

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงิน สำหรับไตรมาสที่ 1 ปี 2567

สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2567 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

1. บทสรุปผู้บริหาร

ไตรมาสที่ 1 ปี 2567 เศรษฐกิจโลกมีแนวโน้มเติบโตใกล้เคียงกับปีที่ผ่านมา จากกิจกรรมภาคบริการที่ขยายตัวดี และกิจกรรมภาคการผลิตเริ่มกลับมาขยายตัวจากที่หดตัวในปีก่อน อีกทั้งคาดว่า ธนาคารกลางกลุ่มประเทศเศรษฐกิจหลัก อาทิ สหรัฐอเมริกา ยุโรป และอังกฤษอาจเริ่มปรับลดอัตราดอกเบี้ยนโยบายตามทิศทางเงินเฟ้อที่ชะลอตัว นอกจากนี้ในเดือนมีนาคม 2567 ธนาคารกลางญี่ปุ่นประกาศยุตินโยบายอัตราดอกเบี้ยติดลบ ยกเลิกมาตรการควบคุมอัตราผลตอบแทนพันธบัตร (Yield Curve Control : YCC) และมีแนวโน้มทยอยปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยนโยบาย อย่างไรก็ตาม การขยายตัวของเศรษฐกิจโลกยังคงเผชิญกับความเสี่ยงจากผลกระทบจากการขึ้นอัตราดอกเบี้ยนโยบายในช่วงที่ผ่านมา ปัญหาห่วงโซ่อุปทานและการค้าโลก จากสถานการณ์บริเวณทะเลแดง และคลองปานามา สภาพคล่องโลกที่ลดลง การแบ่งขั้วทางเศรษฐกิจ อันเกิดจากความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ที่ยืดเยื้อ ทั้งนี้ IMF ได้ปรับเพิ่มประมาณการเติบโตของเศรษฐกิจโลกสำหรับปี 2567 เป็นร้อยละ 3.2 จากร้อยละ 3.1 ที่คาดการณ์ไว้เมื่อเดือนมกราคม 2567

ในส่วนของอุตสาหกรรมการบินโลก สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association : IATA) รายงานตัวเลขปริมาณ การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ (Revenue Passenger Kilometers: RPK) ช่วงเดือนกุมภาพันธ์ 2567 ที่ผ่านมา ว่ามีจำนวนมากกว่าช่วงก่อนเกิดวิกฤตหรือช่วงเดือนกุมภาพันธ์ 2562 ที่ร้อยละ 5.7 ซึ่งนับว่าธุรกิจการบินได้มีการฟื้นตัวเต็มที่ (Full recovery) ทั้งปริมาณการเดินทางในประเทศ และระหว่างประเทศ อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor: CF) อยู่ในระดับที่ใกล้เคียงกับช่วงก่อนวิกฤตเช่นกัน สำหรับช่วงไตรมาสที่ 1 ปี 2567 RPK ขยายตัวร้อยละ 16.9 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน เป็นการขยายตัวของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศร้อยละ 21.5 และปริมาณการขนส่งสินค้า (Revenue Freight Ton-Kilometers: RFTK) ขยายตัวร้อยละ 13.2 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน สำหรับภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก สมาคมสายการบินเอเชียแปซิฟิก (Association of Asia Pacific Airlines: AAPA) รายงานจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ 47.1 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน RPK และปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers: ASK) เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 46.9 และร้อยละ 47.5 ตามลำดับ อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่ 81.5% เป็น 81.2% ในขณะที่ RFTK และปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (Available Dead Load Kilometer: ADTK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 16.0 และร้อยละ 20.8 ตามลำดับ ทำให้อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor: FLF) ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่ 61.7% เป็น 59.3%

เศรษฐกิจประเทศไทยในไตรมาสที่ 1 ปี 2567 มีแนวโน้มฟื้นตัวต่อเนื่องจากแรงขับเคลื่อนหลักของเศรษฐกิจด้านอุปสงค์ที่กลับมาจากการส่งออกและลงทุนของภาคเอกชน อัตราเงินเฟ้อยังคงติดลบต่อเนื่องจากมาตรการช่วยเหลือค่าครองชีพด้านพลังงาน ซึ่งส่งผลให้ราคาน้ำมันดีเซลและค่าไฟฟ้าต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน ทั้งนี้ คาดว่าคณะกรรมการนโยบายการเงิน (กนง.) จะผ่อนคลายนโยบายการเงิน โดยการลดอัตราดอกเบี้ยนโยบายภายในปีนี้ การปรับลดดอกเบี้ยจะมีผลช่วยบรรเทาภาระหนี้ โดยเฉพาะกลุ่มธุรกิจและครัวเรือนเปราะบางที่อาจ

ได้รับผลกระทบจากดอกเบี้ยขาขึ้น ทั้งนี้ IMF ได้ปรับลดประมาณการเติบโตของเศรษฐกิจไทยสำหรับปี 2567 เป็นร้อยละ 2.7 จากร้อยละ 4.4 ที่คาดการณ์ไว้เมื่อเดือนมกราคม 2567

ในภาคการท่องเที่ยว ช่วงไตรมาสที่ 1 ปี 2567 มีนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้าประเทศไทยจำนวนรวม 9.4 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 43.5 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 86.8 ของช่วงก่อนวิกฤตปี 2562 โดยเป็นนักท่องเที่ยวจากภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกกว่าร้อยละ 67.6 ซึ่ง 5 อันดับแรก ได้แก่ จีน มาเลเซีย รัสเซีย เกาหลีใต้ และอินเดีย ทั้งนี้ ผู้โดยสารที่เดินทางเข้าออกประเทศไทยผ่านท่าอากาศยานหลัก 6 แห่ง มีจำนวนประมาณ 32.3 ล้านคน เป็นผู้โดยสารเดินทางระหว่างประเทศประมาณ 19.9 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 42.5 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และในประเทศมีจำนวนประมาณ 12.4 ล้านคน ลดลงเล็กน้อยที่ร้อยละ 0.4 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน

ช่วงไตรมาสที่ 1 ปี 2567 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ยังคงดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง โดยในไตรมาสนี้มีการดำเนินงานที่สำคัญ ได้แก่

- การปรับปรุงประสิทธิภาพฝูงบินและขยายเส้นทางบิน : รับมอบเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 3 ลำ ตามแผนการจัดหาฝูงบินปัจจุบัน เพิ่มความถี่ของเที่ยวบินไปยังฮ่องกง สิงคโปร์ ไทเป กาฐมาณฑุ มะนิลา ภูเก็ต ชิดนีส์ โตเกียว (นาริตะ) กลับมาให้บริการไปยังเมืองเพิร์ท ประเทศออสเตรเลีย และเมืองโคลัมโบ ซึ่งเป็นเมืองหลวงของประเทศศรีลังกา ตั้งแต่วันที่ 31 มีนาคม 2567 เป็นต้นมา
- การหาประโยชน์จากทรัพย์สินรองที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจ : จำหน่ายเครื่องบินแบบแอร์บัส A340-600 จำนวน 2 ลำ และ โบอิง 747-400 จำนวน 1 ลำ
- การปรับปรุงโครงสร้างกลุ่มธุรกิจการบิน : บริษัทฯ ดำเนินการปรับปรุงโครงสร้างกลุ่มธุรกิจการบินแล้วเสร็จ โดยรับโอนเครื่องบินแบบแอร์บัส A320-200 จำนวน 4 ลำสุดท้ายจากบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ในเดือนมกราคม 2567 และให้บริการเส้นทางในประเทศเพิ่มเติม ได้แก่ เชียงราย ขอนแก่น อุบลราชธานี กระบี่ หาดใหญ่ และนราธิวาส (ทั้งนี้ สำหรับเส้นทางนราธิวาส บริษัทฯ หยุดให้บริการตั้งแต่วันที่ 31 มีนาคม 2567)

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้รับรางวัล Readers' Choice Awards 2024 ครั้งที่ 17 ของนิตยสาร DestinAsian ประเทศสิงคโปร์ รวม 5 รางวัล ได้แก่

- สายการบินยอดเยี่ยม (Best Airlines) อันดับ 3
- สายการบินที่ให้บริการชั้นพรีเมียมยอดเยี่ยม (Best Airlines : Premium Classes) อันดับ 3
- สายการบินที่ให้บริการชั้นประหยัดยอดเยี่ยม (Best Airlines : Economy Class) อันดับ 3
- โปรแกรมสะสมไมล์ยอดเยี่ยม (Best Frequent-Flier Programs) อันดับ 3
- สายการบินที่ให้บริการสื่อสาระบันเทิงบนเครื่องบินยอดเยี่ยม (Best In-Flight Entertainment) อันดับ 5

รางวัล Readers' Choice Awards 2024 จัด โดย DestinAsian นิตยสารท่องเที่ยวชั้นนำของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ก่อตั้งตั้งแต่ปี 2544 วางจำหน่ายในสิงคโปร์ ฮ่องกง มาเลเซีย ไทย ฟิลิปปินส์ และประเทศอื่นๆ ทั่วโลก โดยการประกาศรางวัลดังกล่าวจัดขึ้นเป็นประจำทุกปี เพื่อมอบรางวัลให้แก่องค์กรในอุตสาหกรรมท่องเที่ยว

ที่มีความเป็นเลิศในประเภทต่างๆ ด้วยการลงคะแนนจากความพึงพอใจของผู้อ่านทั่วโลก โดยพิจารณาจากการบริการ ประสบการณ์ระหว่างเดินทาง ความปลอดภัย และความคุ้มค่าของนักเดินทาง นำมาคัดเลือกและจัดอันดับเป็นรางวัลในประเภทต่างๆ อาทิ เมืองที่เป็นจุดหมายปลายทางในการท่องเที่ยว สายการบิน สนามบิน โรงแรม โปรแกรมสะสมไมล์ของสายการบิน และธุรกิจเรือสำราญ เป็นต้น โดยบริษัทฯ จะมุ่งมั่นพัฒนาคุณภาพทั้งการให้บริการและผลิตภัณฑ์ให้ดียิ่งขึ้นต่อไปในทุกด้าน เพื่อให้ผู้โดยสารได้รับความพึงพอใจต่อไป

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2567 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีเครื่องบินที่ใช้ทำการบินทั้งสิ้น 73 ลำ โดยในไตรมาสที่ 1 ปี 2567 บริษัทฯ มีอัตราการใช้ประโยชน์ของเครื่องบินเฉลี่ย 12.8 ชั่วโมง ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.1 ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.1 อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 83.5% ใกล้เคียงกับปีก่อน ซึ่งสูงกว่าค่าเฉลี่ยอุตสาหกรรม จำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 3.88 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 10.2 สำหรับด้านการขนส่งสินค้ามีปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ADTK) สูงกว่าปีก่อนร้อยละ 12.5 ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) สูงกว่าปีก่อนร้อยละ 24.9 อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ยเท่ากับ 53.1% สูงกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ยเท่ากับ 47.9%

ผลการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียวในไตรมาสที่ 1 ปี 2567 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวมทั้งสิ้น 45,955 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 4,448 ล้านบาท (10.7%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 3,539 ล้านบาท (10.1%) เนื่องจากในไตรมาสนี้บริษัทฯ และบริษัทย่อย ให้บริการเที่ยวบินขนส่งผู้โดยสารในตารางการบินฤดูหนาว ปี 2566-2567 รองรับการเดินทางของผู้โดยสาร โดยมีเครือข่ายเส้นทางบินให้บริการครอบคลุม 59 จุดบิน ใน 24 ประเทศทั่วโลก โดยเป็น 8 จุดบินในประเทศ (ไม่รวมกรุงเทพมหานคร) และเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินไปยังประเทศจีน ในเส้นทางปักกิ่ง เชียงไฮ่ กวางโจว เฉิงตู กุหนิง รวมทั้งในเส้นทางบินยอคนิยม อาทิ โอซากา ฮองกง สิงคโปร์ ไทเป และบริษัทฯ ยังได้เปิดเส้นทางใหม่บินตรงสู่เมืองอิสตันบูล สาธารณรัฐตุรกี ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2566 ที่ผ่านมา นอกจากนี้บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้จากกิจการอื่นเพิ่มขึ้น 642 ล้านบาท (32.8%) ซึ่งหน่วยธุรกิจส่วนใหญ่มีรายได้เพิ่มขึ้นจากจำนวนเที่ยวบิน และผู้โดยสารของสายการบินลูกค้าที่เพิ่มขึ้น และมีรายได้อื่นๆ เพิ่มขึ้น 868 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม ในส่วนของค่าใช้จ่ายมีจำนวนรวมทั้งสิ้น 34,880 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 6,407 ล้านบาท (22.5%) โดยเพิ่มขึ้นตามปริมาณการผลิตและ/หรือปริมาณการขนส่ง จำนวนเที่ยวบิน จุดบิน และผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น การอ่อนค่าของเงินบาท รวมทั้งอัตราค่าบริการภาคพื้นและราคาวัตถุดิบสูงขึ้น ส่งผลให้บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงินไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว 11,075 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 1,959 ล้านบาท (15.0%)

บริษัทฯ และบริษัทย่อยรับรู้ต้นทุนทางการเงิน (ซึ่งเป็นการรับรู้ต้นทุนทางการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 : FRS 9) จำนวน 4,608 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 1,059 ล้านบาท (29.8%) และมีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว สาเหตุหลักจากการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้อุปกรณ์การบินหมุนเวียน ถึงแม้จะมีกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ ปรับปรุงรายได้บัตรโดยสารที่หมดอายุ และส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม โดยในไตรมาสที่ 1 ปี 2567 มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียวสุทธิ เป็นค่าใช้จ่ายรวม 4,036 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนเป็นรายได้จำนวน 2,987 ล้านบาท ส่งผลให้ไตรมาสที่ 1 ปี 2567 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรสุทธิจำนวน 2,423 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 10,100 ล้านบาท โดยเป็นกำไรส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 2,410 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 1.10 บาท ลดลงจากปีก่อน 4.63 บาทต่อหุ้น

(80.8%) โดยมี EBITDA หลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน รวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) เป็นกำไรจำนวน 14,000 ล้านบาท ใกล้เคียงกับปีก่อน

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานไตรมาสที่ 1 ปี 2567

งบการเงินรวมสำหรับไตรมาสที่ 1 ปี 2567 ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อย 5 บริษัท ได้แก่ 1) บริษัท ไทย-อะมาคิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด 2) บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด 3) บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด 4) บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด และ 5) บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) - งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

	ม.ค.-มี.ค.			
	2567	2566	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	45,955	41,507	+4,448	+10.7
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	38,517	34,978	+3,539	+10.1
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	3,762	4,363	-601	-13.8
- รายได้กิจการอื่น	2,602	1,960	+642	+32.8
- อื่นๆ	1,074	206	+868	+421.4
ค่าใช้จ่ายรวม	34,880	28,473	+6,407	+22.5
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	12,926	12,052	+874	+7.3
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ไม่รวมน้ำมัน	21,954	16,421	+5,533	+33.7
กำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	11,075	13,034	-1,959	-15.0
ต้นทุนทางการเงิน	4,608	3,549	+1,059	+29.8
กำไรจากการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	6,467	9,485	-3,018	-31.8
ปรับปรุงรายได้บัตรโดยสารที่หมดอายุ	4,136	-	+4,136	-
กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้	493	2,640	-2,147	-81.3
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	36	24	+12	+50.0
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 (กลับรายการ)	53	(25)	+78	+312.0
โครงการร่วมใจจากองค์กร	(11)	(65)	+54	+83.1
กำไร(ขาดทุน)จากการขายสินทรัพย์	(33)	363	-396	-109.1
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน	(3,338)	(65)	-3,273	-5,035.4
กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(5,372)	115	-5,487	-4,771.3
กำไรก่อนภาษีเงินได้	2,431	12,472	-10,041	-80.5
กำไรสุทธิ	2,423	12,523	-10,100	-80.7
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	2,410	12,514	-10,104	-80.7
กำไรต่อหุ้น (บาท)	1.10	5.73	-4.63	-80.8

		ม.ค.-มี.ค.			
		2567	2566	เปลี่ยนแปลง	
				ล้านบาท	%
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ					
EBITDA หลังหักค่าเช่าเครื่องบิน	(ล้านบาท)	14,000	14,054	-54	-0.4
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	3.88	3.52	+0.36	+10.2
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	14,646	13,298	+1,348	+10.1
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	12,227	11,110	+1,117	+10.1
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	83.5	83.5	-	-
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-ก.ม.)	3.14	3.14	-	-
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	784	697	+87	+12.5
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	417	334	+83	+24.9
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	53.1	47.9	+5.2	+5.2
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	95,679	77,430	+18,249	+23.6
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-ก.ม.)	8.86	12.84	-3.98	-31.0
จำนวนเครื่องบิน ณ 31 มี.ค.	(ลำ)	74	86	-12	-14.0
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	73,167	66,919	+6,248	+9.3
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	12.8	12.3	+0.5	+4.1
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		35.6601	33.9122	+1.7479	+5.2
1 EUR : THB		38.7080	36.3882	+2.3198	+6.4
100 JPY : THB		24.0491	25.6590	-1.6099	-6.3
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	111.85	116.93	-5.08	-4.3

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

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

รายได้

ในไตรมาสที่ 1 ปี 2567 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) จำนวน 45,955 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4,448 ล้านบาท (10.7%) โดยมีรายละเอียดของรายได้ ดังนี้

- **รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน**

รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินมีจำนวน 38,517 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 3,539 ล้านบาท (10.1%) โดย

- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 10.1% คิดเป็นเงินประมาณ 3,500 ล้านบาท และมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 10.1% เนื่องจากในปีนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีการเพิ่มจำนวนเที่ยวบิน และเส้นทางบินที่ให้บริการเพื่อรองรับปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยบริษัทฯ ได้เพิ่มความถี่ไปยังประเทศจีน และเส้นทางบินขอดนิคม อาทิ โอซากา ฮองกง สิงคโปร์ ไทเป นอกจากนี้ มีการเปิดเส้นทางใหม่บินตรงสู่เมืองอิสตันบูล สาธารณรัฐตุรกี โดยมีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 83.5% ใกล้เคียงกับงวดเดียวกันของปีก่อน

- รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเซชค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) เท่ากับ 3.14 บาท ใกล้เคียงกับงวดเดียวกันของปีก่อน

- **รายได้จากการขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์**

รายได้จากการระวางขนส่งและค่าไปรษณียภัณฑ์ จำนวน 3,762 ล้านบาท ลดลง 601 ล้านบาท (13.8%) เป็นผลจากมีรายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเซชค่าน้ำมันและค่าประกันภัย) เท่ากับ 8.86 บาท ลดลง 3.98 บาท (31.0%) หรือประมาณ 1,600 ล้านบาท ถึงแม้ว่าจะมีอัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ย 53.1% สูงกว่าปีก่อนที่เฉลี่ย 47.9% และมีปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) เพิ่มขึ้น 24.9% คิดเป็นเงินประมาณ 1,000 ล้านบาท

- **รายได้กิจการอื่น** ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจ ได้แก่ การบริการภาคพื้น คริวการบิน การบริการคลังสินค้า และรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่นๆ รวมจำนวน 2,602 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 642 ล้านบาท (32.8%) สาเหตุหลักเกิดจากจำนวนสายการบินลูกค้าที่เพิ่มขึ้น

- **รายได้อื่นๆ** จำนวน 1,074 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 868 ล้านบาท เนื่องจากดอกเบี้ยรับเพิ่มขึ้นจากเงินสดที่เพิ่มขึ้น

ค่าใช้จ่าย

ในไตรมาสที่ 1 ปี 2567 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) 34,880 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 6,407 ล้านบาท (22.5%) โดยมีสาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นตามปริมาณการผลิตที่เพิ่มขึ้นและอัตราแลกเปลี่ยนเงินสกุลบาทที่อ่อนค่าเมื่อเทียบกับเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐและยูโร โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- **ค่าน้ำมันเครื่องบิน** จำนวน 12,926 ล้านบาท คิดเป็น 37.1% ของค่าใช้จ่ายรวม เพิ่มขึ้น 874 ล้านบาท (7.3%) เป็นผลมาจากจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น ทำให้มีปริมาณการใช้น้ำมันสูงกว่าปีก่อน รวมทั้งเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอ่อนค่าลงเมื่อเทียบกับปีก่อน ทำให้ค่าน้ำมันเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทเพิ่มขึ้น ถึงแม้ว่าจะมีราคาน้ำมันเฉลี่ยต่ำกว่าปีก่อนร้อยละ 4.3

- **ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน** มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 21,954 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 5,533 ล้านบาท (33.7%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มี.ค.			
	2567	2566	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว)				
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	2,496	2,208	+288	+13.0
ค่าบริการการบิน	4,112	3,198	+914	+28.6
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	1,118	989	+129	+13.0
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	5,263	2,625	+2,638	+100.5
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	2,966	2,538	+428	+16.9
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	232	668	-436	-65.3
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	1,882	1,358	+524	+38.6
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	1,985	1,520	+465	+30.6
ค่าใช้จ่ายอื่น	1,900	1,317	+583	+44.3
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	21,954	16,421	+5,533	+33.7

สรุปค่าใช้จ่ายที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญ ได้แก่

- ค่าใช้จ่ายในส่วนที่แปรผันตามปริมาณการผลิตและ/หรือ ปริมาณการขนส่ง และ/หรือจำนวนผู้โดยสาร (Variable Cost) รวมทั้งสิ้น จำนวน 14,592 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 4,234 ล้านบาท (40.9%) ดังนี้
 - ค่าบริการการบิน มีจำนวน 4,112 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 914 ล้านบาท (28.6%) สาเหตุหลักเกิดจากจำนวนเที่ยวบินและจุดบินที่เพิ่มขึ้น อัตราค่าบริการภาคพื้นสูงขึ้น รวมทั้งการอ่อนค่าของเงินบาท
 - ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ มีจำนวน 1,118 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 129 ล้านบาท (13.0%) ตามปริมาณการผลิตที่เพิ่มขึ้น
 - ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไปมีจำนวนรวม 1,882 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 524 ล้านบาท (38.6%) สาเหตุหลักเกิดจากจำนวนผู้โดยสาร และราคาวัตถุดิบที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งการอ่อนค่าของเงินบาท
 - ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน มีจำนวน 5,263 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,638 ล้านบาท (100.5%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าซ่อมเครื่องยนต์ และค่าอะไหล่ Life Limit Parts (LLP) ที่เพิ่มขึ้นตามการครบอายุการใช้งาน รวมทั้งประมาณค่าซ่อมที่เพิ่มขึ้นจากการรับมอบเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 8 ลำ
 - ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา มีจำนวน 1,985 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 465 ล้านบาท (30.6%) สาเหตุหลักจากค่าใช้จ่ายในการสำรองที่นั่งเพิ่มขึ้นตามจำนวน Booking ที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งการอ่อนค่าของเงินบาท
 - ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ มีจำนวน 232 ล้านบาท ลดลง 436 ล้านบาท (65.3%) สาเหตุหลักจากสัญญาเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) ส่วนใหญ่ครบอายุสัญญา

- ค่าใช้จ่ายคงที่ (Fixed Cost) ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และค่าใช้จ่ายอื่น มีจำนวนรวม 7,362 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 1,299 ล้านบาท (21.4%) โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน (ไม่รวมสำรองเงินชดเชยพนักงานที่เข้าร่วมโครงการร่วมใจจากองค์กร และเงินชดเชยกรณีเลิกจ้าง) มีจำนวน 2,496 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 288 ล้านบาท (13.0%) สาเหตุหลักเกิดจากการปรับเพิ่มการจ่ายเงินเดือนของนักบินและลูกเรือที่ปรับลดจากที่เคยปรับลดลงในช่วงโควิด-19 การเพิ่มขึ้นของจำนวนพนักงาน และการจ้างแรงงานภายนอก เพื่อรองรับและให้สอดคล้องกับจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น และการปรับฐานเงินเดือนพนักงาน

- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย มีจำนวน 2,966 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 428 ล้านบาท (16.9%) สาเหตุหลักจากการรับมอบเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อนจำนวน 8 ลำ การนำเครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 กลับมาให้บริการ

- ค่าใช้จ่ายอื่นๆ มีจำนวน 1,900 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 583 ล้านบาท (44.3%) สาเหตุหลักจากค่าจ้างเหมาจ่ายจากภายนอก ค่าสาธารณูปโภคที่เพิ่มขึ้นตามปริมาณการผลิต

- **ต้นทุนทางการเงิน** เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1,059 ล้านบาท (29.8%) สาเหตุหลักเกิดจากการบันทึกดอกเบี้ยสัญญาเช่าดำเนินงาน จากการนำมาตราฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 (IFRS 16) มาใช้ ในส่วนของเครื่องบินที่รับโอนจาก บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด และการรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงานเพิ่มขึ้น รวมทั้งการรับรู้ต้นทุนทางการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 (IFRS 9) สำหรับเจ้าหน้าที่ที่ได้รับคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์

ปรับปรุงรายได้บัตรโดยสารที่หมดอายุ จำนวน 4,136 ล้านบาท จากการรับรู้รายได้บัตรโดยสารที่หมดอายุโดยเป็นบัตรโดยสารในช่วงเดือนมีนาคม 2562 - ธันวาคม 2565 ที่บริษัทฯ มีนโยบายขยายอายุจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ซึ่งการรับรู้รายได้ดังกล่าวเกิดจากการที่ผู้โดยสารไม่ได้ทำการขอคืนภายในระยะเวลาที่กำหนด

กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ จำนวน 493 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากการตัดรายการหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย กำไรจากการยกเลิกสัญญาที่มีภาระเกินควรกว่าประโยชน์ที่พึงจะได้ และขาดทุนจากการปรับปรุงหนี้สินให้เป็นไปตามคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4.2)

ขาดทุนจากการขายสินทรัพย์ จำนวน 33 ล้านบาท ประกอบด้วย

- ขายเครื่องบินแบบแอร์บัส A340-600 จำนวน 2 ลำ ขาดทุนสุทธิจำนวน 6 ล้านบาท
- ขายเครื่องบินแบบโบอิง 747-400 จำนวน 1 ลำ ขาดทุนสุทธิจำนวน 27 ล้านบาท

โครงการร่วมใจจากองค์กร Mutual Separation Plan (“MSP”) เงินชดเชยสำหรับพนักงานที่เข้าโครงการ MSP B C และ D ที่ได้รับอนุมัติให้ขยายระยะเวลาการฟื้นฟูสภาพ จำนวน 11 ล้านบาท

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน จำนวน 3,338 ล้านบาท จากการด้อยค่าเครื่องบินจำนวน 12 ลำ ซึ่งบริษัทฯ อยู่ระหว่างจัดทำสัญญากับผู้ซื้อ และมีราคาเสนอซื้อต่ำกว่ามูลค่าทางบัญชี

กลับรายการผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 จำนวน 53 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการรับชำระหนี้ลูกหนี้การค้า

ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ จำนวน 5,372 ล้านบาท ประกอบด้วย ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Loss) จำนวน 6,249 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักจากการอ่อนค่าของเงินสกุลบาทต่อเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ และยูโรเมื่อเทียบ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2567 กับ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 ส่งผลให้มูลค่าเงินกู้รวมทั้งหนี้สินตามสัญญาเช่าเครื่องบิน สิทธิทรัพย์และหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศ ภายหลังการแปลงมูลค่าเพิ่มขึ้น และมีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Gain) จำนวน 877 ล้านบาท

ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม มีจำนวน 36 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 12 ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- ส่วนแบ่งกำไรใน บริษัท คอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด 8 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 2 ล้านบาท
- ส่วนแบ่งกำไรใน บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด 11 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 3 ล้านบาท
- ส่วนแบ่งกำไรใน บริษัท คริวการบินภูเก็ต จำกัด 17 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 7 ล้านบาท

EBITDA หลังหักเงิน สดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบินรวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) ของไตรมาสที่ 1 ปี 2567 มีกำไรจำนวน 14,000 ล้านบาท ใกล้เคียงกับงวดเดียวกันของปีก่อน

3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มี.ค.	
	2567	2566
เครื่องบิน	812	2,474
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	90	404
รวม	902	2,878

ในไตรมาสที่ 1 ปี 2567 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 902 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 1,976 ล้านบาท โดยรายจ่ายเพื่อการลงทุนในไตรมาสนี้ประกอบด้วย

- การลงทุนในส่วนที่เกี่ยวกับเครื่องบิน จำนวน 812 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 1,662 ล้านบาท โดยในไตรมาสนี้ส่วนใหญ่เป็นการซื้อเครื่องบินค้อะโหล่ และอะไหล่เครื่องบินหมุนเวียน ในขณะที่ปีก่อนเป็นการลงทุนซื้อเครื่องบินค้อะโหล่ Trent XWB สำหรับเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900
- การลงทุนในสินทรัพย์ถาวรอื่น ๆ จำนวน 90 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในเครื่องมืออุปกรณ์การให้บริการซ่อมบำรุงของฝ่ายช่าง

สภาพคล่อง

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2567 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 52,735 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 20.5 ของสินทรัพย์รวม ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 จำนวน 204 ล้านบาท (0.4%)

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มี.ค.	
	2567	2566
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	15,959	13,031
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(12,719)	(1,943)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(4,653)	(2,397)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน ที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	1,209	(310)
ผลกระทบจากผลขาดทุนจากการด้อยค่าด้านเครดิต ที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	-	(6)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น(ลดลง)	(204)	8,375

ในไตรมาสที่ 1 ปี 2567 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 15,959 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 2,928 ล้านบาท ในขณะที่มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 12,719 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 10,776 ล้านบาท สาเหตุหลักจากเงินมัดจำสัญญาเช่าเครื่องบิน การลงทุนในตั๋วเงินที่มีสิทธิไถ่ถอนคืนได้ และเงินฝากประจำ รวมทั้งซื้อเครื่องยนต์อะไหล่และอะไหล่เครื่องบินหมุนเวียน และมีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 4,653 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 2,256 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็นการจ่ายชำระคืนหนี้สินตามสัญญาเช่า เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2567 มีจำนวน 52,735 ล้านบาท ลดลง 204 ล้านบาท จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 ซึ่งมีอยู่จำนวน 52,939 ล้านบาท

เครื่องบิน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2567 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเครื่องบินที่ใช้ทำการบิน จำนวน 73 ลำ มีเครื่องบินที่จอดระยะยาว จำนวน 1 ลำ และมีเครื่องบินที่คณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการมีมติอนุมัติให้จำหน่าย ซึ่งบริษัทฯ และผู้ซื้ออยู่ระหว่างจัดทำสัญญาและตรวจสอบทรัพย์สิน รวมทั้งสิ้นจำนวน 23 ลำ

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2567 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมจำนวน 257,110 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 จำนวน 18,119 ล้านบาท (7.6%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 มี.ค. 2567		31 ธ.ค. 2566		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	52,735	20.5	52,939	22.2	-204	-0.4
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	2,924	1.2	2,103	0.9	+821	+39.0
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	46,139	17.9	39,034	16.3	+7,105	+18.2
สินทรัพย์หมุนเวียน	101,798	39.6	94,076	39.4	+7,722	+8.2
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	39,892	15.5	44,579	18.6	-4,687	-10.5
สินทรัพย์สิทธิการใช้	71,577	27.8	65,048	27.2	+6,529	+10.0
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	43,843	17.1	35,288	14.8	+8,555	+24.2
รวมสินทรัพย์	257,110	100.0	238,991	100.0	+18,119	+7.6

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 101,798 ล้านบาท หรือคิดเป็น 39.6% ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 จำนวน 7,722 ล้านบาท (8.2%) โดยมีรายการที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญ ได้แก่

- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ มีจำนวน 46,139 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 7,105 ล้านบาท (18.2%) เนื่องจากสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 5,799 ล้านบาท (40.9%) โดยมีสาเหตุหลักจากการลงทุนในตั๋วเงินที่มีสิทธิไถ่ถอนคืนได้ และเงินฝากประจำ นอกจากนี้ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 1,400 ล้านบาท (7.3%) สาเหตุหลักจากค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าและเงินมัดจำ ที่เพิ่มสูงขึ้น (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.2, 6.1, 7, 8, 24.5)

- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย มีจำนวน 2,924 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 821 ล้านบาท (39.0%) สาเหตุหลักจากการโอนจัดประเภทเครื่องบินแบบแอร์บัส A380-800 จำนวน 6 ลำ จากที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ มูลค่าทางบัญชีสุทธิ 1,328 ล้านบาท และการโอนจัดประเภทเครื่องบินด้อยค่าและสินทรัพย์อื่น จากสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ซึ่งมีมูลค่าทางบัญชีสุทธิ 26 ล้านบาท และ 77 ล้านบาท ตามลำดับ อย่างไรก็ตามมีการจำหน่ายเครื่องบินแบบแอร์บัส A340-600 จำนวน 2 ลำ และ โบอิง 747-400 จำนวน 1 ลำ ซึ่งมีมูลค่าทางบัญชีสุทธิ 413 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 9)

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด มีจำนวน 52,735 ล้านบาท ลดลง 204 ล้านบาท (0.4%) ทั้งนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีตั๋วเงินฝาก เงินฝากประจำ และหุ้นกู้ ที่มีระยะเวลาครบกำหนดชำระมากกว่า 3 เดือน แต่ไม่เกิน 1 ปี ซึ่งแสดงเป็นสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่นจำนวน 19,990 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.1)

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สุทธิ มีจำนวน 39,892 ล้านบาท หรือคิดเป็น 15.5% ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลง จำนวน 4,687 ล้านบาท (10.5%) จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 สาเหตุหลักจากการโอนจัดประเภทเครื่องบินแบบแอร์บัส A380-800 จำนวน 6 ลำเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ถือไว้เพื่อขาย มูลค่าทางบัญชีสุทธิ 1,328 ล้านบาท และบันทึกผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบินแบบแอร์บัส A380-800 จำนวน 6 ลำ จำนวน 3,793 ล้านบาท อย่างไรก็ตามมีการกลับรายการผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินต่ออะไหล่ 652 ล้านบาท รวมทั้ง การซื้อเครื่องบินต่ออะไหล่ และอุปกรณ์เครื่องบินหมุนเวียนเพิ่ม (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 11)

สินทรัพย์สิทธิการใช้มีจำนวน 71,577 ล้านบาท หรือคิดเป็น 27.8% ของสินทรัพย์ทั้งหมด ซึ่งประกอบด้วยสินทรัพย์ตามสัญญาเช่าเงินทุน และภาระผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสัญญาเช่าดำเนินงานสินทรัพย์ถาวรอื่น เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 เป็นจำนวน 6,529 ล้านบาท (10.0%) สาเหตุหลักจากในไตรมาสนี้มีการรับมอบเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 3 ลำ ถึงแม้จะมีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับงวดก็ตาม (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 12)

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 43,843 ล้านบาท หรือคิดเป็น 17.1% ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 เป็นจำนวน 8,555 ล้านบาท (24.2%) สาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของเงินมัดจำสัญญาเช่าเครื่องบิน (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 10.1, 10.2, 13, 14, 18, 24.5)

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) ในไตรมาสที่ 1 ปี 2567 เท่ากับร้อยละ 0.98 ในขณะที่ปีก่อนเท่ากับอัตราร้อยละ 6.16 เนื่องจากกำไรสุทธิในไตรมาสที่ 1 ปี 2567 ลดลงจากงวดเดียวกันของปีก่อนจำนวน 10,100 ล้านบาท จากการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจำนวน 5,372 ล้านบาท และขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบิน และสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียนจำนวน 3,338 ล้านบาท

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2567 หนี้สินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย มีจำนวน 297,829 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 จำนวน 15,696 ล้านบาท (5.6%) โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 มี.ค. 2567		31 ธ.ค. 2566		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน	67,775	22.8	67,009	23.8	+766	+1.1
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	9,069	3.0	7,187	2.5	+1,882	+26.2
หนี้สินระยะยาว	166,657	56.0	157,231	55.7	+9,426	+6.0
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	54,328	18.2	50,706	18.0	+3,622	+7.1
รวมหนี้สิน	297,829	100.0	282,133	100.0	+15,696	+5.6

หนี้สินระยะยาวรวมส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 59.0 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวน 175,726 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 11,308 ล้านบาท (6.9%) โดยสาเหตุหลักจากหนี้สินตามสัญญาเช่าเพิ่มขึ้น 10,090 ล้านบาท จากการเช่าดำเนินงานเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 3 ลำ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.2, 6.3, 15.1, 15.2, 16)

หนี้สินหมุนเวียน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 22.8 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวน 67,775 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 จำนวน 766 ล้านบาท (1.1%) ส่วนใหญ่เกิดจากเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น เพิ่มขึ้น 2,562 ล้านบาท ถึงแม้ว่ารายได้รับล่วงหน้าจะลดลง 1,619 ล้านบาท จากการรับรู้รายได้บัตรโดยสารที่หมดอายุ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.2, 17)

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 18.2 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวน 54,328 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3,622 ล้านบาท (7.1%) สาเหตุหลักเกิดจากประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 3,868 ล้านบาท จากประมาณการหนี้สินระยะยาว สำหรับค่าซ่อมแซมและบำรุงอากาศยาน รายการสำรองค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่น ๆ สำหรับรายการซ่อมที่จะต้องจ่ายเงินในอนาคตตามสัญญา ซึ่งบริษัทฯ มีภาระผูกพันภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานในการซ่อมบำรุงเครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่น ๆ ตลอดจนอายุสัญญาเช่า รวมถึงการเตรียมสภาพเครื่องบินก่อนการส่งมอบคืนตามที่ผู้ให้เช่ากำหนดเมื่อสิ้นสุดสัญญาเช่า โดยบริษัทฯ ประมาณการค่าซ่อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตามชั่วโมงบิน รอบการบิน รอบการซ่อมใหญ่ และอายุสัญญาเช่า ซึ่งคำนวณตามสัดส่วนระยะเวลาที่บริษัทใช้งาน (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.2, 17, 18, 19, 20)

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2567 ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ และบริษัทย่อย คิดลบจำนวน 40,719 ล้านบาท คิดลบลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 จำนวน 2,423 ล้านบาท

ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นในภายหน้า

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2567 บริษัทฯ มีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากภาระผูกพันที่มีได้แสดงในงบการเงินจากหนังสือค้ำประกันที่ออกโดยธนาคารในประเทศและต่างประเทศ และภาระผูกพันที่จะต้องจ่ายในอนาคตตามสัญญาเช่าของเครื่องบิน และสัญญาจัดหาสินทรัพย์ ซึ่งอยู่ระหว่างการรอรับมอบ (รายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 25)

สรุปผลการดำเนินงานงบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ในไตรมาสที่ 1 ปี 2567 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) มีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ทั้งสิ้น 45,894 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 6,943 ล้านบาท (17.8%) สาเหตุสำคัญเนื่องจากรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 6,563 ล้านบาท (20.5%) เป็นผลจากปริมาณการผลิตและการขนส่งเพิ่มขึ้น เนื่องจากในไตรมาสนี้บริษัทฯ มีการเพิ่มความถี่ไปยังประเทศจีนรวมถึงเส้นทางบินขอดนิคม อาทิจ โอลชากา ฮองกง สิงคโปร์ ไทเป และมีการเปิดเส้นทางใหม่บินตรงสู่เมืองอิสตันบูล สาธารณรัฐตุรกี ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2566 ที่ผ่านมา อีกทั้งยังให้บริการในเส้นทางภูมิภาคและเส้นทางภายในประเทศทดแทนสายการบินไทยสมายล์ด้วย นอกจากนี้ รายได้กิจการอื่นเพิ่มขึ้น 82 ล้านบาท (3.4%) จากจำนวนเที่ยวบิน และผู้โดยสารของสายการบินลูกค้าเพิ่มขึ้น และมีรายได้อื่นๆ เพิ่มขึ้น 899 ล้านบาท สำหรับค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ทั้งสิ้น 34,778 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 8,402 ล้านบาท (31.9%) โดยเพิ่มขึ้นตามปริมาณการผลิตและ/หรือปริมาณการขนส่ง จำนวนเที่ยวบิน จุดบิน และผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น การอ่อนค่าของเงินบาท รวมทั้งอัตราค่าบริการภาคพื้นและราคาวัตถุดิบสูงขึ้น ส่งผลให้กำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว 11,116 ล้านบาท ลดลงจากงวดเดียวกันของปีก่อน 1,459 ล้านบาท (11.6%)

บริษัทฯ มีต้นทุนทางการเงิน (ซึ่งเป็นการรับรู้ต้นทุนทางการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9: TFRS 9) มีจำนวน 4,607 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 1,257 ล้านบาท (37.5%) และมีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียวส่วนใหญ่เกิดจากขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบิน และสินทรัพย์สิทธิการใช้อุปกรณ์การบินหมุนเวียน ถึงแม้จะมีกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ และปรับปรุงรายได้บัตรโดยสารที่หมดอายุ โดยในไตรมาสที่ 1 ปี 2567 มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียวสุทธิ เป็นค่าใช้จ่ายรวม 4,002 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนเป็นรายได้สุทธิจำนวน 2,598 ล้านบาท

ไตรมาสที่ 1 ปี 2567 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิ จำนวน 2,507 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 9,372 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 1.15 บาท ลดลงจากปีก่อน 4.29 บาทต่อหุ้น (78.9%) โดยมี EBITDA หลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน รวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) เป็นกำไรจำนวน 14,040 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 625 ล้านบาท

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

	ม.ค.-มี.ค.			
	2567	2566	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	45,894	38,951	+6,943	+17.8
- ค่าโดยสารและค่าน้ำมันอากาศยาน	38,517	31,954	+6,563	+20.5
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	3,762	4,363	-601	-13.8
- รายได้กิจการอื่น	2,524	2,442	+82	+3.4
- อื่นๆ	1,091	192	+899	+468.2
ค่าใช้จ่ายรวม	34,778	26,376	+8,402	+31.9
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	12,926	11,060	+1,866	+16.9
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ไม่รวมน้ำมัน	21,852	15,316	+6,536	+42.7
กำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	11,116	12,575	-1,459	-11.6
ต้นทุนทางการเงิน	4,607	3,350	+1,257	+37.5
กำไรจากการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	6,509	9,225	-2,716	-29.4
ปรับปรุงรายได้บัตรโดยสารที่หมดอายุ	4,136	-	+4,136	-
กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้	493	2,640	-2,147	-81.3
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 (กลับรายการ)	130	(406)	+536	+132.0
โครงการร่วมใจจากองค์กร	(11)	(65)	+54	+83.1
กำไร(ขาดทุน)จากการขายสินทรัพย์	(33)	363	-396	-109.1
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้ และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน	(3,338)	(65)	-3,273	-5,035.4
กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(5,379)	131	-5,510	-4,206.1
กำไรก่อนภาษีเงินได้	2,507	11,823	-9,316	-78.8
กำไรสุทธิ	2,507	11,879	-9,372	-78.9
กำไรต่อหุ้น (บาท)	1.15	5.44	-4.29	-78.9

		ม.ค.-มี.ค.			
		2567	2566	เปลี่ยนแปลง	
				ล้านบาท	%
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ					
EBITDA หลังหักค่าเช่าเครื่องบิน	(ล้านบาท)	14,040	13,415	+625	+4.7
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	3.88	2.19	+1.69	+77.1
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	14,646	12,051	+2,595	+21.5
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	12,227	10,117	+2,110	+20.9
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	83.5	83.9		-0.4
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-ก.ม.)	3.14	3.15	-0.01	-0.3
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	784	697	+87	+12.5
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	417	334	+83	+24.9
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	53.1	47.9		+5.2
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	95,679	74,516	+21,163	+28.4
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-ก.ม.)	8.86	12.84	-3.98	-31.0
จำนวนเครื่องบิน ณ 31 มี.ค.	(ลำ)	74	66	+8	+12.1
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	73,167	51,671	+21,496	+41.6
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	12.8	14.1	-1.3	-9.2
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		35.6601	33.9122	+1.7479	+5.2
1 EUR : THB		38.7080	36.3882	+2.3198	+6.4
100 JPY : THB		24.0491	25.6590	-1.6099	-6.3
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	111.85	116.93	-5.08	-4.3

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

สินทรัพย์ งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2567 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีสินทรัพย์รวมจำนวน 255,965 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 จำนวน 18,537 ล้านบาท (7.8%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	31 มี.ค. 2567		31 ธ.ค. 2566		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	52,190	20.4	52,359	22.0	-169	-0.3
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	2,924	1.1	2,103	0.9	+821	+39.0
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	45,831	17.9	38,377	16.2	+7,454	+19.4
สินทรัพย์หมุนเวียน	100,945	39.4	92,839	39.1	+8,106	+8.7
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	39,840	15.6	44,556	18.8	-4,716	-10.6
สินทรัพย์สิทธิการเช่า	71,564	28.0	65,042	27.4	+6,522	+10.0
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	43,616	17.0	34,991	14.7	+8,625	+24.6
รวมสินทรัพย์	255,965	100.0	237,428	100.0	+18,537	+7.8

- สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 100,945 ล้านบาท หรือคิดเป็น 39.4% ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 จำนวน 8,106 ล้านบาท (8.7%) สาเหตุหลักเกิดจากสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น เพิ่มขึ้น 5,749 ล้านบาท จากการลงทุนในตั๋วเงินที่มีสิทธิไถ่ถอนคืนได้ และเงินฝากประจำที่มีระยะเวลาครบกำหนดชำระมากกว่า 3 เดือน แต่ไม่เกิน 1 ปี และลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 1,766 ล้านบาท จากค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าและเงินมัดจำที่เพิ่มสูงขึ้น (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.2, 6.1, 7, 8, 24.5)

- ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สุทธิ มีจำนวน 39,840 ล้านบาท หรือคิดเป็น 15.6% ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจำนวน 4,716 ล้านบาท (10.6%) สาเหตุหลักจากการโอนจัดประเภทเครื่องบินแบบแอร์บัส A380-800 จำนวน 6 ลำเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ถือไว้เพื่อขาย มูลค่าทางบัญชีสุทธิ 1,328 ล้านบาท และบันทึกผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบินแบบแอร์บัส A380-800 จำนวน 6 ลำ จำนวน 3,793 ล้านบาท อย่างไรก็ตามมีการกลับรายการผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินด้อยค่าไถ่ 652 ล้านบาท รวมทั้ง การซื้อเครื่องบินด้อยค่าไถ่ และอุปกรณ์เครื่องบินหมุนเวียนเพิ่ม (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 11)

- สินทรัพย์สิทธิการเช่า มีจำนวน 71,564 ล้านบาท หรือคิดเป็น 28.0% ของสินทรัพย์ทั้งหมด ซึ่งประกอบด้วยสินทรัพย์ตามสัญญาเช่าเงินทุนและภาระผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสัญญาเช่าดำเนินงานสินทรัพย์ถาวรอื่น เพิ่มขึ้น 6,522 ล้านบาท (10.0%) สาเหตุหลักจากการรับมอบเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 3 ลำ ถึงแม้จะมีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับงวดก็ตาม (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 12)

- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ มีจำนวน 43,616 ล้านบาท หรือคิดเป็น 17.0% ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้น จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 เป็นจำนวน 8,625 ล้านบาท (24.6%) สาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของเงินมัดจำสัญญาเช่าเครื่องบิน (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 10.1, 10.2, 13, 14, 18, 24.5)

หนี้สิน งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2567 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีหนี้สินรวมจำนวน 296,810 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 จำนวน 16,030 ล้านบาท (5.7%) สาเหตุหลักเกิดจาก

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	31 มี.ค. 2567		31 ธ.ค. 2566		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ หนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของ หนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน	66,811	22.5	65,709	23.4	+1,102	+1.7
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	9,061	3.1	7,180	2.6	+1,881	+26.2
หนี้สินระยะยาว	166,652	56.1	157,231	56.0	+9,421	+6.0
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	54,286	18.3	50,660	18.0	+3,626	+7.2
รวมหนี้สิน	296,810	100.0	280,780	100.0	+16,030	+5.7

- หนี้สินหมุนเวียน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 22.5 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวน 66,811 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 จำนวน 1,102 ล้านบาท (1.7%) จากเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 2,870 ล้านบาท ถึงแม้ว่ารายได้รับล่วงหน้าจะลดลง 1,590 ล้านบาทก็ตาม (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.2, 17)

- หนี้สินระยะยาวรวมส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 59.2 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวน 175,713 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 11,302 ล้านบาท (6.9%) โดยสาเหตุหลักจากหนี้สินตามสัญญาเช่าเพิ่มขึ้น 10,084 ล้านบาท จากการเช่าดำเนินงานเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 3 ลำ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.2, 6.3, 15.1, 15.2, 16)

ส่วนของผู้ถือหุ้น งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2567 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีส่วนของผู้ถือหุ้นติดลบจำนวน 40,845 ล้านบาท ติดลบลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 จำนวน 2,507 ล้านบาท

4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

ปี 2567 ถือเป็นปีแห่งการเลือกตั้งของหลายประเทศสำคัญทั่วโลก อาทิ สหรัฐอเมริกา รัสเซีย อินเดีย รัฐสภาของสหภาพยุโรป และสหราชอาณาจักร เป็นต้น โดยการเลือกตั้งอาจส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงและความไม่แน่นอนของนโยบายเศรษฐกิจการเมืองระหว่างประเทศ การเปลี่ยนแปลงภูมิรัฐศาสตร์ในหลายภูมิภาค อาจทำให้เกิดความขัดแย้ง ดึงเครียดทางการเมืองเพิ่มขึ้นหรือลดลง อย่างไรก็ตาม IMF ได้ปรับเพิ่มประมาณการเติบโตของเศรษฐกิจโลกสำหรับปี 2567 เป็นร้อยละ 3.2 จากร้อยละ 3.1 ที่คาดการณ์ไว้เมื่อเดือนมกราคม 2567

ในส่วนของอุตสาหกรรมการบิน IATA คาดการณ์ว่าจะยังเติบโตต่อเนื่อง ประมาณการรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.8 และ RPK เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.8 เมื่อเทียบกับปี 2566 โดยมีอัตราการเติบโตของ RPK อยู่ในระดับสูงกว่าร้อยละ 10 ในทุกภูมิภาค ยกเว้นอเมริกาเหนือ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าธุรกิจการบินสามารถฟื้นตัวได้ ท่ามกลางความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์และความไม่แน่นอนของเศรษฐกิจ

ในไตรมาสที่ 2 ปี 2567 บริษัทฯ จะบริหารจัดการปรับปรุงฝูงบิน และเครือข่ายเส้นทางบินอย่างต่อเนื่อง โดยจะมีการรับมอบเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 3 ลำ และ โบอิง 787-9 จำนวน 1 ลำ เข้าสู่ฝูงบิน กลับมาทำการบินสู่เมืองมิลาน ประเทศอิตาลี เมืองออสโล ประเทศนอร์เวย์ และจะเปิดเส้นทางบินใหม่ไปยังเมือง โคจิ ประเทศอินเดีย เริ่มวันที่ 2 เมษายน 2567 เป็นต้นไป นอกจากนี้ ภายในปี 2567 มีแผนปรับเปลี่ยน (Retrofit) ที่นั่งภายในห้องโดยสารของเครื่องบินแบบแอร์บัส A320-200 ซึ่งจะเป็นที่นั่งแบบชั้นธุรกิจ (Royal Silk) ที่สามารถปรับเอนได้ (Reclining Seats) และยังมีแผนติดตั้งระบบ Wireless IFE เพื่อให้บริการสื่อสาระบันเทิงบนเครื่องบิน และในระยะยาวบริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาจัดหาเครื่องบินและเครื่องยนต์ เพื่อจัดหาเครื่องบินแบบลำตัวกว้าง พิสัยกลางและไกลแบบ 787 Dreamliner จำนวน 45 ลำจากโบอิง และเครื่องยนต์ GEEx จากจีอี แอโรสเปซ รวมทั้งสิทธิในการจัดหาเครื่องบินเพิ่มเติม (Option Order) สูงสุดรวมเป็น 80 ลำ ซึ่งจะนำเข้าประจำการในฝูงบินของ บริษัทฯ ตั้งแต่ปี 2570-2576 เพื่อทดแทนเครื่องบินที่มีกำหนดปลดระวางและทยอยหมดสัญญาเช่า รวมทั้งเป็นการพัฒนาฝูงบินให้เติบโตอย่างยั่งยืน รองรับปริมาณผู้โดยสารที่เติบโตต่อเนื่องจากการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบิน ส่งผลให้บริษัทฯ เพิ่มขีดความสามารถในการสร้างรายได้เพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารที่เติบโตต่อเนื่องจากการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบิน และเพิ่มประสิทธิภาพในการสร้างรายได้ให้กับบริษัทฯ

บริษัทฯ ร่วมกับ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด พัฒนาความร่วมมือระหว่างกันในการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินชั้นนำระดับโลก (Aviation Hub) โดยได้จัดประชุมเชิงปฏิบัติการ “Connecting the Unconnected” เพื่อยกระดับการส่งมอบประสบการณ์การเดินทางของผู้โดยสารในทุกมิติ มุ่งเน้นการพัฒนาเครือข่ายเส้นทางบิน โครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก และการใช้ระบบเทคโนโลยี สารสนเทศ อาทิ ผลักดันให้มีการใช้เทคโนโลยีเพื่ออำนวยความสะดวกในการเช็คอิน เช่น การเช็คอินผ่าน Mobile Application ทั้งของการบินไทย และ Sawasdee by AOT ส่งเสริมการเช็คอินด้วยตนเอง (Self Service Check-In หรือ Check-In KIOSK) ตลอดจน Biometric Check-in เป็นต้น รวมถึงการพัฒนาประสิทธิภาพการเชื่อมต่อเที่ยวบิน เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารของการบินไทยและสายการบินพันธมิตรสตาร์อัลไลแอนซ์ นอกจากนี้ ยังได้หารือร่วมกันถึงความเป็นไปได้ในการพัฒนาขีดความสามารถในการซ่อมบำรุงอากาศยาน ทั้งที่ท่าอากาศยานดอนเมือง และสุวรรณภูมิ สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ประเทศไทย “IGNITE THAILAND : จุดพลัง รวมใจ ไทยต้องเป็นหนึ่ง” ของรัฐบาลที่จะผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบิน (Aviation Hub) โดยรัฐบาลจะพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญที่จะขับเคลื่อนเศรษฐกิจทั่วโลกให้เชื่อมถึงกันด้วยจุดแข็งทางภูมิศาสตร์ และสภาพแวดล้อมของประเทศ

นอกเหนือจากนี้ บริษัทฯ ได้เปิดตัวโมบายแอปพลิเคชัน “Thai Airways” เพิ่มความสะดวกสบายให้กับผู้โดยสารในการใช้งานมากยิ่งขึ้น พร้อมปรับปรุงลักษณะใหม่เพื่อความทันสมัยและเข้าใจง่าย ตอบโจทย์การใช้งานด้วยข้อมูลการจัดการเที่ยวบิน และการเข้าถึงบริการออนไลน์ของ รอยัล ออร์คีด พลัส (ROP) อีกทั้งเพิ่มช่องทางในการให้บริการผู้โดยสารและเข้าถึงผู้โดยสารให้มากยิ่งขึ้น

ภายในปี 2567 บริษัทฯ จะดำเนินการปรับโครงสร้างทุนให้แล้วเสร็จ ตามแผนฟื้นฟูกิจการฉบับแก้ไขที่ศาลเห็นชอบเมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 โดยมีเป้าหมายในการทำให้ส่วนทุนเป็นบวกเพื่อให้หลักทรัพย์ของบริษัทฯ สามารถกลับมาซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ได้อีกครั้ง ด้วยสถานการณ์ของบริษัทฯ ที่มีการเปลี่ยนแปลงไปในทางที่ดีอย่างมีนัยสำคัญนับตั้งแต่เข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้แก่เจ้าหนี้ ผู้ถือหุ้นเดิม และนักลงทุนในการให้การสนับสนุนบริษัทฯ และร่วมเป็นส่วนหนึ่งของบริษัทฯ ที่จะกลับมาเติบโตอย่างแข็งแกร่ง และสร้างผลกำไรที่ได้อย่างยั่งยืน

5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		ม.ค.-มี.ค.			
		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2567	2566	2567	2566
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)					
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	2.42	2.21	2.45	2.38
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)					
อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน	ร้อยละ	14.07	22.85	14.18	23.68
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ	ร้อยละ	5.27	30.17	5.46	30.50
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	n/a	n/a	n/a	n/a
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)					
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	0.98	6.16	1.02	5.86
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)					
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	n/a	n/a	n/a	n/a
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	n/a	n/a	n/a	n/a
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	3.94	4.47	3.94	4.55
อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA	เท่า	13.52	14.12	13.46	14.23
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน	เท่า	1.99	2.50	2.00	2.48

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 บริษัทฯ มีรายการระหว่างกันที่สำคัญกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ และนิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2567 ดังนี้

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดสามเดือน วันที่ 31 มีนาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	
กระทรวงการคลัง	กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 44.69	<p>1. กระทรวงการคลังกู้เงินจากสถาบันการเงินต่างประเทศให้บริษัทฯ กู้ต่อ</p> <ul style="list-style-type: none"> - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยรอดัดบัญชี <p>2. บริษัทฯ มีรายการเช่าที่ดินจากที่ราชพัสดุ</p> <p>3. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบินให้แก่กระทรวงการคลัง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง 	<p>12,808.08</p> <p>224.54</p> <p>1.80</p> <p>3.49</p> <p>0.00</p>	<p>12,583.54</p> <p>861.76</p> <p>7.80</p> <p>1.43</p> <p>0.00</p>	<p>11,721.78</p> <p>135.90</p> <p>8.63</p> <p>0.00</p> <p>0.00</p>	<p>- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p> <p>- คู่มือเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1 และ 2</p> <p>- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p> <p>- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p>

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดสามเดือน วันที่ 31 มีนาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	
ธนาคารออมสิน	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารออมสิน	<p>1 บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารออมสินจำนวนเงิน 3,500 ล้านบาท มีการใช้วงเงินกู้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดเงินคงค้าง 3,500.00 - ดอกเบี้ยจ่าย 29.64 - ดอกเบี้ยค้างจ่าย 29.64 <p>2 บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้บริการเช่าพื้นที่และบริการอื่น ๆ แก่ธนาคารออมสิน</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 0.15 	<p>3,500.00</p> <p>29.64</p> <p>29.64</p> <p>0.15</p>	<p>3,500.00</p> <p>119.22</p> <p>119.22</p> <p>0.36</p>	<p>3,500.00</p> <p>119.22</p> <p>119.22</p> <p>0.63</p>	<p>- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p> <p>หมายเหตุ</p> <p>- อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2565-67 เป็นอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม</p> <p>- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p>

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดสามเดือน วันที่ 31 มีนาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	
ธนาคารเพื่อการ ส่งออกและนำเข้าแห่ง ประเทศไทย	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นราย ใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุม ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้า แห่งประเทศไทย	1 บริษัทฯ ทำสัญญาเงินกู้ยืมระยะ ยาวกับธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย - ยอดเงินคงค้าง - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยรอดัดบัญชี 2 บริษัทฯ ทำสัญญาวางเงินกู้ ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้า แห่งประเทศไทยจำนวนเงิน 1,500 ล้านบาท มีการใช้วงเงินกู้ - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยรอดัดบัญชี	- - - 1,513.88 5.70	- - - 1,508.18 22.63	605.90 37.45 1,485.55 22.18	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตรา ดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไป ตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็น ไปใน แนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1 และ 3 - การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตรา ดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไป ตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็น ไปใน แนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1
ธนาคารอิสลามแห่ง ประเทศไทย	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นราย ใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุม ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย	1 บริษัทฯ ทำสัญญาเงินกู้ยืม ระยะยาวกับธนาคารอิสลามแห่ง ประเทศไทย - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยรอดัดบัญชี	1,616.25 36.94	1,579.31 139.89	1,273.73 78.36	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตรา ดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไป ตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็น ไปใน แนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1 และ 3

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดสามเดือน วันที่ 31 มีนาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นราย ใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้ควบคุม ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) โดยผ่านทางธนาคารแห่งประเทศไทย และกองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนา ระบบสถาบันการเงิน	1 บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) จำนวนเงิน 3,000 ล้านบาท มีการใช้วงเงินกู้				-การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตรา ดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไป ตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปใน แนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน <u>หมายเหตุ</u> -อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2565-67 เป็น อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม
		- ยอดเงินคงค้าง	2,260.73	2,260.73	2,260.73	
		- ดอกเบี้ยจ่าย	19.11	76.86	76.86	
		- ดอกเบี้ยค้างจ่าย	19.11	76.86	76.86	
		2 บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) จำนวนเงิน 3,500 ล้านบาท มีการใช้วงเงินกู้				
		- ยอดเงินคงค้าง	3,500.00	3,500.00	3,500.00	
- ดอกเบี้ยจ่าย	9.92	39.90	39.90			
- ดอกเบี้ยค้างจ่าย	9.92	39.90	39.90	<u>หมายเหตุ</u> - อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2565-67 เป็น อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม		

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดสามเดือน วันที่ 31 มีนาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	
		3 บริษัทฯ ขายหุ้นกู้ให้แก่ ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน) - มูลค่าหุ้นกู้ - ดอกเบี้ยตามแผนฟื้นฟู	832.00 3.07	832.00 12.48	832.00 12.48	-การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตรา ดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไป ตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็น ไปใน แนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1
		4 บริษัทฯ ขายบริการให้เช่า สำนักงาน ตู้ ATM ค่าน้ำ-ไฟ และ Lease line แก่ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้ค้าง	0.00 0.00	2.58 0.21	2.72 0.16	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดสามเดือน วันที่ 31 มีนาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	
		5 บริษัทฯ ซื้อบริการรับ-ส่ง เงิน สดของบริษัทฯ และจ่าย ค่าธรรมเนียมจัดจำหน่าย หุ่นกู่ ให้กับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้าง	0.00 0.13	0.00 0.13	0.00 0.13	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด	กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นราย ใหญ่ของบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด และของบริษัทฯ	1 บริษัทฯ ซื้อบริการฝากส่ง ไปรษณีย์ในประเทศและ ต่างประเทศ และซื้ออุปกรณ์จาก บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม	0.06	0.38	0.27	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดสามเดือน วันที่ 31 มีนาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	
การท่องเที่ยว แห่งประเทศไทย	กระทรวงการคลังซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นราย ใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุม การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	1. บริษัทฯ จ่ายค่าโฆษณา และ ส่งเสริมการขาย ให้แก่ การ ท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	0.58	1.32	0.00	
		- ยอดเจ้าหน้าที่คงค้าง	0.55	0.55	0.52	
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสาร เครื่องบิน และ ให้เช่าสำนักงาน แก่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม	0.00	4.57	16.17	
		- ยอดลูกหนี้คงค้าง	1.11	0.87	5.23	
บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)	กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นราย ใหญ่ ของบริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	1. บริษัทฯ จ่ายค่าโฆษณา ให้แก่ บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	0.00	0.00	0.00	
		- ยอดเจ้าหน้าที่คงค้าง	0.00	0.00	0.87	
		- เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู	0.88	0.86	-	
		- ดอกเบี้ยรอดัดบัญชี	0.14	0.16	-	

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดสามเดือน วันที่ 31 มีนาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	
บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)	กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นราย ใหญ่ ของ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	1. บริษัทฯ ซื้อมันนํ้ามันรถยนต์และ นํ้ามันหล่อลื่นจากบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง - เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยรอดตัดบัญชี 2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสาร เครื่องบิน และ ให้บริการสอบ เทียบเครื่องมือ วัด (AC Dielectric Tester) ให้แก่บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) - ยอดรายได้รวม	0.00 0.13 1.28 0.21 7.09	0.00 0.13 1.26 0.23 28.07	0.00 0.17 1.17 0.33 16.33	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1 - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดสามเดือน วันที่ 31 มีนาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	
บริษัท ท่าอากาศยาน ไทย จำกัด (มหาชน)	กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นราย ใหญ่ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	1. บริษัทฯ ประกอบกิจการและ เช่าพื้นที่ในเขตท่าอากาศยานต่าง ๆ เพื่อใช้สำหรับจอดอากาศยาน จอดพาดหนะ ขนถ่ายสินค้า เก็บ อุปกรณ์ภาคพื้นดิน เก็บตู้คอนเทน เนอร์ ที่ทำการสำนักงานสายการ บิน และบริการอื่น ๆ จากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	2,406.80	6,676.54	3,865.62	
		- ยอดเจ้าหนี้ค้าง	1,049.79	889.86	890.11	
		2. บริษัทฯ มีรายได้จากการขาย บัตรโดยสารเครื่องบิน และได้รับ ส่วนแบ่งรายได้ 2% จากการเรียก เก็บค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน (Passenger Service Charges) ให้กับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
- ยอดรายได้รวม	15.46	49.20	18.52			
- ยอดลูกหนี้ค้าง	94.21	78.08	33.70			

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดสามเดือน วันที่ 31 มีนาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	
บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)	กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นราย ใหญ่ของบริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	1. บริษัทฯ ขายหุ้นกู้ให้แก่ บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) - มูลค่าหุ้นกู้ 933.00 - ดอกเบี้ยตามแผนฟื้นฟู 3.45 2. บริษัทฯ เช่าช่องสัญญาณ อินเทอร์เน็ตจาก บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.00 - ยอดเจ้าหนี้ค้าง 2.51	933.00 0.00 2.51	933.00 0.00 2.51	933.00 0.00 2.51	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตรา ดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไป ตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็น ไปใน แนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1 - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน)	กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นราย ใหญ่ของบริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	1. บริษัทฯ ขายหุ้นกู้ให้แก่ บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) - มูลค่าหุ้นกู้ 415.00 - ดอกเบี้ยตามแผนฟื้นฟู 1.53 2. บริษัทฯ เช่าเส้นใยแก้วนำแสง จาก บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน)	415.00 1.53	415.00 6.22	415.00 6.22	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตรา ดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไป ตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็น ไปใน แนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1 - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดสามเดือน วันที่ 31 มีนาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้าง	0.00 0.00	0.00 3.01	0.00 7.09	
สถาบันการบินพลเรือน	กระทรวงการคลังซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมสถาบันการบินพลเรือน	1. บริษัทฯ จัดส่งนักบินบริษัทฯ ไปอบรมด้านกิจการบิน จากสถาบันการบินพลเรือน - ยอดเจ้าหนี้ค้าง - เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยรอดัดบัญชี	0.00 9.52 0.72	0.00 9.35 0.88	10.00 - -	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด (บริษัทย่อย)	บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 55 ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นายชาย เอี่ยมศิริ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด - นายกรกฎ ชาติะสิงห์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการ	1. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ ให้แก่ บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้ค้าง	0.92 0.25	3.53 0.30	6.20 1.04	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดสามเดือน วันที่ 31 มีนาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	
	ของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์ เอเชีย จำกัด - นายตรัส พรหมโบล บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการ ของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์ เอเชีย จำกัด					
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด (บริษัทย่อย)	บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่	1. บริษัทฯ ซื่อบริการจัดส่ง พนักงานแรงงานภายนอก เพื่อ ปฏิบัติงานในบริษัทฯ จากบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	329.30 345.54	1,062.82 306.78	376.97 166.36	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดสามเดือน วันที่ 31 มีนาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	
	นางจันทร์ภา โขติกเสถียร บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรง ตำแหน่งกรรมการของ บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด	2. บริษัทฯ ให้บริการเช่าพื้นที่ สำนักงานและอุปกรณ์สำนักงาน ให้แก่ บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้ค้าง	1.00 2.69	3.42 2.24	3.56 1.37	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ไทยไฟลท์ เทรนนิ่ง จำกัด (บริษัทย่อย)	บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - เรือโท สุพจน์ เจริญสุข บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรง	1. บริษัทฯ ให้บริการใช้เครื่องมือ และอุปกรณ์ในการฝึกอบรมด้าน การบิน และให้บริการเช่าพื้นที่ สำนักงานและอุปกรณ์สำนักงาน ให้แก่				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดสามเดือน วันที่ 31 มีนาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	
	ตำแหน่งกรรมการของ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิง จำกัด - นางอรอนงค์ ชุณหะมาน	บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิง จำกัด				
		- ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	13.96 0.77	34.75 0.77	22.14 4.23	
	บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่ง กรรมการของ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิง จำกัด	2.บริษัทฯ ซื้อบริการ การ ฝึกอบรมพนักงานต้อนรับบน เครื่องบิน จากบริษัท ไทยไฟลท์ เทรนนิง จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.00 0.45	0.00 0.00	0.00 0.00	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดสามเดือน วันที่ 31 มีนาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	
บริษัท ทัวร์เอ็องหลวง จำกัด (บริษัทย่อย)	บริษัทฯ ถือหุ้นผ่านบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด ประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม	1. บริษัทฯ จ่ายค่าตอบแทน (Commission) จากการจำหน่าย ผลิตภัณฑ์ของบริการเอ็องหลวง ให้แก่บริษัท ทัวร์เอ็องหลวง จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	 0.61 0.47	 2.16 0.18	 2.05 0.00	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัทฯ ขายทัวร์เอ็องหลวง ให้แก่บริษัททัวร์เอ็องหลวง จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	 2.43 0.62	 10.67 5.37	 12.31 0.00	

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดสามเดือน วันที่ 31 มีนาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	
บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด (บริษัทย่อย)	บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ร้อยละ 100 ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นายชาย เอี่ยมศิริ บริษัทฯ แต่งตั้ง ให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของ บริษัทไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด - นายกรกฎ ชาติะสิงห์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการ ของบริษัทไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด - นางจันทริกา โชติกเสถียร บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการ ของบริษัทไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด - นางเจด โนม เทอดสิทธิ์ศักดิ์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการ ของบริษัทไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด	1. บริษัทฯ ซื้อบริการ Block Space จากบริษัท ไทยสมายล์แอร์ เวย์ จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้าง 2. บริษัทฯ ให้บริการเช่าเครื่องบิน การบริการภาคพื้นดิน ลานจอด สนามบิน ค่าเบี้ยประกันเครื่องบิน บัตรผ่านขึ้นเครื่องบิน ฝีกนักบิน ใช้เครื่องบินจำลอง และอาหารขึ้น เครื่องบิน - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้ค้าง	61.57 0.04 125.57 10,276.30	3,943.73 130.91 3,911.55 10,353.67	2,995.72 490.16 3,346.78 10,885.92	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และ เป็นไปตามราคาตลาด - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และ เป็นไปตามราคาตลาด

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดสามเดือน วันที่ 31 มีนาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	
บริษัท คอนเมือง อินเตอร์ เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด (บริษัทร่วม)	บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท คอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด ประมาณร้อยละ 40 ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นางเจนิค โคม เทอดศศิริศักดิ์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่ง กรรมการของบริษัทคอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด	1.บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักของ บริษัท คอนเมือง อินเตอร์เนชั่น แนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด สำหรับผู้โดยสารของ บริษัทฯ - ยอดค่าใช้จ่ายรวม	0.00	0.00	0.00	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท คริวการบิน ภูเก็ต จำกัด (บริษัทร่วม)	บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท คริวการบิน ภูเก็ต จำกัด ประมาณร้อยละ 30 ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นางวราภรณ์ สือโรจน์วงศ์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่ง กรรมการ ของบริษัท คริวการบิน ภูเก็ต จำกัด - นายตรีศ พรหมโอบล บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการ ของบริษัท คริวการบิน ภูเก็ต จำกัด	1. บริษัทฯ ซื้ออาหารและบริการ จากบริษัท คริวการบินภูเก็ต จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหน้าที่คงค้าง - เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยรอดัดบัญชี	77.48 11.93 17.57 2.87	148.48 0.00 17.23 3.21	38.93 0.00 15.95 1.19	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดสามเดือน วันที่ 31 มีนาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	
บริษัท โรงแรมท่า อากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด (บริษัทร่วม)	บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท โรงแรมท่า อากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด ประมาณ ร้อยละ 30 ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นางวรางคณา ลือโรจน์วงศ์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่ง กรรมการของบริษัท โรงแรมท่า อากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด - นายเชิดพันธ์ โชติคุณ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่ง กรรมการของบริษัท โรงแรมท่า อากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด	1. บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักจาก บริษัท โรงแรมท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ จำกัด สำหรับ ผู้โดยสารของบริษัทฯ - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้าง - เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยรอดัดบัญชี	0.32 0.00 1.86 0.30	0.32 0.00 1.82 0.34	0.00 2.16 - -	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดสามเดือน วันที่ 31 มีนาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	
บริษัท วิทยุการบิน แห่งประเทศไทย จำกัด (บริษัทร่วม ลงทุน)	กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นราย ใหญ่ของบริษัท วิทยุการบินแห่ง ประเทศไทย จำกัด และของบริษัทฯ บริษัทฯ ถือหุ้นประมาณร้อยละ 0.55 ในบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ -เรือโท สุพจน์ เจริญสุข บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรง ตำแหน่งกรรมการของ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	1. บริษัทฯซื้อบริการนำร่อง (Navigation) และเช่าอุปกรณ์ สื่อสารจากบริษัท วิทยุการบิน แห่งประเทศไทย จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 713.56 - ยอดเจ้าหนี้ค้าง 0.00 - เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู 96.62 - ดอกเบี้ยรอตตัดบัญชี 7.22				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

หมายเหตุ:

- หลังจากที่ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการและชำระดอกเบี้ยแก่債權ตามมติที่ประชุมของเจ้าหนี้เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2564 บริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับปรุงมูลหนี้สำหรับหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายโดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงและพิจารณาว่าหนี้สินทางการเงินก่อนปรับปรุง และหลังปรับปรุงมีผลแตกต่างกันอย่างมีสาระสำคัญหรือไม่สำหรับหนี้สินทางการเงินที่มีผลแตกต่างกันอย่างมากจะรับรู้หนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยใช้วิธีการคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด ผลแตกต่างระหว่างมูลค่าตามบัญชีของหนี้สินทางการเงินก่อนปรับปรุงและมูลค่าปัจจุบันของหนี้สินทางการเงินที่คำนวณใหม่ บริษัทฯ รับรู้เป็นกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ดอกเบี้ยจ่ายด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด หากหนี้สินทางการเงินดังกล่าวไม่มีผลแตกต่างกันอย่างมาก บริษัทฯ จะปรับปรุงกระแสเงินสดภายใต้เงื่อนไขใหม่โดยใช้อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม ผลแตกต่างที่เกิดขึ้นจะรับรู้เป็นกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ดอกเบี้ยจ่ายด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม
- อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2565-67 เป็นอัตราตาม ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการ (วันที่ 15 มิถุนายน 2564)
- เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินต่างประเทศผ่านผู้ถือหุ้นใหญ่ เป็นเงินกู้ยืมที่กระทรวงการคลังทำสัญญาเงินกู้กับสถาบันการเงินต่างประเทศ และกระทรวงการคลังได้ให้บริษัทกู้ยืมต่อ เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนที่แก้ไข เจ้าหนี้กลุ่มที่ 4 เจ้าหนี้เงินกู้ยืมจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ที่ไม่ใช่สถาบันการเงิน ปรับเปลี่ยนวิธีการชำระหนี้เป็นได้รับชำระหนี้ด้วยการแปลงหนี้เงินต้นเป็นหุ้นสามัญ ตามแผนฟื้นฟูกิจการที่แก้ไข ดังนั้นบริษัทจึงปรับปรุงมูลหนี้ให้เป็นไปตามคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ วัดมูลค่าหนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรมโดยใช้วิธีคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด
- เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนที่แก้ไข เจ้าหนี้กลุ่มที่ 6 เจ้าหนี้สถาบันการเงินไม่มีประกันเปลี่ยนวิธีการชำระหนี้เป็นได้รับชำระหนี้ด้วยการแปลงหนี้เงินต้นเป็นหุ้นสามัญ ตามแผนฟื้นฟูกิจการที่แก้ไข ด้วยเหตุนี้ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2567 บริษัทฯ ปรับปรุงมูลหนี้ให้เป็นไปตามคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ วัดมูลค่าหนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรมโดยใช้วิธีคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด

6.2 ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของรายการระหว่างกัน

สำหรับการเข้าทำรายการระหว่างกันข้างต้นนั้น บริษัทฯ มีวัตถุประสงค์เพื่อก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยเป็นการดำเนินการตามปกติของธุรกิจ ทั้งนี้ ราคาที่ซื้อ/ขาย หรือให้/รับบริการจากบริษัทที่เกี่ยวข้อง กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่บริษัทฯ กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน ทั้งนี้เป็นไปตามความเหมาะสมของเงื่อนไข และการใช้ราคาตลาดที่อ้างอิงได้ ซึ่งก่อให้เกิดประโยชน์แก่ทั้งบริษัทฯ และบริษัทที่เกี่ยวข้อง โดยมีได้มีวัตถุประสงค์ในการถ่ายเทผลประโยชน์ระหว่างกัน หรือมีรายการใดๆ เป็นพิเศษ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียทุกราย ได้รับการดูแลผลประโยชน์อย่างเป็นธรรมและเท่าเทียมกันตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ

6.3 ขั้นตอนการอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน

การเข้าทำรายการระหว่างกันข้างต้น เป็นไปตามธุรกิจปกติของบริษัทฯ และได้ดำเนินการอนุมัติตามขั้นตอนของบริษัทฯ ซึ่งมีมาตรการที่รัดกุม รวมทั้งกรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องนั้นๆ จะไม่มีส่วนในการอนุมัติการทำรายการ

6.4 นโยบายการทำรายการระหว่างกันในอนาคต

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