.บริษัทฯ ขายหุ้นกู้ให้แก่ บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) - มูลค่าหุ้นกู้ - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย - ดอกเบี้ยตามแผนฟื้นฟู	933.00	933.00	933.00	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของ ธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่ เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1
		2.บริษัทฯ เช่าช่องสัญญาณอินเตอร์เน็ต จาก บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้าง	0.00	0.00	0.25	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
			2.51	2.51	2.51	

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
บริษัท ทีไอที จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ทีไอที จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ 	1.บริษัทฯ ขายหุ้นกู้ให้แก่ บริษัท ทีไอที จำกัด (มหาชน) <ul style="list-style-type: none"> - มูลค่าหุ้นกู้ - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย - ดอกเบี้ยตามแผนฟื้นฟู 	415.00	415.00	415.00	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของ ธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่ เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1
		2.บริษัทฯ เข้าเส้นใยแก้วนำแสงจาก บริษัท ทีไอที จำกัด (มหาชน) <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้าง 	3.09	6.22	7.11	
			0.00	0.00	0.42	
			7.09	7.09	7.07	

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
สถาบันการบิ นพลเรือน	<ul style="list-style-type: none"> ▪ กระทรวงการคลังซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัทฯ มีอำนาจควบคุมสถาบันการบิ นพลเรือน 	1.บริษัทฯ จัดส่งนักบิ นบริษัทฯ ไปอบรม ด้านกิจการบิ น จาก สถาบันการบิ นพล เรือน <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหน้าที่คงค้าง - ยอดเจ้าหน้าที่คงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยรอดตัดบัญชี 	0.00	0.00	0.00	-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
			0.00	10.00	10.00	
			9.01			
			1.22			

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 55 ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - นายชาย เอี่ยมศิริ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด - นายกรกฎ ชาติะสิงห์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด - นายตรีศ พรหมโอบล บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด 	<p>1.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบินและให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์ คอมพิวเตอร์ ให้แก่ บริษัทไทย - อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง 	1.65	6.20	6.62	-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
			0.32	1.04	0.99	

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
บริษัท วิงส แปน เซอร์วิสเซส จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท วิงส แปน เซอร์วิสเซส จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นางจันทริกา โชติกเสถียร บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของ บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด 	<p>1.บริษัทฯ ซื้อบริการจัดส่งพนักงาน แรงงานภายนอก เพื่อปฏิบัติงานใน บริษัทฯ จากบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด</p> <p>- ยอดค่าใช้จ่ายรวม 449.96</p> <p>- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 235.88</p> <p>2.บริษัทฯ ให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงาน และอุปกรณ์สำนักงาน ให้แก่ บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด</p> <p>- ยอดรายได้รวม 1.37</p> <p>- ยอดลูกหนี้คงค้าง 1.58</p>				<p>- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p> <p>- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p>
บริษัท ไทยไฟลท์- เทรนนิ่ง จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ไทยไฟลท์ เทรนนิ่ง จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - เรือโท สุพจน์ เจริญสุข บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด 	<p>1.บริษัทฯ ให้บริการใช้เครื่องมือและ อุปกรณ์ในการฝึกอบรมด้านการบิน และให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและ อุปกรณ์สำนักงาน ให้แก่ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด</p> <p>- ยอดรายได้รวม 11.47</p> <p>- ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.41</p>				<p>- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p>

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
	- นางอรอนงค์ ชุณหะมาน บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด	2.บริษัทฯ ซื้อบริการ การฝึกอบรม พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน จาก บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้าง	0.34 0.00	0.00	0.39	
บริษัท ทัวร์เอ็อง หลวง จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> ■ บริษัทฯ เป็นผู้ถือผ่านบริษัท วิงสแปน เซอร์วิส เซส จำกัด ประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม ■ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - นายกรกฎ ชาติสิงห์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ทัวร์เอ็องหลวง จำกัด 	1. บริษัทฯ จ่ายค่าตอบแทน (Commission) จาก การจองตั๋วเครื่องบินให้กับบริษัท ทัวร์เอ็องหลวง จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 2. บริษัทฯ ขายทัวร์เอ็องหลวงให้แก่บริษัททัวร์เอ็องหลวง จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้ค้าง	0.55 0.00 0.00	2.05 12.31 0.00	0.00 0.04 1.55	-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน -กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ร้อยละ 100 ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - นายชาย เอี่ยมศิริ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด - นายกรกฎ ชาตะสิงห์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด - นางจันทริกา โชติกเสถียร บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด - นางเจดิด โจม เทอดสิทธิ์ศักดิ์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด 	<p>1. บริษัทฯ ซื้อบริการ Block Space จาก บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 2,250.46 - ยอดเจ้าหนี้ค้าง 340.87 <p>2. บริษัทฯ ให้บริการเช่าเครื่องบิน การบริการภาคพื้นดิน ลานจอดสนามบิน ค่าเบี้ยประกันเครื่องบิน บัตรผ่านขึ้นเครื่องบิน ฝึกนักบินใช้เครื่องบินจำลอง และอาหารขึ้นเครื่องบิน</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 2,063.37 - ยอดลูกหนี้ค้าง 11,235.63 				<p>- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด</p> <p>- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด</p>

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
บริษัท คอนเมือง อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท คอนเมือง อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด ประมาณร้อยละ 40 ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> -นางเจ็ด โฉม เทอคสทีรศักดิ์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทคอนเมืองอินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด 	<p>1.บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักของ บริษัทคอนเมือง อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด สำหรับผู้โดยสารของบริษัทฯ</p> <p>- ยอดค่าใช้จ่ายรวม</p>	0.00	0.00	0.00	-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
บริษัท ครีวการบิ น ภูเก็ต จำกัด (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท ครีวการบิ น ภูเก็ต จำกัด ประมาณร้อยละ 30 ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - นางวรางคณา ลือโรจน์วงศ์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการ ของ บริษัท ครีวการบิ น ภูเก็ต จำกัด - นายคริส พรห โมบล บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการ ของ บริษัท ครีวการบิ น ภูเก็ต จำกัด 	<p>1.บริษัทฯ ซื้ออาหารและบริการจาก บริษัท ครีวการบิ นภูเก็ต จำกัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 95.93 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.00 - ยอดเจ้าหนี้คงค้างตามแผนฟื้นฟู 16.57 - ดอกเบี้ยรอตตัดบัญชี 3.87 <p>2.บริษัทฯ มีรายได้จากการขายวัตถุดิบ และการให้บริการแก่บริษัท ครีวการบิ นภูเก็ต จำกัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 0.00 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.00 				<p>-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</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 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
บริษัท โรงแรมท่า อากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท โรงแรมท่าอากาศ ยานสุวรรณภูมิ จำกัด ประมาณร้อยละ 30 ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - นางวารงคณา ลือโรจน์วงศ์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไป ดำรงตำแหน่งกรรมการ ของ บริษัท โรงแรมท่า อากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด - นายเชิดพันธ์ โชคิคุณ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรง ตำแหน่งกรรมการ ของ บริษัท โรงแรมท่าอากาศ ยานสุวรรณภูมิ จำกัด 	<p>1.บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักจากบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด สำหรับผู้โดยสารของบริษัทฯ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง - ยอดเจ้าหนี้คงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยรอตตัดบัญชี 	0.00	0.16 2.16	0.00 2.16	-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
บริษัท วิทยุการบิน แห่งประเทศไทย จำกัด (บริษัทร่วมลงทุน)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และของบริษัทฯ ▪ บริษัทฯ ถือหุ้นประมาณร้อยละ 0.24 ในบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด 	<p>1.บริษัทฯซื้อบริการนำร่อง (Navigation) และเช่าอุปกรณ์สื่อสารจากบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 331.02 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.00 - ยอดเจ้าหนี้คงค้างตามแผนฟื้นฟู 91.77 - ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี 12.38 <p>2.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้บริการขนส่งแก่บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 0.00 				<p>-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p> <p>-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p>

หมายเหตุ

1.หลังจากที่ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการและคำร้องขอแก้ไขแผนตามมติที่ประชุมของเจ้าหนี้เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2564 บริษัทฯได้ดำเนินการปรับปรุงมูลหนี้สำหรับหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายโดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงและพิจารณาว่าหนี้สินทางการเงินก่อนปรับปรุง และหลังปรับปรุงมีผลแตกต่างกันอย่างมีสาระสำคัญหรือไม่สำหรับหนี้สินทางการเงินที่มีผลแตกต่างกันอย่างมากจะรับรู้หนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยใช้วิธีการคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด ผลแตกต่างระหว่างมูลค่าตามบัญชีของหนี้สินทางการเงินก่อนปรับปรุงและมูลค่าปัจจุบันของหนี้สินทางการเงินที่คำนวณใหม่ บริษัทฯรับรู้เป็นกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ดอกเบี้ยจ่ายด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม ผลแตกต่างที่เกิดขึ้นจะรับรู้เป็นกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ดอกเบี้ยจ่ายด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม

- อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2564-66 เป็นอัตราตาม ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการ (วันที่ 15 มิถุนายน 2564)

- 2.เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินต่างประเทศผ่านผู้ถือหุ้นใหญ่ เป็นเงินกู้ยืมที่กระทรวงการคลังทำสัญญาเงินกู้กับสถาบันการเงินต่างประเทศ และกระทรวงการคลังได้ให้บริษัทกู้ยืมต่อ เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนที่แก้ไข เจ้าหนี้กลุ่มที่ 4 เจ้าหนี้เงินกู้ยืมจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ที่ไม่ใช่สถาบันการเงิน ปรับเปลี่ยนวิธีการชำระหนี้เป็นได้รับชำระหนี้ด้วยการแปลงหนี้เงินต้นเป็นทุนหุ้นสามัญ ตามแผนฟื้นฟูกิจการที่แก้ไข ดังนั้นบริษัทจึงปรับปรุงมูลหนี้ให้เป็นไปตามคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ วัตถุประสงค์หนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรมโดยใช้วิธีคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด
- 3.เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนที่แก้ไข เจ้าหนี้กลุ่มที่ 6 เจ้าหนี้สถาบันการเงินไม่มีประกันปรับเปลี่ยนวิธีการชำระหนี้เป็นได้รับชำระหนี้ด้วยการแปลงหนี้เงินต้นเป็นทุนหุ้นสามัญ ตามแผนฟื้นฟูกิจการที่แก้ไข ด้วยเหตุนี้ บริษัทปรับปรุงมูลหนี้ให้เป็นไปตามคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ วัตถุประสงค์หนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรมโดยใช้วิธีคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด

6.2 ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของรายการระหว่างกัน

สำหรับการเข้าทำรายการระหว่างกันข้างต้นนั้น บริษัทฯ มีวัตถุประสงค์เพื่อก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยเป็นการดำเนินการตามปกติของธุรกิจ ทั้งนี้ ราคาที่ซื้อ/ขาย หรือให้/รับบริการจากบริษัทที่เกี่ยวข้อง กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่บริษัทฯ กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน ทั้งนี้เป็นไปตามความเหมาะสมของเงื่อนไข และการใช้ราคาตลาดที่อ้างอิงได้ ซึ่งก่อให้เกิดประโยชน์แก่ทั้งบริษัทฯ และบริษัทที่เกี่ยวข้อง โดยมีวัตถุประสงค์ในการถ่ายเทผลประโยชน์ระหว่างกัน หรือมีรายการใดๆ เป็นพิเศษ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียทุกรายได้รับการดูแลผลประโยชน์อย่างเป็นธรรมและเท่าเทียมกันตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ

6.3 ขั้นตอนการอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน

การเข้าทำรายการระหว่างกันข้างต้น เป็นไปตามธุรกิจปกติของบริษัทฯ และได้ดำเนินการอนุมัติตามขั้นตอนของบริษัทฯ ซึ่งมีมาตรการที่รัดกุม รวมทั้งกรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องนั้นๆ จะไม่มีส่วนในการอนุมัติการทำรายการ

6.4 นโยบายการทำรายการระหว่างกันในอนาคต

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