

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับปี 2566 สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

1. บทสรุปผู้บริหาร

ปี 2566 เศรษฐกิจโลกยังคงขยายตัวแต่ชะลอลงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับปีก่อน โดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund : IMF) ประเมินว่าจะมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 3.1 ต่ำกว่าปี 2565 ที่เฉลี่ยร้อยละ 3.5 และต่ำกว่าในช่วงปี 2543-2562 ที่เฉลี่ยร้อยละ 3.8 ต่อปี เนื่องจากผลกระทบของความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ ความขัดแย้งในภูมิภาคต่างๆ ทั่วโลก ส่งผลต่อความสามารถในการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานก่อให้เกิดภาวะเงินเฟ้อ ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน และค่าครองชีพเพิ่มสูงขึ้น ทำให้หลายประเทศใช้นโยบายทางการเงินที่เคร่งครัดมากขึ้น

อย่างไรก็ตามในปี 2566 อุตสาหกรรมการบินโลกยังคงฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง ทั้งในด้านปริมาณความต้องการเดินทางและความสามารถในการทำกำไร โดยปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 36.9 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เท่ากับ 82.3% จาก 78.7% ทั้งนี้ เมื่อเทียบกับปี 2562 ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ยังคงต่ำกว่าร้อยละ 5.9 ในขณะที่การขนส่งสินค้าทางอากาศยังคงเผชิญกับความท้าทายจากการชะลอตัวของการค้าโลก ส่งผลให้ปริมาณการขนส่งสินค้า (Revenue Freight Ton-Kilometers: RFTK) ต่ำกว่าปีก่อนร้อยละ 1.9 ในส่วนของอุตสาหกรรมการบิน ในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกจากรายงานของสมาคมสายการบินเอเชียแปซิฟิก (AAPA) ผู้โดยสารระหว่างประเทศมีจำนวนประมาณ 278 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 161.0 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 106.2 และ 131.0 ตามลำดับ อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เท่ากับ 80.9% จาก 72.2% จากการฟื้นตัวอย่างต่อเนื่องของอุตสาหกรรม และการเปิดประเทศของจีน ในขณะที่ปริมาณการผลิตด้านพัสดุกัมภ์ (Available Dead Load Kilometers: ADTK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.4 ปริมาณการขนส่งสินค้า (RFTK) ลดลงร้อยละ 2.8 อัตราส่วนการขนส่งพัสดุกัมภ์ (Freight Load Factor) เท่ากับ 60.7% จาก 66.5%

ในปี 2566 ภาคการท่องเที่ยวและอุปสงค์ของประเทศไทย โดยเฉพาะการบริโภคภาคเอกชน เป็นปัจจัยขับเคลื่อนเศรษฐกิจที่สำคัญ อย่างไรก็ตาม จากเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัวและการใช้จ่ายภาครัฐที่หดตัวแรงขึ้น IMF คาดการณ์เศรษฐกิจไทยขยายตัวที่ร้อยละ 2.5 ชะลอตัวลงเล็กน้อยจากร้อยละ 2.6 ในปีก่อน ทั้งนี้ ช่วงปลายปี 2565 รัฐบาลได้ยกเลิกการตรวจสอบเอกสารที่เกี่ยวข้องกับโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) สำหรับผู้เดินทางเข้าประเทศไทย และต่อมาได้ผ่อนคลายนโยบายการวีซ่า ด้วยการยกเว้นการตรวจลงตรา (Free Visa) ให้แก่นักท่องเที่ยวสัญชาติจีน และค้ำชัศสถานเป็นการชั่วคราว ตั้งแต่วันที่ 25 กันยายน 2566 - 29 กุมภาพันธ์ 2567 ส่งผลให้ในปี 2566 ประเทศไทยมีนักท่องเที่ยวจำนวน 28.1 ล้านคน เพิ่มขึ้น 17.1 ล้านคน หรือร้อยละ 154.4 จากปีที่ผ่านมา ซึ่งประเทศที่มีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้าไทยสูงที่สุด 3 อันดับแรก ได้แก่ มาเลเซีย จีน และเกาหลี โดยมีจำนวน 4.6 ล้านคน 3.5 ล้านคน และ 1.7 ล้านคน ตามลำดับ

ในปี 2566 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ยังคงดำเนินการตามแผนฟื้นฟูอย่างต่อเนื่อง โดยในปีนี้มี การดำเนินงานที่สำคัญ ได้แก่

- การดำเนินการตามแผนการปรับปรุงประสิทธิภาพฝูงบินและขยายเส้นทางบิน เพื่อรองรับการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบิน และเพิ่มประสิทธิภาพในการสร้างรายได้ให้แก่บริษัทฯ
 - รับมอบเครื่องบิน A350-900 จำนวน 5 ลำ เพื่อเพิ่มเที่ยวบินไปยังเมืองสำคัญ เช่น ปักกิ่ง เชียงไฮ่ กวางโจว เป็นต้น
 - กลับมาให้บริการในเส้นทางปักกิ่ง เฉิงตู รวมถึงเพิ่มความถี่เที่ยวบินในเส้นทางฮ่องกง โอซากา
 - เปิดเส้นทางบินใหม่บินตรงสู่อิสตันบูล สาธารณรัฐตุรกี ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2566 ให้บริการวันละ 1 เที่ยวบิน รวมถึงลงนามบันทึกความเข้าใจ เพื่อพัฒนาความร่วมมือและศึกษาความเป็นไปได้ ในการให้บริการเที่ยวบินลักษณะ Joint Venture Operations ระหว่างบริษัทฯ และเตอร์กิชแอร์ไลน์ สำหรับนครอิสตันบูลนับเป็นจุดศูนย์กลางการเดินทางระหว่างทวีปเอเชีย ยุโรป และแอฟริกา ทำให้เพิ่มความได้เปรียบในการให้บริการเที่ยวบินเชื่อมต่อไปยังทวีปยุโรปและแอฟริกา
- การหาประโยชน์จากทรัพย์สินรองที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจ : มีการจำหน่ายสินทรัพย์ ดังนี้
 - เครื่องบิน B747-400 จำนวน 6 ลำ B737-400 จำนวน 1 ลำ และ A340-600 จำนวน 2 ลำ
 - เครื่องยนต์อะไหล่ที่ไม่ได้ใช้งานแล้ว จำนวน 5 เครื่องยนต์
 - หุ่นบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด จำนวน 1,868 หุ่น
 - อสังหาริมทรัพย์ 4 แห่ง ได้แก่ ห้องชุดพักอาศัย ประเทศสิงคโปร์ สำนักงานขายกรุงโรม ประเทศอิตาลี บ้านพักกรุงจาการ์ตา ประเทศอินโดนีเซีย และสำนักงานขายมะนิลา ประเทศฟิลิปปินส์
- การปรับปรุงโครงสร้างการดำเนินกลุ่มธุรกิจการบิน : เมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม 2566 คณะกรรมการเจ้าหน้าที่ของบริษัทฯ ได้มีมติเห็นชอบการปรับโครงสร้างการดำเนินธุรกิจกลุ่มธุรกิจการบินของกลุ่มบริษัทฯ ตามแนวทางที่ คณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการและฝ่ายบริหารนำเสนอ โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการอากาศยานได้อย่างเหมาะสม สามารถวางแผนและพัฒนาเครือข่ายเส้นทางบิน และจัดเที่ยวบินให้ครอบคลุมความต้องการของผู้โดยสารในภาพรวมได้ดียิ่งขึ้น โดยไม่ส่งผลกระทบต่อการให้บริการ ในปี 2566 บริษัทฯ รับโอนเครื่องบิน A320-200 จากบริษัท ไทยสมายล์ฯ จำนวน 16 ลำ ทำการบินแทนในเส้นทางในประเทศ ได้แก่ เชียงใหม่ ภูเก็ต และอุดรธานี และระหว่างประเทศ ได้แก่ อาห์เมดฮาด กัลกัตตา กายา ฮานอย เกาสง กางมาจก ปีนัง พนมเปญ ย่างกุ้ง เสียมราฐ โฮจิมินห์ และเวียงจันทน์ ทั้งนี้ ในเดือนมกราคม 2567 จะรับโอนเครื่องบินอีก 4 ลำ และให้บริการในเส้นทางในประเทศเพิ่มเติม ได้แก่ เชียงราย ขอนแก่น อุบลราชธานี กระบี่ หาดใหญ่ และ นครราชสีมา โดยผู้โดยสารไทยสมายล์จะยังคงได้รับบริการที่ต่อเนื่องในฐานะผู้โดยสารของการบินไทยต่อไป ตามนโยบาย ONE THAI ONE FLY
 - การมุ่งมั่นรักษาสิ่งแวดล้อมเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน : บริษัทฯ พร้อมมุ่งสู่เป้าหมายการลดการปล่อย ก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ในปี 2593 โดยใช้หลักการ 3 ประการ ประกอบด้วย FROM PLANES TO PLANET (การบินเพื่อสิ่งแวดล้อม) FROM WASTE TO WEALTH (การพัฒนาเพื่อสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจ) FROM PURPLE TO PURPOSE (จากใจสู่ความยั่งยืน) โดยได้ดำเนินโครงการต่างๆ ดังนี้

- ร่วมกับบริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน) (OR) จัดเที่ยวบินนำร่องในการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานแบบยั่งยืน Sustainable Aviation Fuel (SAF) ในเที่ยวบินของบริษัทฯ เส้นทางภูเก็ต - กรุงเทพฯ โดยเชื้อเพลิง SAF มีอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ตลอดวงจรชีวิตน้อยกว่าเชื้อเพลิงอากาศยานโดยทั่วไป และสามารถลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้สูงถึงร้อยละ 80 เมื่อเทียบกับเชื้อเพลิงปกติ อีกทั้ง สามารถใช้ผสมกับน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานในปัจจุบัน (Jet A1) ได้ทันทีและมีความปลอดภัย

- ลงนามข้อตกลงความร่วมมือแลกเปลี่ยนความรู้ความเชี่ยวชาญด้านเทคนิคในการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานแบบยั่งยืนกับ บริษัท บางจาก คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้อุตสาหกรรมการบินทั้งในประเทศและระหว่างประเทศได้เติมน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานแบบยั่งยืน

- ร่วมมือกับแบรนด์ จิม ทอมป์สัน (Jim Thompson) นำกระเป๋าพร้อมชุดสิ่งอำนวยความสะดวก (Amenity Kit) แบบใหม่ในแนวคิดรักษ์โลกสำหรับให้บริการผู้โดยสารชั้นธุรกิจ (Royal Silk) โดยกระเป๋าผลิตจากวัสดุที่ย่อยสลายได้เองตามธรรมชาติและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

- ปรับเปลี่ยนรูปแบบพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน ชูอัตลักษณ์ความเป็นไทยพร้อมผสมผสานแนวความคิดอย่างยั่งยืน โดยตัดเย็บด้วยเส้นไหมไทยติดทอกับเส้นใยแปรรูปจากวัสดุรีไซเคิล เป็นการนำวัสดุที่ไม่ได้ใช้งานแล้วกลับมาพัฒนาเป็นชุดเสื้อผ้าที่มีประโยชน์ใช้สอย โดดเด่นในเรื่องความง่ายในการดูแลรักษา ความคงรูป แต่ให้ความยืดหยุ่นและคล่องตัวในการใช้งาน และผ่านการทดสอบด้านความปลอดภัยตามมาตรฐานสากล โดยจะเริ่มใช้งานในวันที่ 1 มกราคม 2567

ในปี 2566 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้รับรางวัล 1 ใน 10 สายการบินที่มีพนักงานต้อนรับที่ดีที่สุดของโลก (World's Best Airline Cabin Crew) และสายการบินที่มีพนักงานให้บริการที่ดีที่สุดของเอเชีย (Best Airline Staff in Asia) จากการประกาศรางวัลของสกายแทร็กซ์ประจำปี 2566 รางวัล 1 ใน 5 สายการบินยอดเยี่ยม โปรแกรมสะสมไมล์ยอดเยี่ยม และรางวัล 1 ใน 3 สายการบินที่ให้บริการชั้นประหยัดยอดเยี่ยมจาก DestinAsian Readers' Choice Awards 2023 ซึ่งเป็นนิตยสารท่องเที่ยวชั้นนำของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้รับรางวัล TTG Travel Hall of Fame รางวัล Best Inflight Service Awards ประจำปี 2566 จากการประกาศรางวัลที่ทีจี ทราวเวล อวอร์ด ซึ่งจัดขึ้นทุกปี เพื่อเป็นเกียรติแก่บุคคลและองค์กรในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกที่มีความโดดเด่นในด้านต่างๆ โดยจัดอันดับจากการลงคะแนนของผู้อ่านนิตยสาร TTG Travel Trade Publishing รวมทั้ง TTG Asia TTG China TTG India TTG Mice TTG Associations TTG-BT Mice China และ TTG Asia Luxury โดยบุคคลหรือองค์กรที่ได้รางวัล TTG Travel Hall of Fame จะเป็นบุคคลหรือองค์กรที่ได้รางวัลเดียวกันติดต่อกันเป็นเวลา 10 ปี ซึ่งการบินไทยได้รับรางวัลสายการบินยอดเยี่ยมแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ติดต่อกันครบ 10 ปี และได้รับเกียรติบันทึกใน TTG Travel Hall of Fame ตั้งแต่ปี 2559 ถึงปัจจุบัน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีเครื่องบินที่ใช้ทำการบินทั้งสิ้น 70 ลำ โดยมีอัตราการใช้ประโยชน์ของเครื่องบิน 12.2 ชั่วโมง มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 40.9 ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 65.4 อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 79.7% สูงกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ยที่ 67.9% และมีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 13.76 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 52.7 สำหรับด้านการขนส่งสินค้ามีปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ADTK) สูงกว่าปีก่อนร้อยละ 40.9 ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) สูงกว่าปีก่อนร้อยละ 15.4 อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ยเท่ากับ 51.7% ต่ำกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ยเท่ากับ 63.1%

ผลการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียวในปี 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน 40,211 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 32,414 ล้านบาท (415.7%) โดยมีรายได้รวมทั้งสิ้น 161,067 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 56,026 ล้านบาท (53.3%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 58,701 ล้านบาท (79.3%) โดยบริษัทฯ และบริษัทย่อยได้กลับมาให้บริการในเส้นทางสู่สาธารณรัฐประชาชนจีนอีกครั้ง หลังจากที่จีนประกาศเปิดประเทศ และเพิ่มความถี่ในเส้นทางบินขอดนิม อาทิ โตเกียว (นาริตะ ฮานะดะ) โอซากา โซล เมลเบิร์น สิงคโปร์ อีกทั้งยังมีการเปิดเส้นทางใหม่บินตรงสู่เมืองอิสตันบูล สาธารณรัฐตุรกี ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2566 ที่ผ่านมา

นอกจากนี้บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้จากกิจการอื่น เพิ่มขึ้น 2,571 ล้านบาท (38.5%) ซึ่งหน่วยธุรกิจส่วนใหญ่มีรายได้เพิ่มขึ้นจากจำนวนผู้โดยสารของสายการบินลูกค้าเพิ่มขึ้น ยกเว้นรายได้จากธุรกิจคลังสินค้า และมีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 120,856 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 23,612 ล้านบาท (24.3%) ส่วนหนึ่งเกิดจากปริมาณการผลิตและ/หรือปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้น และสำหรับต้นทุนทางการเงิน (ซึ่งเป็นการรับรู้ต้นทุนทางการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 : TFRS 9) มีการรับรู้ต้นทุนทางการเงินจำนวน 15,611 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 3,224 ล้านบาท (26.0%)

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว ส่วนใหญ่เกิดจาก กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ กำไรจากการขายสินทรัพย์ ถึงแม้จะขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ปรับปรุงค่าเช่าพื้นที่สำนักงานดอนเมือง โดยในปี 2566 มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียวสุทธิ เป็นรายได้รวม 2,201 ล้านบาท ส่งผลให้บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีกำไรสุทธิ จำนวน 28,123 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 28,375 ล้านบาท โดยเป็นกำไรส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 28,096 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 12.87 บาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุนต่อหุ้น 0.12 บาท โดยมี EBITDA หลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน รวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) เป็นกำไรจำนวน 42,875 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 25,634 ล้านบาท

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานปี 2566

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

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) - งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

	ม.ค.-ธ.ค.			
	2566	2565	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	161,067	105,041	+56,026	+53.3
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	132,737	74,036	+58,701	+79.3
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	15,464	23,784	-8,320	-35.0
- รายได้กิจการอื่น	9,245	6,674	+2,571	+38.5
- อื่นๆ	3,621	547	+3,074	+562.0
ค่าใช้จ่ายรวม	120,856	97,244	+23,612	+24.3
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	47,765	38,378	+9,387	+24.5
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ไม่รวมน้ำมัน	73,091	58,866	+14,225	+24.2
กำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงินไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	40,211	7,797	+32,414	+415.7
ต้นทุนทางการเงิน	15,611	12,387	+3,224	+26.0
กำไร(ขาดทุน) จากการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	24,600	(4,590)	+29,190	+635.9
กำไร (ขาดทุน) จากการปรับโครงสร้างหนี้	3,956	(5,238)	+9,194	+175.5
กำไรจากการขายสินทรัพย์	469	783	-314	-40.1
ส่วนแบ่งกำไร (ขาดทุน) จากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	64	(4)	+68	+1,700.0
กำไรจากการขายเงินลงทุน	-	16	-16	-100.0
การปรับปรุงผลประโยชน์พนักงานจากการปรับโครงสร้างองค์กร	-	237	-237	-100.0
ปรับปรุงจำนวนไมล์สะสม	-	(628)	+628	+100.0
ปรับปรุงรายการที่เกี่ยวข้องกับการปรับมูลค่าสินทรัพย์สิทธิการใช้เครื่องบิน	-	(656)	+656	+100.0
เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างงาน	(16)	(112)	+96	+85.7
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้				
และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน	(77)	9,521	-9,598	-100.8
ปรับปรุงค่าชดเชยวันหยุดสำหรับพนักงานที่พ้นสภาพ	(92)	-	-92	-
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9	(106)	(113)	+7	+6.2
ปรับปรุงค่าชดเชยเบี้ยเลี้ยงเดินทางในการปฏิบัติการบิน	(250)	-	-250	-
โครงการร่วมใจจากองค์กร	(281)	610	-891	-146.1
ปรับปรุงค่าเช่าพื้นที่สำนักงานคอนเมือง	(400)	-	-400	-
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(1,066)	(1,512)	+446	+29.5
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	26,801	(1,686)	+28,487	+1,689.6
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	28,123	(252)	+28,375	+11,259.9
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	28,096	(272)	+28,368	+10,429.4
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	12.87	(0.12)	+12.99	+10,825.0

		ม.ค.-ธ.ค.			
		2566	2565	เปลี่ยนแปลง	
				ล้านบาท	%
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ					
EBITDA หลังหักค่าเช่าเครื่องบิน	(ล้านบาท)	42,875	17,241	+25,634	+148.7
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	13.76	9.01	+4.75	+52.7
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	54,280	38,526	+15,754	+40.9
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	43,268	26,163	+17,105	+65.4
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	79.7	67.9		+11.8
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-ก.ม.)	3.06	2.82	+0.24	+8.5
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	2,864	2,032	+832	+40.9
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	1,481	1,283	+198	+15.4
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	51.7	63.1		-11.4
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	340,825	340,390	+435	+0.1
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-ก.ม.)	10.21	18.28	-8.07	-44.1
จำนวนเครื่องบิน ณ 31 ธ.ค.	(ลำ)	77	86	-9	-10.5
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	270,618	192,994	+77,624	+40.2
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	12.2	10.4	+1.8	+17.3
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		34.8022	35.0614	-0.2592	-0.7
1 EUR : THB		37.6238	36.8731	+0.7507	+2.0
100 JPY : THB		24.8223	26.7756	-1.9533	-7.3
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	113.01	135.16	-22.15	-16.4

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

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

รายได้

ในปี 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) จำนวน 161,067 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 56,026 ล้านบาท (53.3%) โดยมีรายละเอียดของรายได้ ดังนี้

- **รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน**

รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินมีจำนวน 132,737 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 58,701 ล้านบาท (79.3%) เนื่องจากในปีนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีการเพิ่มจำนวนเที่ยวบิน และเส้นทางบินที่ให้บริการเพื่อรองรับปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งได้กลับมาให้บริการในเส้นทางสู่สาธารณรัฐประชาชนจีนอีกครั้ง หลังจากที่ยังปิดประเทศ และเพิ่มความถี่ในเส้นทางบินขอดนิคม อาทิตโยเกีย โอซากา โซล เมลเบิร์น สิงคโปร์ อีกทั้งมีการเปิดเส้นทางใหม่บินตรงสู่เมืองอิสตันบูล สาธารณรัฐตุรกี ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2566 ที่ผ่านมา โดย

- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 65.4 คิดเป็นเงินประมาณ 48,200 ล้านบาท ในขณะที่มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 40.9 โดยมีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 79.7% สูงกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ย 67.9%

- รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) เท่ากับ 3.06 บาท เพิ่มขึ้น 0.24 บาท (8.5%) หรือประมาณ 10,300 ล้านบาท

- **รายได้จากการขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์**

รายได้จากการระวางขนส่งและค่าไปรษณียภัณฑ์ จำนวน 15,464 ล้านบาท ลดลง 8,320 ล้านบาท (35.0%) เป็นผลจากมีรายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าประกันภัย) เท่ากับ 10.21 บาท ลดลง 8.07 บาท (44.1%) หรือประมาณ 11,900 ล้านบาท โดยมีอัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ย 51.7% ต่ำกว่าปีก่อนที่เฉลี่ย 63.1% ถึงแม้ว่าจะมีปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 15.4 คิดเป็นเงินประมาณ 3,600 ล้านบาท

- **รายได้กิจการอื่น** ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจ ได้แก่ การบริการภาคพื้น คริวการบิน การบริการคลังสินค้า และรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่นๆ รวมจำนวน 9,245 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 2,571 ล้านบาท (38.5%) โดยหน่วยธุรกิจส่วนใหญ่มีรายได้เพิ่มขึ้นจากจำนวนผู้โดยสารของสายการบินลูกค้าเพิ่มขึ้น ยกเว้นรายได้จากธุรกิจคลังสินค้า

- **รายได้อื่นๆ** สูงกว่าปีก่อน 3,074 ล้านบาท สาเหตุหลักจากได้รับใบลดหนี้จากบริษัท โรสส์-รอยซ์ รวมทั้งดอกเบี้ยรับเพิ่มขึ้นจากเงินสดที่เพิ่มขึ้น

ค่าใช้จ่าย

ในปี 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) 120,856 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 23,612 ล้านบาท (24.3%) สาเหตุหลักเนื่องจากการขยายการผลิต โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- **ค่าน้ำมันเครื่องบิน** จำนวน 47,765 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 39.5 ของค่าใช้จ่ายรวม เพิ่มขึ้น 9,387 ล้านบาท (24.5%) เป็นผลมาจากจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น ทำให้มีปริมาณการใช้ น้ำมันสูงกว่าปีก่อน ถึงแม้ว่าจะมีราคาน้ำมันเฉลี่ยต่ำกว่าปีก่อนร้อยละ 16.4

- **ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน** (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 73,091 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 14,225 ล้านบาท (24.2%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.			
	2566	2565	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว)				
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	10,069	8,422	+1,647	+19.6
ค่าบริการการบิน	14,034	9,045	+4,989	+55.2
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	4,000	2,601	+1,399	+53.8
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	11,038	11,651	-613	-5.3
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	11,389	9,881	+1,508	+15.3
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	2,967	5,227	-2,260	-43.2
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	5,882	2,876	+3,006	+104.5
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	7,240	4,731	+2,509	+53.0
ค่าใช้จ่ายอื่น	6,472	4,432	+2,040	+46.0
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	73,091	58,866	+14,225	+24.2

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 45,161 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 9,030 ล้านบาท (25.0%) ค่าใช้จ่ายในส่วนที่แปรผันตามปริมาณการผลิตและ/หรือ ปริมาณการขนส่ง และ/หรือจำนวนผู้โดยสาร (Variable Cost) เพิ่มขึ้นตามปริมาณการผลิต และการขนส่งที่เพิ่มขึ้น ยกเว้นค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยานลดลง เนื่องจากได้รับใบลดหนี้จากบริษัท โรลส์-รอยซ์ สำหรับการซ่อมเครื่องยนต์ Trent XWB และค่าเช่าเครื่องบิน Power by the Hour ลดลง เนื่องจากเครื่องบินส่วนใหญ่ครบอายุสัญญา

- ค่าใช้จ่ายคงที่ (Fixed Cost) ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และค่าใช้จ่ายอื่น มีจำนวนรวม 27,930 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 5,195 ล้านบาท (22.9%) โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน มีจำนวน 10,069 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,647 ล้านบาท (19.6%) สาเหตุหลักเกิดจากการปรับเพิ่มการจ่ายเงินเดือนของนักบินและลูกเรือที่ปรับลดจากผลกระทบ โควิด-19 ตามจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น การปรับฐานเงินเดือนพนักงาน การจ่ายค่าตอบแทนพิเศษ การจ้างแรงงานภายนอก รวมทั้งจำนวนพนักงานที่เพิ่มขึ้น

- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย มีจำนวน 11,389 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,508 ล้านบาท (15.3%) สาเหตุหลักจากการนำเครื่องบิน A330-300 กลับมาใช้บริการ ประกอบกับมีการปรับมูลค่าสิทธิการใช้ของเครื่องบินตามสัญญาเช่าตามอัตราดอกเบี้ยที่กำหนดในสัญญา รวมทั้งการรับมอบเครื่องบินเพิ่มขึ้นจากปีก่อน

- ค่าใช้จ่ายอื่นๆ มีจำนวน 6,472 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,040 ล้านบาท (46.0%) สาเหตุหลักจากค่าจ้างเหมาจ่ายแรงงานภายนอก ตามปริมาณการผลิตที่เพิ่มขึ้น

• **ต้นทุนทางการเงิน** ซึ่งเป็นการรับรู้ต้นทุนทางการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 (IFRS 9) จำนวน 15,611 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3,224 ล้านบาท (26.0%)

กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ จำนวน 3,956 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากการยกเลิกสัญญาที่มีภาระเกินควรกว่าประโยชน์ที่พึงจะได้ กำไรจากการตัดรายการหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีทุนตัดจำหน่าย และขาดทุนจากการปรับปรุงหนี้สินให้เป็นไปตามคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.2)

กำไรจากการขายสินทรัพย์ จำนวน 469 ล้านบาท ประกอบด้วย

- กำไรจากการขายห้องชุดพักอาศัย และอาคารสำนักงานที่ต่างประเทศ จำนวน 446 ล้านบาท
- ขาดทุนจากการขายเครื่องบินสุทธิ จำนวน 45 ล้านบาท ประกอบด้วย
 - ขาดทุนจากการขาย B747-400 จำนวน 6 ลำ สุทธิเป็นเงินจำนวน 48 ล้านบาท
 - กำไรจากการขาย A340-600 จำนวน 2 ลำ สุทธิเป็นเงินจำนวน 3 ล้านบาท
 - ขาย B737-400 จำนวน 1 ลำ โดยเป็นการขายเท่ากับมูลค่าตามบัญชีสุทธิ
- กำไรจากการขาย Spare Engine Trent 500 จำนวน 4 เครื่องยนต์ และ PW4164 จำนวน 1 เครื่องยนต์ จำนวน 38 ล้านบาท
- กำไรจากการขายสินทรัพย์อื่นๆ จำนวน 30 ล้านบาท

โครงการร่วมใจจากองค์กร Mutual Separation Plan (“MSP”) เงินชดเชยสำหรับพนักงานที่เข้าโครงการ MSP B, C และ D ที่ได้รับอนุมัติให้ขยายเวลาการฟื้นฟูสภาพ จำนวน 281 ล้านบาท

เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างงาน จำนวน 16 ล้านบาท โดยเป็นการจ่ายค่าชดเชยพนักงานกรณีเลิกจ้างพนักงานที่ต่างประเทศ อันเนื่องมาจากบริษัทฯ เข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ มีความจำเป็นต้องปรับปรุงองค์กรทุกๆ ด้านเพื่อลดต้นทุนและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน ตลอดจนบริหารจัดการกระแสเงินสดให้เป็นไปตามแผนฟื้นฟูกิจการ

ปรับปรุงค่าเช่าพื้นที่สำนักงานดอนเมือง จำนวน 400 ล้านบาท

ปรับปรุงค่าชดเชยวันหยุดสำหรับพนักงานที่ฟื้นฟูสภาพ 92 ล้านบาท

ปรับปรุงค่าชดเชยเบี้ยเลี้ยงเดินทางในการปฏิบัติการบิน 250 ล้านบาท

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน จำนวน 77 ล้านบาท จากการด้อยค่าอุปกรณ์การบินหมุนเวียน

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 106 ล้านบาท

ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ จำนวน 1,066 ล้านบาท ประกอบด้วย ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Loss) จำนวน 1,640 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการปรับยอดเงินกู้รวมทั้งหนี้สินตามสัญญาเข้าดำเนินงานเครื่องบิน รวมทั้งสินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวดจากการที่เงินบาทต่อเงินสกุลยูโร อ่อนค่าเมื่อเทียบกับ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Gain) จำนวน 574 ล้านบาท

• ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม มีจำนวน 64 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 68 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ส่วนแบ่งกำไรในบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด 27 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 15 ล้านบาท
- ส่วนแบ่งกำไรในบริษัท คอนมือง อินเทอร์เน็ต เซ็นแนล แอร์พอร์ตโฮเต็ล จำกัด 20 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุน 5 ล้านบาท
- ส่วนแบ่งกำไรในบริษัท คริวการบินภูเก็ต จำกัด 17 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุน 11 ล้านบาท

EBITDA หลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขค่าเช่าเครื่องบินรวมค่าเช่าเครื่องบินคำนวณจากการใช้งานที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) ปี 2566 มีกำไรจำนวน 42,875 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 25,634 ล้านบาท (148.7%)

3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.	
	2566	2565
เครื่องบิน	5,303	998
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	164	18
รวม	5,467	1,016

ในปี 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 5,467 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 4,451 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็นการลงทุนซื้อเครื่องยนต์อะไหล่ และอะไหล่เครื่องบินหมุนเวียน

สภาพคล่อง

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 52,939 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 22.2 ของสินทรัพย์รวม เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 จำนวน 18,399 ล้านบาท

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.	
	2566	2565
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	43,905	29,108
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	(15,759)	2,401
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(9,454)	(1,799)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน ที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(282)	(666)
ผลกระทบจากผลขาดทุนจากการค้ำประกันเครดิต ที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(11)	(19)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น	18,399	29,025

ในปี 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 43,905 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 14,797 ล้านบาท สาเหตุหลักจากมีกำไรจากการดำเนินงาน ในขณะที่มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 15,759 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 18,160 ล้านบาท สาเหตุหลักจากการลงทุนในตั๋วเงิน เงินฝากประจำ และซื้อรถยนต์อะไหล่และอะไหล่เครื่องบินหมุนเวียน และมีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 9,454 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 7,655 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็นการจ่ายชำระคืนหนี้สินตามสัญญาเช่า เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 มีจำนวน 52,939 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 18,399 ล้านบาท จากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 ซึ่งมีอยู่จำนวน 34,540 ล้านบาท

เครื่องบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเครื่องบินที่ใช้ทำการบิน จำนวน 70 ลำ (รวมเครื่องบิน A320-200 ซึ่งใช้ทำการบินโดยบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด) มีเครื่องบินที่จอดระยะยาว จำนวน 7 ลำ และมีเครื่องบินที่คณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการมีมติอนุมัติให้จำหน่าย ซึ่งบริษัทฯ และผู้ซื้ออยู่ระหว่างจัดทำสัญญาและตรวจสอบทรัพย์สิน รวมทั้งสิ้นจำนวน 20 ลำ

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมจำนวน 238,991 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 จำนวน 40,813 ล้านบาท (20.6%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 ธ.ค.2566		31 ธ.ค.2565		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	52,939	22.2	34,540	17.4	+18,399	+53.3
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	2,103	0.9	2,747	1.4	-644	-23.4
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	39,034	16.3	22,517	11.4	+16,517	+73.4
สินทรัพย์หมุนเวียน	94,076	39.4	59,804	30.2	+34,272	+57.3
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	44,579	18.6	45,969	23.2	-1,390	-3.0
สินทรัพย์สิทธิการเช่า	65,048	27.2	61,869	31.2	+3,179	+5.1
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	35,288	14.8	30,536	15.4	+4,752	+15.6
รวมสินทรัพย์	238,991	100.0	198,178	100.0	+40,813	+20.6

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 94,076 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 39.4 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 จำนวน 34,272 ล้านบาท (57.3%) โดยมีรายการที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญ ได้แก่

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เพิ่มขึ้น 18,399 ล้านบาท (53.3%) จากเงินสดสุทธิที่ได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานสูงกว่าเงินสดสุทธิที่ใช้ไปในกิจกรรมการลงทุนและกิจกรรมจัดหาเงิน (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 7.1)

- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย ลดลง 644 ล้านบาท (23.4%) สาเหตุหลักจากการจำหน่ายเครื่องบิน B747-400 จำนวน 6 ลำ B737-400 จำนวน 1 ลำ A340-600 จำนวน 2 ลำ เครื่องยนต์อะไหล่และสินทรัพย์อื่น ซึ่งมีมูลค่าตามบัญชีสุทธิ 1,730 ล้านบาท 44 ล้านบาท และ 9 ล้านบาท ตามลำดับ ประกอบกับมีการจัดประเภทที่ดิน บ้านพักและสำนักงานประเทศอังกฤษไปแสดงเป็นสินทรัพย์รอการขายในสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ซึ่งมีมูลค่าตามบัญชีสุทธิ 244 ล้านบาท แม้ว่าจะมีการรับโอนเครื่องบิน 12 ลำ (B777-200 จำนวน 6 ลำ และ B777-300 จำนวน 6 ลำ) จากที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ที่คณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการมีมติอนุมัติให้จำหน่าย ซึ่งมีมูลค่าตามบัญชีสุทธิ 1,386 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 11)

- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ เพิ่มขึ้น 16,517 ล้านบาท (73.4%) สาเหตุหลักเกิดจากสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 14,191 ล้านบาท จากการลงทุนในตั๋วเงินฝาก เงินฝากประจำและหุ้นกู้ที่มีระยะเวลาครบกำหนดชำระมากกว่า 3 เดือนแต่ไม่เกิน 12 เดือน และลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 2,236 ล้านบาท (13.2%) จากยอดขายที่เพิ่มขึ้น (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6, 8, 10)

- ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์สุทธิ มีจำนวน 44,579 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 18.6 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 จำนวน 1,390 ล้านบาท (3.0%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากการโอนจัดประเภทเครื่องบินที่คณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการมีมติอนุมัติให้จำหน่ายให้กับผู้ซื้อจำนวน 12 ลำ (B777-200 จำนวน 6 ลำ และ B777-300 จำนวน 6 ลำ) ซึ่งมีมูลค่าตามบัญชีสุทธิ 1,386 ล้านบาท ไปเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย และการคิดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ แม้ว่าจะมีการซื้อเครื่องยนต์ Trent XWB จำนวน 3 เครื่องยนต์ เครื่องยนต์ IAE V2527-A5 จำนวน 1 เครื่องยนต์ก็ตาม (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 13)

- สิทธิประโยชน์การใช้ มีจำนวน 65,048 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 27.2 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ซึ่งประกอบด้วยสินทรัพย์ตามสัญญาเช่าเงินทุน และภาระผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสัญญาเช่าดำเนินงานสินทรัพย์ถาวรอื่น เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 เป็นจำนวน 3,179 ล้านบาท สาเหตุหลักจากการรับมอบเครื่องบิน A350-900 ซึ่งเป็นเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงานจำนวน 5 ลำ และปรับปรุงสินทรัพย์สิทธิการใช้โดยวัดมูลค่าหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่จากการเปลี่ยนแปลงการจ่ายชำระค่าเช่าผันแปรที่ขึ้นอยู่กับอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงมูลค่า 1,536 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 14)
- สิทธิประโยชน์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ เพิ่มขึ้น 4,752 ล้านบาท (15.6%) สาเหตุหลักจาก
 - สิทธิประโยชน์ไม่หมุนเวียนอื่น เพิ่มขึ้น 2,873 ล้านบาท ส่วนใหญ่เกิดจากเงินมัดจำสัญญาเช่าเครื่องบินเพิ่มขึ้น 1,411 ล้านบาท และมีการรับโอนที่ดิน บ้านพักและสำนักงานประเทศอังกฤษ ซึ่งมีมูลค่าตามบัญชีสุทธิ 244 ล้านบาท จากสิทธิประโยชน์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขายและอื่นๆ 1,631 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 17)
 - สิทธิประโยชน์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี เพิ่มขึ้น 1,396 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีลดลงจากการเปลี่ยนแปลงค่าตัดจำหน่ายของสินทรัพย์ไม่มีตัวตน และผลกำไรจากการวัดมูลค่าหนี้สินทางการเงินใหม่ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 15)

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) ในปี 2566 เท่ากับร้อยละ 12.87 ในขณะที่ปีก่อนเท่ากับอัตราร้อยละ -0.14

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 หนี้สินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย มีจำนวน 282,133 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 จำนวน 12,931 ล้านบาท (4.8%) โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 ธ.ค.2566		31 ธ.ค.2565		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน	67,009	23.8	61,222	22.7	+5,787	+9.5
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	7,187	2.5	2,434	0.9	+4,753	+195.3
หนี้สินระยะยาว	157,231	55.7	159,532	59.3	-2,301	-1.4
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	50,706	18.0	46,014	17.1	+4,692	+10.2
รวมหนี้สิน	282,133	100.0	269,202	100.0	+12,931	+4.8

หนี้สินหมุนเวียน มีจำนวน 67,009 ล้านบาท ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 23.8 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ 31 ธันวาคม 2565 จำนวน 5,787 ล้านบาท (9.5%) สาเหตุหลักจากเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 3,511 ล้านบาท และรายได้รับล่วงหน้าเพิ่มขึ้น 1,897 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6, 20, 21)

หนี้สินระยะยาวรวมส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 58.2 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้น 2,452 ล้านบาท (1.5%) สาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของหุ้นกู้ 4,061 ล้านบาท จากการบันทึกบัญชีตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 ด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินและจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน จากการพิจารณาปรับปรุงมูลหนี้ที่บริษัทฯ ได้บันทึกไว้สำหรับเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินที่ได้รับการยืนยันจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ให้ชำระหนี้แก่เจ้าหนี้เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินและวัดมูลค่าหนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยวิธีมูลค่ายุติธรรม โดยใช้วิธีคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด ถึงแม้ว่าจะมีหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ลดลงเท่ากับ 2,860 ล้านบาท จากการจ่ายชำระหนี้และจัดประเภทหนี้สินตามสัญญาเช่าของเครื่องบิน A380-800 ไปเป็นเจ้าหนี้ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.2, 7.3, 18.1, 18.2, 19)

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 18.0 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้น 4,692 ล้านบาท (10.2%) สาเหตุหลักเกิดจากประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 2,563 ล้านบาท จากการประมาณการหนี้สินระยะยาวสำหรับค่าซ่อมแซมและบำรุงอากาศยาน รายการสำรองค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน เครื่องยนต์และอื่นๆ ซึ่งบริษัทฯ มีภาระผูกพันภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน โดยคำนวณตามการใช้งาน นอกจากนี้ เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้ไม่หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 1,902 ล้านบาท จากการปรับปรุงให้เป็นไปตามมูลหนี้ตามคำสั่งของเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ให้มีการชำระหนี้แก่เจ้าหนี้กลุ่มดังกล่าวเพิ่มเติม (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6, 20, 22, 23, 24)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) เท่ากับ -3.81 เท่า เปรียบเทียบกับ ณ 31 ธันวาคม 2565 ที่เท่ากับ -2.28 เท่า และมีอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ -6.54 เท่า ในขณะที่ปีก่อนเท่ากับ -3.79 เท่า

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ และบริษัทย่อยคิดลบจำนวน 43,142 ล้านบาท คิดลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 จำนวน 27,882 ล้านบาท

ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นในภายหน้า

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทฯ มีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากภาระผูกพันที่มีได้แสดงในงบการเงินจากหนังสือค้ำประกันที่ออกโดยธนาคารในประเทศและต่างประเทศ และภาระผูกพันที่จะต้องจ่ายในอนาคตตามสัญญาเช่าของเครื่องบิน และสัญญาจัดหาสินทรัพย์ ซึ่งอยู่ระหว่างการรอรับมอบ (รายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 35)

สรุปผลการดำเนินงานงบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ในปี 2566 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) มีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ทั้งสิ้น 152,455 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 54,941 ล้านบาท (56.3%) สาเหตุสำคัญเนื่องจากรายได้จากการบินขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 57,711 ล้านบาท (88.1%) เป็นผลจากปริมาณการผลิตและการขนส่งเพิ่มขึ้น เนื่องจากในปีนี้ บริษัทฯ ได้กลับมาให้บริการในเส้นทางสู่สาธารณรัฐประชาชนจีนอีกครั้ง หลังจากที่จีนประกาศเปิดประเทศและเพิ่มความถี่ในเส้นทางบินขอดนิคม อาทิ โตเกียว โอซากา โซล เมลเบิร์น สิงคโปร์ รวมถึงบริษัทฯ ได้เริ่มให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศ และเส้นทางภูมิภาคทดแทนสายการบินไทยสมายล์ และยังมีการเปิดเส้นทางใหม่บินตรงสู่เมืองอิสตันบูล สาธารณรัฐตุรกี ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2566 ที่ผ่านมา นอกจากนี้ รายได้กิจการอื่น เพิ่มขึ้น 2,533 ล้านบาท (32.5%) จากจำนวนผู้โดยสารของสายการบินลูกค้าเพิ่มขึ้น ยกเว้นรายได้จากธุรกิจคลังสินค้า สำหรับค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ทั้งสิ้น 112,906 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 26,599 ล้านบาท (30.8%) สาเหตุหลักเกิดจากการเพิ่มขึ้นตามปริมาณการผลิตและปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้มีกำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว 39,549 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 28,342 ล้านบาท (252.9%)

บริษัทฯ มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว ส่วนใหญ่เกิดจากค่าใช้จ่ายปรับโครงสร้างธุรกิจกลุ่มธุรกิจการบิน ปรับปรุงค่าเช่าพื้นที่สำนักงานดอนเมือง ถึงแม้ว่าจะมีกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ กำไรจากการขายสินทรัพย์ โดยในปี 2566 มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียวสุทธิเป็นค่าใช้จ่าย 5,568 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนเป็นรายได้สุทธิจำนวน 1,187 ล้านบาท

บริษัทฯ มีผลการดำเนินงานกำไรสุทธิ 20,345 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 17,648 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 9.32 บาท สูงกว่าปีก่อน 8.08 บาทต่อหุ้น โดยมี EBITDA หลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบินรวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) ในปี 2566 เป็นกำไรจำนวน 32,540 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 12,851 ล้านบาท

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

	ม.ค.-ธ.ค.			
	2566	2565	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	152,455	97,514	+54,941	+56.3
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	123,200	65,489	+57,711	+88.1
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	15,465	23,743	-8,278	-34.9
- รายได้กิจการอื่น	10,326	7,793	+2,533	+32.5
- อื่นๆ	3,464	489	+2,975	+608.4
ค่าใช้จ่ายรวม	112,906	86,307	+26,599	+30.8
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	44,263	34,593	+9,670	+28.0
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ไม่รวมน้ำมัน	68,643	51,714	+16,929	+32.7
กำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	39,549	11,207	+28,342	+252.9
ต้นทุนทางการเงิน	14,979	11,148	+3,831	+34.4
กำไรจากการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	24,570	59	+24,511	+41,544.1
กำไร(ขาดทุน)จากการปรับโครงสร้างหนี้	3,956	(5,238)	+9,194	+175.5
กำไรจากการขายสินทรัพย์	469	783	-314	-40.1
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 (กลับรายการ)	194	(2,514)	+2,708	+107.7
กำไรจากการขายเงินลงทุน	-	16	-16	-100.0
การปรับปรุงผลประโยชน์พนักงานจากการปรับโครงสร้างองค์กร	-	237	-237	-100.0
ปรับปรุงจำนวนไมล์สะสม	-	(628)	+628	+100.0
เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างงาน	(16)	(112)	+96	+85.7
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(58)	(1,488)	+1,430	+96.1
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้ และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน	(77)	9,521	-9,598	-100.8
ปรับปรุงค่าชดเชยวันหยุดสำหรับพนักงานที่พ้นสภาพ	(92)	-	-92	-
ปรับปรุงค่าชดเชยเบี้ยเลี้ยงเดินทางในการปฏิบัติการบิน	(250)	-	-250	-
โครงการร่วมใจจากองค์กร	(281)	610	-891	-146.1
ปรับปรุงค่าเช่าพื้นที่สำนักงานดอนเมือง	(400)	-	-400	-
ปรับปรุงโครงสร้างธุรกิจกลุ่มธุรกิจการบิน	(9,013)	-	-9,013	-
กำไรก่อนภาษีเงินได้	19,002	1,246	+17,756	+1,425.0
กำไรสุทธิ	20,345	2,697	+17,648	+654.4
กำไรต่อหุ้น (บาท)	9.32	1.24	+8.08	+651.6

	ม.ค.-ธ.ค.				
	2566	2565	เปลี่ยนแปลง		
			ล้านบาท	%	
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ					
EBITDA หลังหักค่าเช่าเครื่องบิน	(ล้านบาท)	32,540	19,689	+12,851	+65.3
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	9.43	4.71	+4.72	+100.2
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	50,354	34,582	+15,772	+45.6
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	40,083	23,201	+16,882	+72.8
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	79.6	67.1		+12.5
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-ก.ม.)	3.06	2.81	+0.25	+8.9
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	2,864	2,032	+832	+40.9
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	1,481	1,283	+198	+15.4
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	51.7	63.1		-11.4
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	331,372	286,522	+44,850	+15.7
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-ก.ม.)	10.21	18.25	-8.04	-44.1
จำนวนเครื่องบิน ณ 31 ธ.ค.	(ลำ)	73	66	+7	+10.6
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	221,971	144,392	+77,579	+53.7
อัตรากาไรใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	13.6	11.4	+2.2	+19.3
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		34.8022	35.0614	-0.2592	-0.7
1 EUR : THB		37.6238	36.8731	+0.7507	+2.0
100 JPY : THB		24.8223	26.7756	-1.9533	-7.3
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	113.01	135.16	-22.15	-16.4

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)

สินทรัพย์ งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีสินทรัพย์รวมจำนวน 237,428 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 จำนวน 39,129 ล้านบาท (19.7%) สาเหตุหลักเกิดจาก

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	31 ธ.ค.2566		31 ธ.ค.2565		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	52,359	22.0	34,042	17.1	+18,317	+53.8
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	2,103	0.9	2,747	1.4	-644	-23.4
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	38,377	16.2	22,581	11.4	+15,796	+70.0
สินทรัพย์หมุนเวียน	92,839	39.1	59,370	29.9	+33,469	+56.4
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	44,556	18.8	45,918	23.2	-1,362	-3.0
สินทรัพย์สิทธิการเช่า	65,042	27.4	56,295	28.4	+8,747	+15.5
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	34,991	14.7	36,716	18.5	-1,725	-4.7
รวมสินทรัพย์	237,428	100.0	198,299	100.0	+39,129	+19.7

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 92,839 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจำนวน 33,469 ล้านบาท (56.4%) โดยมีรายการที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญ ได้แก่

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น 18,317 ล้านบาท (53.8%) จากเงินสดสุทธิที่ได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานสูงกว่าเงินสดสุทธิที่ใช้ไปในกิจกรรมการลงทุนและกิจกรรมจัดหาเงิน (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 7.1)

- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย ลดลง 644 ล้านบาท (23.4%) สาเหตุหลักจากมีการจำหน่ายเครื่องบิน B747-400 จำนวน 6 ลำ B737-400 จำนวน 1 ลำ A340-600 จำนวน 2 ลำ เครื่องยนต์อะไหล่และสินทรัพย์อื่น ซึ่งมีมูลค่าตามบัญชีสุทธิ 1,730 ล้านบาท 44 ล้านบาท และ 9 ล้านบาท ตามลำดับ ประกอบกับมีการจัดประเภทที่ดิน บ้านพักและสำนักงานประเทศอังกฤษไปแสดงเป็นสินทรัพย์รอการขายในสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ซึ่งมีมูลค่าตามบัญชีสุทธิ 244 ล้านบาท แม้ว่าจะมีการรับโอนเครื่องบิน 12 ลำ (B777-200 จำนวน 6 ลำ และ B777-300 จำนวน 6 ลำ) จากที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ที่คณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการมีมติอนุมัติให้จำหน่าย ซึ่งมีมูลค่าตามบัญชีสุทธิ 1,386 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 11)

- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ เพิ่มขึ้น 15,796 ล้านบาท (70.0%) จากสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 14,091 ล้านบาท จากการลงทุนในตั๋วเงินฝาก เงินฝากประจำ และหุ้นกู้ที่มีระยะเวลาครบกำหนดชำระมากกว่า 3 เดือนแต่ไม่เกิน 12 เดือน และลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 1,627 ล้านบาท (9.5%) จากยอดขายที่เพิ่มขึ้น (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6, 8, 10)

- ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สุทธิ ลดลง 1,362 ล้านบาท (3.0%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากการโอนจัดประเภทเครื่องบินที่คณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการมีมติอนุมัติให้จำหน่ายให้กับผู้ซื้อจำนวน 12 ลำ (B777-200 จำนวน 6 ลำ และ B777-300 จำนวน 6 ลำ) ซึ่งมีมูลค่าตามบัญชีสุทธิ 1,386 ล้านบาทไปเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย และการคิดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ แม้ว่าจะมีการซื้อเครื่องยนต์ Trent XWB จำนวน 3 เครื่องยนต์ เครื่องยนต์ IAE V2527-A5 จำนวน 1 เครื่องยนต์ก็ตาม (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 13)

- สินทรัพย์สิทธิการใช้ ซึ่งประกอบด้วยสินทรัพย์ตามสัญญาเช่าเงินทุน และภาระผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสัญญาเช่าดำเนินงานสินทรัพย์ถาวรอื่น เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 เป็นจำนวน 8,747 ล้านบาท (15.5%) สาเหตุหลักจากการรับมอบเครื่องบิน A320-200 จำนวน 15 ลำ มูลค่า 4,960 ล้านบาทจากบริษัท ไทยสมายล์ และ A350-900 ซึ่งเป็นเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงานจำนวน 5 ลำ และปรับปรุงสินทรัพย์สิทธิการใช้โดยวัดมูลค่าหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่จากการเปลี่ยนแปลงการจ่ายชำระค่าเช่าผันแปรที่ขึ้นอยู่กับอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง มูลค่า 1,536 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 14)

หนี้สิน งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีหนี้สินรวมจำนวน 280,780 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 จำนวน 18,988 ล้านบาท (7.3%) สาเหตุหลักเกิดจาก

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	31 ธ.ค.2566		31 ธ.ค.2565		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ หนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของ หนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน	65,709	23.4	58,956	22.5	+6,753	+11.5
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	7,180	2.6	2,430	0.9	+4,750	+195.5
หนี้สินระยะยาว	157,231	56.0	159,531	61.0	-2,300	-1.4
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	50,660	18.0	40,875	15.6	+9,785	+23.9
รวมหนี้สิน	280,780	100.0	261,792	100.0	+18,988	+7.3

- หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้น 6,753 ล้านบาท (11.5%) สาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้นอกระบบอื่น และรายได้รับล่วงหน้าจากยอดขายที่เพิ่มขึ้น (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6, 20, 21)

- หนี้สินระยะยาวรวมส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี เพิ่มขึ้น 2,450 ล้านบาท (1.5%) สาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของการกู้ยืม 4,061 ล้านบาท จากการบันทึกบัญชีตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 ด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินและจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน จากการพิจารณาปรับปรุงมูลค่าหนี้ที่บริษัทฯ ได้บันทึกไว้สำหรับเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินที่ได้รับการยืนยันจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ให้ชำระหนี้แก่เจ้าหนี้เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน และวัดมูลค่าหนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยวิธีมูลค่ายุติธรรม โดยใช้วิธีคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด ถึงแม้ว่าจะมีหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ลดลงจากการจ่ายชำระหนี้และจัดประเภทหนี้สินตามสัญญาเช่าของเครื่องบิน A380-800 ไปเป็นเจ้าหนี้ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.2, 7.3, 18.1, 18.2, 19)

- หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ เพิ่มขึ้น 9,785 ล้านบาท (23.9%) สาเหตุหลักเกิดจากประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 9,491 ล้านบาท จากการประมาณการหนี้สินระยะยาวสำหรับค่าซ่อมแซมและบำรุงอากาศยาน รายการสำรองค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน เครื่องยนต์และอื่นๆ ซึ่งบริษัทฯ มีภาระผูกพันภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานคำนวณตามการใช้งาน รวมทั้งบริษัทฯ รับรู้ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นจากการรับโอนเครื่องบิน A320-200 จากบริษัทย่อยจำนวน 20 ลำ นอกจากนั้น เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้นอกระบบอื่นเพิ่มขึ้น 1,902 ล้านบาท

จากการปรับปรุงให้เป็นไปตามมูลหนี้ตามคำสั่งของเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ให้มีการชำระหนี้แก่เจ้าหนี้กลุ่มดังกล่าวเพิ่มเติม (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6, 20, 22, 23, 24)

ส่วนของผู้ถือหุ้น งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีส่วนของผู้ถือหุ้นติดลบจำนวน 43,352 ล้านบาท ติดลบลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 จำนวน 20,141 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากผลกำไรจากการดำเนินงานของบริษัทฯ

4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

แนวโน้มอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจในปี 2567 คาดว่าจะขยายตัวลดลงในทุกภูมิภาคยกเว้นยุโรป ซึ่งคาดว่าจะเริ่มผ่อนคลายนโยบายการเงินเร็วกว่าภูมิภาคอื่น โดยปัจจัยลบที่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจโลก อาทิ อัตราดอกเบี้ยนโยบาย สภาพคล่องที่เริ่มลดลง ราคาดินค้าโภคภัณฑ์ที่ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากความแปรปรวนของสภาพอากาศ อีกทั้งความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ที่ยังคงยืดเยื้อ อย่างไรก็ตาม คาดการณ์ว่าการค้าระหว่างประเทศจะมีแนวโน้มปรับตัวดีขึ้นจากห่วงโซ่อุปทานโลกที่เริ่มกลับเข้าสู่ภาวะปกติ ภาคการบริการที่มีแนวโน้มการขยายตัว

สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) คาดการณ์ว่าปริมาณผู้โดยสารในปี 2567 ของทุกภูมิภาคจะยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่อง จนมากกว่าช่วงก่อนเกิดวิกฤติหรือปี 2562 และในระยะยาวคาดว่าภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกจะเป็นภูมิภาคที่มีอัตราการเติบโตสูงสุดที่ประมาณร้อยละ 4.5% ต่อปี จากการเติบโตของปริมาณผู้โดยสารของประเทศอินเดีย

ในส่วนของประเทศไทยได้ร่วมลงนามความตกลงกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนว่าด้วยการยกเว้นการตรวจลงตราซึ่งกันและกันสำหรับผู้ถือหนังสือเดินทางธรรมดาและหนังสือเดินทางข้าราชการ ในการเดินทางเข้า - ออก หรือผ่านแดนของทั้งสองฝ่าย ซึ่งมีระยะเวลาพำนักแต่ละครั้งไม่เกิน 30 วัน และรวมระยะเวลาไม่เกิน 90 วัน ภายในช่วงเวลา 180 วัน ถือเป็นก้าวสำคัญในการส่งเสริมความสัมพันธ์ระดับประชาชนของสองประเทศในระยะยาว โดยเฉพาะการท่องเที่ยว การติดต่อธุรกิจ และการไปมาหาสู่ระหว่างกัน ความตกลงฉบับนี้จะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2567 ซึ่งคาดว่าจะส่งผลดีอย่างมากต่อความต้องการเดินทางของผู้โดยสารในเส้นทางระหว่างไทย-จีน

บริษัทฯ มีแผนขยายฝูงบินและเพิ่มปริมาณการผลิต เพื่อให้สอดคล้องกับปริมาณความต้องการเดินทางที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยในไตรมาส 1 ปี 2567 บริษัทฯ คาดว่าจะรับมอบเครื่องบิน A350-900 จำนวน 3 ลำ และภายในปี 2567 มีแผนปรับเปลี่ยน (Retrofit) ที่นั่งภายในห้องโดยสารของเครื่องบิน A320-200 ซึ่งจะเป็นที่นั่งแบบชั้นธุรกิจ (Royal Silk) ที่สามารถปรับเอนได้ (Reclining Seats) และยังมีแผนติดตั้งระบบ Wireless IFE เพื่อให้บริการสื่อสาระบันเทิงบนเครื่องบิน โดยผู้โดยสารสามารถนำอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ส่วนตัว (BYOD : Bring Your Own Device) มาเชื่อมต่อระบบอินเทอร์เน็ต เพื่อรับชมสาระบันเทิงได้ตามต้องการ ไม่พลาดข้อมูลสำคัญตลอดการเดินทาง นอกจากนี้ ในตารางบินฤดูร้อนปี 2567 บริษัทฯ จะเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินไปยังซิดนีย์ ไทเป โตเกียว คุณหมิง เจิ้งตู และภูเก็ต อีกทั้งจะกลับมาให้บริการเที่ยวบินไปยังเพิร์ท โคลัมโบ ตั้งแต่ 31 มีนาคม 2567 และมิลาน ออสโล ตั้งแต่ 1 กรกฎาคม 2567 นอกเหนือจากนี้ ยังมีแผนที่จะเปิดเส้นทางบินใหม่ไปยังเมืองโคจิ ประเทศอินเดียอีกด้วย ทั้งนี้ สำหรับแผนบริหารเครือข่ายเส้นทางบินและฝูงบินระยะยาว บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาจัดหาเครื่องบินและเครื่องยนต์ เพื่อจัดหาเครื่องบินแบบลำตัวกว้างพิสัยกลางและไกลแบบ 787 Dreamliner

จำนวน 45 ลำจากโบอิง และเครื่องบิน GEEx จากจีอี แอโรสเปซ รวมทั้งสิทธิในการจัดหาเครื่องบินเพิ่มเติม (Option Order) สูงสุดรวมเป็น 80 ลำ ซึ่งจะนำเข้าประจำการในฝูงบินของบริษัทฯ ตั้งแต่ปี 2570-2576 เพื่อทดแทนเครื่องบินที่มีกำหนดปลดระวางและทยอยหมดสัญญาเช่า รวมทั้งเป็นการพัฒนาฝูงบินให้เติบโตอย่างยั่งยืน

การปรับโครงสร้างธุรกิจสนับสนุนการบิน บริษัทฯ อยู่ระหว่างการศึกษาลู่ทางการศึกษาเชิงลึกเพื่อพิจารณาแนวทางการรวมกลุ่มค่า ตลอดจนความเป็นไปได้ของแนวทางในการพัฒนาต่อยอดธุรกิจ โดยการแสวงหาพันธมิตรที่มีศักยภาพและความเชี่ยวชาญในด้านต่างๆ เข้าร่วมลงทุนกับบริษัทฯ เพื่อขยายโอกาสในส่วนของธุรกิจสนับสนุนการบิน ไม่ว่าจะเป็นการบริการบิน บริการภาคพื้น การซ่อมบำรุงอากาศยานและเครื่องบิน บริการคลังสินค้า และการพาณิชย์สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ เพื่อขยายขีดความสามารถในการแข่งขันทางธุรกิจ สามารถสร้างรายได้และลดค่าใช้จ่ายโดยรวมให้กับบริษัทฯ

ในการบริหารจัดการด้านการเงิน บริษัทฯ ได้ลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือทางธุรกิจกับธนาคารแห่งประเทศไทย (ไทย) จำกัด (มหาชน) (BOCT) โดย BOCT จะร่วมมือและสนับสนุนบริษัทฯ ในการให้บริการด้านธุรกรรมทางการเงิน การจัดการกระแสเงินสด การโอนเงิน เพื่อเพิ่มสภาพคล่องและลดต้นทุนทางการเงิน รวมทั้งการให้บริการอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ และบริการอื่นๆ ของการบินไทยในประเทศไทย นับเป็นการขยายเครือข่ายพันธมิตรทางธุรกิจด้านการเงิน อันจะนำมาซึ่งการเพิ่มขีดความสามารถและความแข็งแกร่งด้านการบริหารจัดการด้านการเงินของการบินไทยได้อย่างต่อเนื่อง

นอกจากนี้ บริษัทฯ จะดำเนินการปรับโครงสร้างทุนให้แล้วเสร็จภายในปี 2567 ตามแผนฟื้นฟูกิจการฉบับแก้ไขที่ศาลเห็นชอบเมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 โดยมีเป้าหมายในการทำให้ส่วนทุนเป็นบวกเพื่อให้หลักทรัพย์ของบริษัทฯ สามารถกลับมาซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ได้อีกครั้ง ด้วยสถานการณ์ของบริษัทฯ ที่มีการเปลี่ยนแปลงไปในทางที่ดีอย่างมีนัยสำคัญนับตั้งแต่เข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้แก่เจ้าหนี้ ผู้ถือหุ้นเดิม และนักลงทุนในการให้การสนับสนุนบริษัทฯ และร่วมเป็นส่วนหนึ่งของบริษัทฯ ที่จะกลับมาเติบโตอย่างแข็งแกร่งและสร้างผลกำไรที่ดีอย่างยั่งยืน

5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		ม.ค.-ธ.ค.			
		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2566	2565	2566	2565
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)					
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	2.51	2.04	2.56	2.17
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)					
อัตรากำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	ร้อยละ	15.27	(4.37)	16.12	0.06
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิ	ร้อยละ	17.46	(0.24)	13.34	2.77
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	(49.27)	(0.35)	(38.08)	(4.14)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)					
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	12.87	(0.14)	9.34	1.49
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)					
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	(3.81)	(2.28)	(3.79)	(2.55)
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	(6.54)	(3.79)	(6.48)	(4.12)
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	3.27	1.44	2.72	1.85
อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA	เท่า	4.49	12.88	5.61	11.02
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน	เท่า	1.93	1.19	1.60	1.43

ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

อัตราส่วนสภาพคล่อง (Current Ratio)

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

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

$$= \text{กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน/รายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว)}$$

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

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

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)

= กำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของ เครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วน เงินลงทุน กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 และผล ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (EBITDA) / ดอกเบี้ยจ่าย

อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA (Net Debt to EBITDA)

= (หนี้สินรวม – เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด) / EBITDA

อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (Debt Service Coverage Ratio)

= EBITDAR / (การชำระคืนหนี้สินระยะยาวและหนี้สินตามสัญญาเช่า + ดอกเบี้ยจ่าย + ค่าเช่า เครื่องบินและอะไหล่)

6. รายการระหว่างกัน

6.1 ข้อมูลรายการระหว่างกันกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง

บริษัทฯ มีรายการระหว่างกันที่สำคัญกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ และนิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง สำหรับปี 2566 สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 ดังนี้

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	
กระทรวงการคลัง	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 47.86 	1. กระทรวงการคลังกู้เงินจากสถาบันการเงินต่างประเทศให้บริษัทฯ กู้ต่อ <ul style="list-style-type: none"> - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยรอดตัดบัญชี 	12,583.54	11,721.78	6,082.08	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - คู่เงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1 และ 2
		2. บริษัทฯ มีรายการเช่าที่ดินจากที่ราชพัสดุ	7.80	8.63	8.03	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		3. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบินให้แก่กระทรวงการคลัง <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง 	1.43	0.00	0.00	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
			0.00	0.00	0.00	

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	
ธนาคารออมสิน	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารออมสิน 	<p>1.บริษัทฯ ทำสัญญาวางเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารออมสิน จำนวนเงิน 3,500 ล้านบาท มีการใช้วงเงินกู้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดเงินคงค้าง 3,500.00 - ดอกเบี้ยจ่าย 119.22 - ดอกเบี้ยค้างจ่าย 119.22 <p>2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้บริการเช่าพื้นที่และบริการอื่น ๆ แก่ธนาคารออมสิน</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 0.36 	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 ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	
ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย 	1. บริษัทฯ ทำสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวกับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย <ul style="list-style-type: none"> - ยอดเงินคงค้าง - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยรอดัดบัญชี 2. บริษัทฯ ทำสัญญาวางเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย จำนวนเงิน 1,500 ล้านบาท มีการใช้วงเงินกู้ <ul style="list-style-type: none"> - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยรอดัดบัญชี 	-	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
ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย 	1. บริษัทฯ ทำสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวกับธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย <ul style="list-style-type: none"> - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยรอดัดบัญชี 	1,508.18	1,485.55	1,452.83	<ul style="list-style-type: none"> - การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1
			22.63	22.18	11.93	<ul style="list-style-type: none"> - การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1 และ 3
			1,579.31	1,273.73	1,195.37	<ul style="list-style-type: none"> - การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1 และ 3
			139.89	78.36	54.06	

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้ควบคุมธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) โดยผ่านทางธนาคารแห่งประเทศไทย และกองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาระบบสถาบันการเงิน 	<p>1. บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) จำนวนเงิน 3,000 ล้านบาท มีการใช้วงเงินกู้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดเงินคงค้าง 2,260.73 - ดอกเบี้ยจ่าย 76.86 - ดอกเบี้ยค้างจ่าย 76.86 <p>2. บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) จำนวนเงิน 3,500 ล้านบาท มีการใช้วงเงินกู้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดเงินคงค้าง 3,500.00 - ดอกเบี้ยจ่าย 39.90 - ดอกเบี้ยค้างจ่าย 39.90 				<p>- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p> <p>หมายเหตุ</p> <p>- อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2564-66 เป็นอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม</p> <p>- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p> <p>หมายเหตุ</p> <p>- อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2564-66 เป็นอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม</p>

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	
		3. บริษัทฯ ขายหุ้นกู้ให้แก่ ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน) - มูลค่าหุ้นกู้ - ดอกเบี้ยตามแผนฟื้นฟู	832.00 12.48	832.00 12.48	832.00 6.80	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่ง เป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1
		4. บริษัทฯ ขายบริการให้เช่าสำนักงาน ตู้ ATM ค่าน้ำ-ไฟ และ Lease line แก่ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้ค้าง	2.58 0.21	2.72 0.16	3.30 0.22	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		5. บริษัทฯ ซื้อบริการรับ-ส่ง เงินสดของ บริษัทฯ และจ่ายค่าธรรมเนียมจัด จำหน่าย หุ้นกู้ให้กับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้าง	0.00 0.13	0.00 0.13	2.84 0.13	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	
บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด และของบริษัทฯ 	1. บริษัทฯ ซื้อบริการฝากส่งไปรษณีย์ ในประเทศและต่างประเทศ และซื้อ อุปกรณ์จาก บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม	0.38	0.27	0.14	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
การท่องเที่ยว แห่งประเทศไทย	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุม การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย 	1. บริษัทฯ จ่ายค่าโฆษณา และ ส่งเสริมการขาย ให้แก่ การท่องเที่ยว แห่งประเทศไทย - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหน้าที่คงค้าง 2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และ ให้เช่าสำนักงานแก่การ ท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	1.32 0.55	0.00 0.52	0.00 0.24	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	
บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)	■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	1. บริษัทฯ จ่ายค่าโฆษณา ให้แก่ บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง - เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยรอตตัดบัญชี	0.00 0.00 1.02 0.16	0.00 0.87 - -	0.00 0.87 - -	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)	■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	1. บริษัทฯ ซื้อมัน্নารถยนต์และ น้ำมันหล่อลื่นจากบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง - เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยรอตตัดบัญชี	0.00 0.13 1.50 0.23	0.00 0.17 1.17 0.33	0.06 1.66	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้บริการสอบเทียบเครื่องมือ วัด (AC Dielectric Tester) ให้แก่บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) - ยอดขายได้รวม	28.07	16.33	0.00	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ท่าอากาศยาน ไทย จำกัด (มหาชน)	■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	1. บริษัทฯ ประกอบกิจการและเช่าพื้นที่ ในเขตท่าอากาศยานต่าง ๆ เพื่อใช้ สำหรับจอดอากาศยาน จอดพาหนะ ขนถ่ายสินค้า เก็บอุปกรณ์ภาคพื้นดิน เก็บตู้คอนเทนเนอร์ ที่ทำการ สำนักงานสายการบิน และบริการอื่น ๆ จากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้าง	6,676.54 889.86	3,865.62 890.11	8,642.18 891.05	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	
		<p>2. บริษัทฯ มีรายได้จากการขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และได้รับส่วนแบ่งรายได้ 2% จากการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน (Passenger Service Charges) ให้กับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)</p> <p>- ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง</p>	<p>49.20 78.08</p>	<p>18.52 33.70</p>	<p>0.51 13.97</p>	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)	<p>■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ</p>	<p>1. บริษัทฯ ขายหุ้นกู้ให้แก่ บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)</p> <p>- มูลค่าหุ้นกู้ - ดอกเบี้ยตามแผนฟื้นฟู</p> <p>2. บริษัทฯ เช่าช่องสัญญาณอินเตอร์เน็ตจาก บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)</p> <p>- ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง</p>	<p>933.00 13.99</p>	<p>933.00 13.99</p>	<p>933.00 17.48</p>	<p>- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p> <p>- ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1</p> <p>- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p>

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	
บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) และ ของบริษัทฯ 	1. บริษัทฯ ขายหุ้นกู้ให้แก่ บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) - มูลค่าหุ้นกู้ - ดอกเบี้ยตามแผนฟื้นฟู 2. บริษัทฯ เช่าเส้นใยแก้วนำแสงจาก บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้าง	415.00 6.22	415.00 6.22	415.00 7.11	<ul style="list-style-type: none"> - การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตรดอกเบี้ย/ ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่ง เป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1 - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
สถาบันการบินพล เรือน	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลังซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุม สถาบันการบินพลเรือน 	1. บริษัทฯ จัดส่งนักบินบริษัทฯ ไปอบรมด้านกิจการบิน จาก สถาบัน การบินพลเรือน - ยอดเจ้าหนี้ค้าง - เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยรอดัดบัญชี	0.00 10.23 0.88	10.00 - -	10.00 - -	<ul style="list-style-type: none"> - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 55 ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - นายชาย เอี่ยมศิริ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด - นายกรกฎ ชาดะสิงห์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด - นายตรัส พรหมโอบล บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด 	<p>1. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์ คอมพิวเตอร์ ให้แก่ บริษัท ไทย - อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 3.53 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.30 				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด โดยถือหุ้น ประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - นางจันทริกา โชติกเสถียร บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรง ตำแหน่งกรรมการของ บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด 	1. บริษัทฯ ซื้อบริการจัดส่งพนักงาน แรงงานภายนอก เพื่อปฏิบัติงานใน บริษัทฯ จากบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 	1,062.82	376.97	306.78	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	
		2. บริษัทฯ ให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงาน และอุปกรณ์สำนักงาน ให้แก่ บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเสส จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	3.42 2.24	3.56 1.37	0.50 1.59	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัทไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - เรือโท สุพจน์ เจริญสุข บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด 	1.บริษัทฯ ให้บริการใช้เครื่องมือและอุปกรณ์ในการฝึกอบรมด้านการบิน และให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์สำนักงาน ให้แก่ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง 2.บริษัทฯ ซื้อบริการ การฝึกอบรมพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน จาก บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม	34.75 0.77 0.00	22.14 4.23 0.00	15.08 1.19 0.39	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	
	- นางอรอนงค์ ชูณหะมาน บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่ง ตำแหน่งกรรมการของ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิง จำกัด					
บริษัท ทัวร์เอ็อง หลวง จำกัด (บริษัทย่อย)	บริษัทฯ ถือหุ้นผ่านบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสেস จำกัด ประมาณร้อยละ 49 และ มีอำนาจควบคุม	1. บริษัทฯ จ่ายค่าตอบแทน (Commission) จากการจำหน่าย ผลิตภัณฑ์ของบริการเอ็องหลวง ให้แก่บริษัท ทัวร์เอ็องหลวง จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้างค้ำ	2.16 0.18	2.05 0.00	0.00 0.00	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	
		2. บริษัทฯ ขายทัวร์เอื้องหลวงให้แก่ บริษัททัวร์เอื้องหลวง จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	10.67 5.37	12.31 0.00	0.04 1.55	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ไทยสมายล์แอร์ เวย์ จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ร้อยละ 100 ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นายชาย เอี่ยมศิริ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไป ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทย สมายล์แอร์เวย์ จำกัด 	1. บริษัทฯ ซื้อบริการ Block Space จาก บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	3,943.73 130.91	2,995.72 490.16	342.06 0.00	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	
	<ul style="list-style-type: none"> - นายกรกฎ ชาติะสิงห์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด - นางจันทร์ภา โชติกเสถียร บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด - นางเจด โฉม เทอดศศิศักดิ์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด 	<p>2. บริษัทฯ ให้บริการเช่าเครื่องบิน การบริการภาคพื้นดิน ลานจอดสนามบิน ค่าเบี่ยประกันเครื่องบิน บัตรผ่านขึ้นเครื่องบิน ฝีกนักบินใช้เครื่องบิน จำลอง และอาหารขึ้นเครื่องบิน</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 3,911.55 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 10,353.67 				<ul style="list-style-type: none"> - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
บริษัท คอนเมือง อินเตอร์ เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท คอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด ประมาณร้อยละ 40 	<p>1. บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักของ บริษัท คอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด สำหรับผู้โดยสารของ บริษัทฯ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.00 	0.00	0.00	0.00	<ul style="list-style-type: none"> - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - นางเจดิดา โคม เทอดศิริศักดิ์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่ง กรรมการของบริษัทคอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด 					
บริษัท คริวการบิน ภูเก็ต จำกัด (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท คริวการบิน ภูเก็ต จำกัด ประมาณร้อยละ 30 ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - นางวรางคณา ลือโรจน์วงศ์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่ง กรรมการ ของบริษัท คริวการบิน ภูเก็ต จำกัด - นายคริสต์ พรหมโอบล บริษัทฯ แต่งตั้ง ให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการ ของ บริษัท คริวการบิน ภูเก็ต จำกัด 	1. บริษัทฯ ซื้ออาหารและบริการจาก บริษัท คริวการบินภูเก็ต จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 148.48 - ยอดเจ้าหนี้ค้าง 0.00 - เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู 20.44 - ดอกเบี้ยรอดัดบัญชี 3.21 	38.93 0.00 15.95 1.19	0.04 20.44	<ul style="list-style-type: none"> - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1 	

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	
บริษัท โรงแรมท่า อากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด ประมาณร้อยละ 30 ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - นางวราภรณ์ ธีโรจน์วงศ์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด - นายเชิดพันธ์ โชติคุณ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด 	<p>1. บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักจากบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด สำหรับผู้โดยสารของบริษัทฯ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.32 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.00 - เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู 2.16 - ดอกเบี้ยรอตตัดบัญชี 0.34 				<ul style="list-style-type: none"> - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	
บริษัท วิทยูการบิน แห่งประเทศไทย จำกัด (บริษัทร่วม ลงทุน)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัท วิทยูการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และของบริษัทฯ ▪ บริษัทฯ ถือหุ้นประมาณร้อยละ 0.55 ใน บริษัท วิทยูการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - เรือโท สุพจน์ เจริญสุข บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรง ตำแหน่งกรรมการของ บริษัท วิทยูการบินแห่งประเทศไทย จำกัด 	1. บริษัทฯ ซื้อบริการนำร่อง (Navigation) และเช่าอุปกรณ์สื่อสาร จากบริษัท วิทยูการบินแห่งประเทศไทย จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 713.56 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.00 - เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู 103.84 - ดอกเบี้ยรอดัดบัญชี 8.95 				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังมีรายการระหว่างกันที่เป็นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับบริการสาธารณูปโภคต่าง ๆ (ซึ่งประกอบด้วย ค่าไฟฟ้า) ที่บริษัทฯ มีการทำรายการกับหน่วยงานของรัฐ และ/หรือรัฐวิสาหกิจที่ทำหน้าที่
เป็นผู้ให้บริการสาธารณูปโภคต่าง ๆ ดังกล่าว เป็นจำนวนเงิน 3.15 ล้านบาท และมียอดคงค้าง 0.31 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

หมายเหตุ:

1. หลังจากที่ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการและคำร้องขอแก้ไขแผนตามมติที่ประชุมของเจ้าหนี้เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2564 บริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับปรุงมูลหนี้สำหรับหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายโดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงและพิจารณาว่าหนี้สินทางการเงินก่อนปรับปรุง และหลังปรับปรุงมีผลแตกต่างกันอย่างมีสาระสำคัญหรือไม่สำหรับหนี้สินทางการเงินที่มีผลแตกต่างกันอย่างมากจะรับรู้หนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยใช้วิธีการคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด ผลแตกต่างระหว่างมูลค่าตามบัญชีของหนี้สินทางการเงินก่อนปรับปรุงและมูลค่าปัจจุบันของหนี้สินทางการเงินที่คำนวณใหม่ บริษัทฯ รับรู้เป็นกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ดอกเบี้ยจ่ายด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด หากหนี้สินทางการเงินดังกล่าวไม่มีผลแตกต่างกันอย่างมาก บริษัทฯ จะปรับปรุงกระแสเงินสดภายใต้เงื่อนไขใหม่โดยใช้อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม ผลแตกต่างที่เกิดขึ้นจะรับรู้เป็นกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ดอกเบี้ยจ่ายด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม
 - อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2564-66 เป็นอัตราตาม ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการ (วันที่ 15 มิถุนายน 2564)
2. เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินต่างประเทศผ่านผู้ถือหุ้นใหญ่ เป็นเงินกู้ยืมที่กระทรวงการคลังทำสัญญาเงินกู้กับสถาบันการเงินต่างประเทศ และกระทรวงการคลังได้ให้บริษัทกู้ยืมต่อ เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนแก้ไข เจ้าหนี้กลุ่มที่ 4 เจ้าหนี้เงินกู้ยืมจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ที่ไม่ใช่สถาบันการเงิน ปรับเปลี่ยนวิธีการชำระหนี้เป็นได้รับชำระหนี้ด้วยการแปลงหนี้เงินต้นเป็นทุนหุ้นสามัญ ตามแผนฟื้นฟูกิจการที่แก้ไข ดังนั้นบริษัทจึงปรับปรุงมูลหนี้ให้เป็นไปตามคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ วัดมูลค่าหนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรมโดยใช้วิธีคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด
3. เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนแก้ไข เจ้าหนี้กลุ่มที่ 6 เจ้าหนี้สถาบันการเงิน ไม่มีประกันปรับเปลี่ยนวิธีการชำระหนี้เป็นได้รับชำระหนี้ด้วยการแปลงหนี้เงินต้นเป็นทุนหุ้นสามัญ ตามแผนฟื้นฟูกิจการที่แก้ไขด้วยเหตุนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทปรับปรุงมูลหนี้ให้เป็นไปตามคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ วัดมูลค่าหนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรมโดยใช้วิธีคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด

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