



ที่ BOD020/2567

29 พฤษภาคม 2567

เรื่อง คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับปี 2566 สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566

เรียน กรรมการและผู้จัดการ
ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

1. บทสรุปผู้บริหาร

จากสถานการณ์โรคโควิด-19 ที่คลี่คลายลงและจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจาก 4.4 ล้านคนในปี 2565 เป็น 4.5 ล้านคนในปี 2566 ทำให้ธุรกิจสามารถสร้างรายได้หลักจากการขนส่งผู้โดยสารในอัตราเติบโตที่ก้าวหน้า ในขณะที่ค่าใช้จ่ายนั้นได้รับการควบคุมและบริหารอย่างเป็นระบบ ทำให้ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการลดลงอย่างมีนัยสำคัญ บริษัทยังคงอยู่ภายใต้แผนฟื้นฟู โดยที่ผู้บริหารแผนได้ดำเนินการตามแผนฟื้นฟู อย่างเคร่งครัดตลอดเวลา

เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานอย่างยั่งยืน และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันในตลาดอุตสาหกรรมการบิน บริษัทได้ทำการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงและการดำเนินโครงการต่างๆ อย่างต่อเนื่อง ซึ่งสรุปได้ดังนี้

การเพิ่มรายได้

1. การปรับเปลี่ยนราคาบัตรโดยสารให้สอดคล้องกับกลไกตลาด เพื่อเพิ่มปริมาณผู้โดยสารและรายได้รวม
2. ดำเนินการเพิ่มช่องทางการทำธุรกิจเพื่อเป็นช่องทางการสร้างรายได้ เช่น การขนส่งสินค้า บริการห้องรับรองพิเศษ ฯลฯ
3. การเพิ่มมาตรฐานการให้บริการ เพื่อขยายกลุ่มลูกค้าให้ครอบคลุมและสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน
4. การจัดโปรโมชั่น การส่งเสริมการขาย และการนำเสนอบริการแบบใหม่ ๆ เพื่อกระตุ้นการเพิ่มยอดขาย

การบริหารค่าใช้จ่าย

1. ปรับกระบวนการทำงานและปรับโครงสร้างองค์กรให้มีขนาดองค์กรที่เหมาะสมกับสถานการณ์ของบริษัทและอุตสาหกรรมการบินปัจจุบัน เพื่อทำให้เกิดความคล่องตัว และเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน
2. การบริหารต้นทุนค่าเช่าเครื่องบิน ซึ่งเป็นต้นทุนหลักอย่างหนึ่งในการดำเนินกิจการ โดยการพยายามจัดหาอากาศยานที่มีเงื่อนไขค่าเช่าเหมาะสมกับชั่วโมงการใช้งานให้มากขึ้น รวมทั้งการปรับปรุงแผนการใช้เครื่องบินให้เหมาะสมกับเส้นทางและสถานการณ์ในปัจจุบันเพื่อช่วยเพิ่มรายได้และลดต้นทุนรวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ โดยเฉพาะต้นทุนในการซ่อมบำรุงซึ่งเป็นต้นทุนหลักอีกอย่างหนึ่งของธุรกิจการบิน
3. การลดต้นทุนด้านน้ำมันเชื้อเพลิง โดยการเพิ่มประสิทธิภาพในการแข่งขันการประมูลของผู้ให้บริการน้ำมันโดยการเพิ่มจำนวนผู้ให้บริการน้ำมันที่มีประสิทธิภาพ
4. การบริหารค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงอากาศยาน โดยการเพิ่มประสิทธิภาพในการวางแผนการซ่อมบำรุงอากาศยานในระยะยาว และซ่อมบำรุงแบบป้องกัน (Preventive Maintenance)

5. การเพิ่มมาตรฐานการให้บริการ เพื่อขยายฐานกลุ่มลูกค้าให้ครอบคลุมและสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน รวมทั้งผลักดันการจัดโปรโมชั่น การส่งเสริมการขาย และนำเสนอวิธีการแบบใหม่ๆ เพื่อกระตุ้นการเพิ่มยอดขาย และสร้างการรับรู้

การบริหารสภาพคล่องทางการเงิน

1. การเจรจากับเจ้าหนี้การค้า คู่ค้า สถาบันการเงิน ผู้ให้กู้ยืมเงิน เพื่อต่อรองเงื่อนไขการค้าหรือเงื่อนไขในสัญญาต่าง ๆ เช่น ระยะเวลาการให้สินเชื่อการค้า (Credit term) หรือสินเชื่อเพื่อการค้าจากสถาบันการเงิน รวมไปถึงการเร่งติดตามหนี้ค้างชำระ
2. การบริหารจัดการงบประมาณ โดยควบคุมการใช้งบประมาณให้เป็นไปตามแผนงานที่กำหนดอย่างเคร่งครัด

การพัฒนาการบริการ

1. การยกระดับการให้บริการในทุกๆด้าน เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและความพึงพอใจต่อการให้บริการของบริษัท เช่น ความยืดหยุ่นในการจองตั๋วเครื่องบิน การปรับปรุงเงื่อนไขการเปลี่ยนแปลงเที่ยวบิน

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรสุทธิสำหรับปี 2566 จำนวน 47.66 ล้านบาท ในขณะที่ปี 2565 ขาดทุนสุทธิ 2,624.83 ล้านบาท หรือมีผลขาดทุนลดลง 2,672.49 ล้านบาท (-101.82%) โดยเป็นกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 47.66 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 0.01 บาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุนต่อหุ้น 0.70 บาท

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวมทั้งสิ้น 8,750.86 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 1,283.21 ล้านบาท หรือ 17.18% สาเหตุสำคัญเนื่องจากรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 1,217.66 ล้านบาท (19.02%) รายได้จากการบริการอื่นๆ เพิ่มขึ้น 106.12 ล้านบาท (17.30%) ซึ่งปีนี้เป็นปีที่สายการบินฟื้นตัวจากสถานการณ์โรคโควิด-19 อย่างต่อเนื่อง และจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง สำหรับค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 8,703.20 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 1,381.14 ล้านบาท (13.70%) ส่งผลให้บริษัทฯ มีขาดทุนลดลงจากปีก่อนอย่างมีนัยสำคัญ และมีผลกำไรสุทธิในปี 2566

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้น 3.14% ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้น 5.65% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 82.20% สูงกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ยที่ 80.24% และมีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 4.57 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 2.70%

2.คำอธิบายและการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานสำหรับปี 2566

สถิติการโดยสารและอัตราส่วนทางธุรกิจที่สำคัญ

	หน่วย	ปี 2565	ปี 2566	เปลี่ยนแปลง	
				จำนวน	ร้อยละ
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด					
- (ไอพ่น) Boeing 737-800 New Generation	ลำ	14	14	-	-
- (โบพัด) Q400 NextGen	ลำ	2	3	1	50.00
- จำนวนเครื่องบิน	ลำ	16	17	1	6.25
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers: ASK)	ล้านที่นั่ง-กม.	3,432	3,540	108	3.14
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers: RPK)	ล้านที่นั่ง-กม.	2,754	2,910	156	5.65
จำนวนเที่ยวบิน (No. of sectors)	เที่ยวบิน	34,224	31,167	-3,057	-8.93
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin factor)	ร้อยละ	80.24	82.20	1.95	2.43
จำนวนผู้โดยสาร (Passenger Carried)	ล้านคน	4.45	4.57	0.12	2.70
รายได้ค่าโดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger Yield)	บาท/ผู้โดยสาร-กม.	2.71	3.01	0.30	10.90
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Revenue per Available Seat Kilometers: RASK)	บาท/ที่นั่ง-กม.	2.18	2.47	0.30	13.61
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Cost per Available Seat Kilometers: CASK)	บาท/ที่นั่ง-กม.	2.94	2.46	-0.48	-16.33
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารที่ไม่รวม ค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิง (Cost per Available Seat Kilometers exclude Fuel: CASK ex-fuel)	บาท/ที่นั่ง-กม.	1.99	1.61	-0.37	-18.84
อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ (Average Aircraft Utilization Hours)	ชั่วโมง ปฏิบัติการบิน/ วัน	7	7.1	0.10	1.43

สรุปผลการดำเนินงาน

รายได้ของปี 2565 และ 2566

หน่วย : ล้านบาท	ปี 2565		ปี 2566		เปลี่ยนแปลง	
	จำนวน	ร้อยละต่อ รายได้รวม	จำนวน	ร้อยละต่อ รายได้รวม	จำนวน	ร้อยละ
รายได้จากค่าโดยสาร	6,400.38	85.71	7,618.04	87.05	1,217.66	19.02
รายได้จากการให้บริการ	613.27	8.21	719.39	8.22	106.12	17.30
กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้	4.93	0.07	-	-	(4.93)	(100.00)
รายได้อื่น	449.07	6.01	413.43	4.72	(35.64)	(7.94)
รวมรายได้	7,467.65	100.00	8,750.86	100.00	1,283.21	17.18

ข้อมูลด้านรายได้

บริษัทมีรายได้รวม 8,750.86 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 17.18 จากปีก่อน โดยแบ่งเป็นรายได้จากค่าโดยสาร 7,618.04 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 87.05 ของรายได้รวม รายได้จากการให้บริการ 719.39 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 8.22 ของรายได้รวม และรายได้อื่น 413.43 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 4.72 ของรายได้รวม ส่วนรายได้ต่อปริมาณการผลิตผู้โดยสาร (RASK) เท่ากับ 2.47 บาท/ที่นั่ง-กม. เพิ่มขึ้นร้อยละ 13.61 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เท่ากับ 3,540 ล้านที่นั่ง-กม. เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.14

รายได้จากค่าโดยสาร:

ในปี 2566 มีรายได้จากค่าโดยสารจำนวน 7,618.04 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 19.02 จากปี 2565 เนื่องจากราคาตั๋วโดยสารถ่วงเฉลี่ยต่อที่นั่งเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ และด้วยกิจกรรมการส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศ ทำให้มีอัตราการเดินทางที่เพิ่มขึ้นโดยส่งผลให้อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 80.24 เป็นร้อยละ 82.20 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.43 และจำนวนเที่ยวบินลดลงจาก 34,224 เที่ยวบิน เป็น 31,167 เที่ยวบิน หรือลดลงร้อยละ 8.93 นอกจากนั้นการใช้เครื่องบินต่อลำยังเพิ่มขึ้นจาก 7.00 ชั่วโมงปฏิบัติการต่อวัน เป็น 7.10 ชั่วโมงปฏิบัติการต่อวันเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.43

รายได้จากการให้บริการ: ในปี 2566 รายได้จากการให้บริการจำนวน 719.39 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 17.30 จากปีก่อน ซึ่งเพิ่มขึ้นตามสัดส่วนรายได้ค่าโดยสารตามจำนวนผู้โดยสาร โดยเฉพาะรายได้จากการโหลดสัมภาระ ,ค่าห้องรับรองพิเศษ และ อาหาร, เครื่องดื่ม

รายได้อื่น: ในปี 2566 รายได้อื่นจำนวน 413.43 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 7.94 จากปีก่อน เนื่องจากรายได้ที่เกิดจากการกลับรายการประมาณการหนี้ค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน ลดลงจากปีที่ผ่านมา

ค่าใช้จ่ายของปี 2565 และ 2566

หน่วย : ล้านบาท	ปี 2565		ปี 2566		เปลี่ยนแปลง	
	จำนวน	ร้อยละต่อ รายจ่ายรวม	จำนวน	ร้อยละต่อ รายจ่ายรวม	จำนวน	ร้อยละ
ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ	8,751.44	86.78	7,790.42	89.51	(961.02)	(10.98)
ค่าใช้จ่ายในการขาย	30.29	0.30	38.40	0.44	8.11	26.78
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	233.43	2.31	267.08	3.07	33.65	14.42
ต้นทุนทางการเงิน	821.66	8.15	848.56	9.75	26.90	3.27
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสิทธิการใช้ สินทรัพย์ (กลับรายการ)	(89.05)	(0.88)	(224.65)	(2.58)	(135.61)	152.29
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ อื่น (กลับรายการ)	5.76	0.06	2.52	0.03	(3.24)	(56.20)
ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น (กลับรายการ)	(40.74)	(0.40)	(19.13)	(0.22)	21.61	(53.04)
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	371.54	3.68	-	0.00	(371.54)	(100.00)
รวมค่าใช้จ่าย	10,084.34	100.00	8,703.20	100.00	(1,381.14)	(13.70)

ข้อมูลด้านค่าใช้จ่าย

บริษัทมีค่าใช้จ่ายรวม 8,703.20 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 13.70 จากปีก่อน โดยแบ่งเป็นต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ 7,790.42 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 89.51 ของค่าใช้จ่ายรวม ค่าใช้จ่ายในการขาย 38.40 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.44 ของค่าใช้จ่ายรวม ค่าใช้จ่ายในการบริหาร 267.08 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 3.07 ของค่าใช้จ่ายรวม ต้นทุนทางการเงิน 848.56 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 9.75 ของค่าใช้จ่ายรวม ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสิทธิการใช้งานสินทรัพย์ (กลับรายการ) (224.65) ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ (2.58) ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์อื่น (กลับรายการ) 2.52 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.03 ของค่าใช้จ่ายรวม และผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น (กลับรายการ) (19.13) ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ (0.22) ของค่าใช้จ่ายรวม ส่วนต้นทุนต่อปริมาณผู้โดยสารของบริษัทลดลงจาก 2.94 เป็น 2.46 บาท/ที่นั่ง-กม. ลดลงร้อยละ 0.48

ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ: ในปี 2566 ต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการ 7,790.42 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 89.51 ลดลงจากปีที่ผ่านมาร้อยละ (10.98) สาเหตุมาจากจำนวนเที่ยวบินที่ลดลง

ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร: ในปี 2566 ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารจำนวน 305.48 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนคิดเป็นร้อยละ 41.20 สาเหตุเกิดจากมีค่าส่งเสริมการขายเพิ่มมากขึ้น

ต้นทุนทางการเงิน: ในปี 2566 ต้นทุนทางการเงินจำนวน 848.56 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.27 จากปีก่อน สาเหตุหลักมาจากการบันทึกดอกเบี้ยที่เพิ่มขึ้นจากการใช้สิทธิของสัญญาเช่าเครื่องบิน

ผลกำไรจากการด้อยค่าของสิทธิการใช้สินทรัพย์ ในปี 2566 มีผลกำไรจากการด้อยค่าของสิทธิการใช้สินทรัพย์ (กลับรายการ) จำนวน (224.65) ล้านบาท ในขณะที่ผลกำไรจากการด้อยค่าของ ปี2565 (89.05) ล้านบาท ซึ่งในปี 2566 มีผลกำไรเพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน (135.61) ล้านบาท โดยคิดเป็นร้อยละ 152.29 เป็นผลมาจากมูลค่าของสิทธิการใช้สินทรัพย์ที่ได้จากการประเมินมูลค่าทางบัญชี มีมูลค่าเพิ่มขึ้นจากปีก่อน

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์อื่น ในปี 2566 มีผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์อื่น (กลับรายการ) จำนวน 2.52 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.03 ซึ่งลดลงจากปีก่อน 3.24 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 56.20

ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น: ในปี 2566 มีผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น (กลับรายการ) จำนวน (19.13) ล้านบาท เทียบกับปีก่อนหน้าที่มีผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจำนวน (40.74) ล้านบาท ลดลงจากปีก่อนจำนวน 21.61 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ (53.04) ซึ่งเกินจากการตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญในปีที่ผ่านมาสูงเกินไป

กำไร (ขาดทุน) ของปี 2565 และ 2566

หน่วย : ล้านบาท	2565		2566		เปลี่ยนแปลง	
	จำนวน	ร้อยละต่อรายได้รวม	จำนวน	ร้อยละต่อรายได้รวม	จำนวน	ร้อยละ
ขาดทุน สำหรับปี	-2,616.67	-35.04	47.66	0.54	-2,664.33	-101.82
ขาดทุน เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-2,624.83	-35.15	47.66	0.54	-2,672.49	-101.82
ขาดทุน ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทใหญ่	-2,624.83	-35.15	47.66	0.54	-2,672.49	-101.82
ขาดทุน ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน	-0.7		0.01		-0.71	-101.43

บริษัทมีผลประกอบการกำไรเบ็ดเสร็จรวมจำนวน 47.66 ล้านบาท ขาดทุนลดลง 2,672.49 ล้านบาทเมื่อเทียบกับปีก่อน และมีผลขาดทุนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทใหญ่ลดลง และเป็นกำไร 47.66 ล้านบาท ขาดทุนลดลง 2,672.49 ล้านบาทเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า โดยหลักเนื่องจากบริษัทมีรายได้ที่สูงขึ้น และมีต้นทุนค่าโดยสารและการให้บริการที่ต่ำลง

3.ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

หน่วย : ล้านบาท	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566	เปลี่ยนแปลง	ร้อยละ
รวมสินทรัพย์	12,353.39	11,873.09	(480.30)	(3.89)
รวมหนี้สิน	24,379.85	23,851.88	(527.97)	(2.17)
รวมส่วนของบริษัทใหญ่	(11,024.74)	(10,977.08)	47.66	(0.43)
ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	(1,001.71)	(1,001.71)	(0.00)	(0.00)
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	(12,026.45)	(11,978.79)	47.66	(0.40)

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทและบริษัทย่อยมีสินทรัพย์รวม 11,873.09 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ (3.89) จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 โดยแบ่งเป็นสินทรัพย์หมุนเวียน 1,181.75 ล้านบาท และสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนจำนวน 10,691.34 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 9.95 และ 90.05 ของสินทรัพย์รวมตามลำดับ

สินทรัพย์หมุนเวียน: ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทและบริษัทย่อยมีสินทรัพย์หมุนเวียนรวม 1,181.75 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.76 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 สาเหตุหลักมาจากบริษัทมีลูกหนี้การค้าและสินทรัพย์หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้นจำนวน 403.98 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.56

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน : ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทและบริษัทย่อยมีสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนรวม 10,691.34 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 4.47 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 สาเหตุหลักมาจากการตั้งสำรองค่าบำรุงรักษาเครื่องบินและสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนอื่นๆ ที่ลดลงกว่าปีก่อนร้อยละ 3.87

หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น

หนี้สิน : ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทและบริษัทย่อยมีหนี้สินรวม 23,851.88 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 2.17 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 สาเหตุหลักมาจากบริษัทมีเจ้าหนี้การค้าระยะยาวและประมาณการหนี้สินค่าซ่อมบำรุงลดลง จำนวน 419.44 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 2.62

ส่วนของผู้ถือหุ้น : ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทและบริษัทย่อยมีส่วนของผู้ถือหุ้นติดลบจำนวน 11,978.79 ล้านบาท เปลี่ยนแปลงลดลงคิดเป็นร้อยละ 0.40 จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 โดยเป็นของบริษัทใหญ่ติดลบจำนวน 10,977.08 ล้านบาท เกิดจากผลการดำเนินงานที่ดีขึ้นและมีกำไรจากผลประกอบการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567

สภาพคล่อง

หน่วย : ล้านบาท	งบการเงินรวม			
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566	เปลี่ยนแปลง	ร้อยละ
กระแสเงินสดได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมการดำเนินงาน	(33.75)	1,452.79	1,486.54	(4,403.80)
กระแสเงินสดได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมการลงทุน	479.57	(20.61)	(500.18)	(104.30)
กระแสเงินสดได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมการจัดหาเงิน	(780.04)	(1,459.26)	(679.22)	87.07
ผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(5.93)	(1.39)	4.55	(76.62)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	(340.17)	(28.47)	311.70	(91.63)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ 1 มกราคม	1,009.17	669.01	(340.17)	(33.71)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ 31 ธันวาคม	699.01	640.54	(28.47)	(4.26)

สำหรับปี 2566 บริษัทและบริษัทย่อยมีกระแสเงินสดได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานสุทธิจำนวน 1,452.79 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากการใช้ไป 1,486.54 ล้านบาทของปีก่อน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ -4,403.80 เมื่อเทียบกับปีก่อน โดยรายการหลักที่มีผลต่อกระแสเงินสด ได้แก่ เงินสดจ่ายค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน เจ้าหน้าที่การค้าและเจ้าหน้าที่อื่น

ส่วนกระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมการลงทุนเป็นจำนวน -20.61 ล้านบาท เทียบกับกระแสเงินสดได้มาจากกิจกรรมการลงทุน -500.18 ล้านบาทในรอบระยะเวลา 1 ปี ของปี 2565

ส่วนกระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมการจัดหาเงินเป็นจำนวน -1,459.26 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากกระแสเงินสดที่ใช้ไปในรอบปีที่แล้ว -780.04 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 87.07 โดยรายการหลักจากการจ่ายเงินสดชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า นอกจากนี้บริษัทและบริษัทย่อยได้รับผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศทั้งเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเป็นจำนวน -1.39 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิ -28.47 ล้านบาท

ภาวะผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นในภายหน้า

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทฯ มีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากภาวะผูกพันที่มีได้แสดงในงบการเงิน จากหนังสือคำประกันที่ออกโดยธนาคารในประเทศและต่างประเทศ และภาวะผูกพันสำหรับการจัดหาเครื่องบินที่ต้องจ่ายในอนาคต (รายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 32)

4.สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

อัตราส่วนทางการเงิน	หน่วย	งบการเงินรวม	
		2565	2566
อัตราส่วนสภาพคล่อง			
ระยะเวลาการเก็บหนี้เฉลี่ย	วัน	25.44	27.11
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร			
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน	%	-16.71%	10.24%
อัตรากำไรสุทธิ	%	-35.04%	0.54%
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น	%	-62.34%	1.14%
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	%	-21.18%	0.40%
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร	%	-23.38%	0.45%
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน			
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	2.03	1.99
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน	เท่า	-0.35	0.95
อัตรากำไรจ่ายปันผล	%	0.00	0.00
ขาดทุนต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน	บาท	-0.70	0.01
ขาดทุนต่อหุ้นปรับลด	บาท	-0.70	0.01

ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

ระยะเวลาการเก็บหนี้เฉลี่ย คือ 360/อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า

อัตรากำไรจากการดำเนินงาน คือ กำไรจากการดำเนินงาน/รายได้รวม

อัตรากำไรสุทธิ คือ กำไรขาดทุนสุทธิ/รายได้รวม

อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น คือ กำไรขาดทุนสุทธิ/ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ คือ กำไรขาดทุนสุทธิ/ส่วนของสินทรัพย์เฉลี่ย

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร คือ (กำไรขาดทุนสุทธิ+ค่าเสื่อมราคา)/อุปกรณ์สุทธิเฉลี่ย

อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น คือ รวมหนี้สิน/รวมส่วนของผู้ถือหุ้น

อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน คือ (กำไรจากการดำเนินงาน+ค่าเช่าดำเนินงานเครื่องปั้น)/ค่าเช่าดำเนินงานเครื่องปั้น

อัตรากำไรจ่ายปันผล คือ เงินปันผลจ่าย/กำไรขาดทุนสุทธิ

ขาดทุนต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน คือ ขาดทุนสุทธิ/จำนวนหุ้นสามัญเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก

ขาดทุนต่อหุ้นปรับลด คือ ขาดทุนสุทธิ/จำนวนหุ้นสามัญเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (ปรับลด)

5. รายการระหว่างกัน

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความสมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		2566	2565	
<p>บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ("การบินไทย")</p> <p><u>ลักษณะธุรกิจ</u> การบินไทยประกอบธุรกิจสายการบินเต็มรูปแบบ (Full Service Airline)</p> <p><u>ความสัมพันธ์</u> การบินไทยเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 ถือหุ้นร้อยละ 8.91</p>	<p>1.ค่าใช้จ่ายของบริษัท</p> <p><u>การซ่อมบำรุง</u> บริษัทได้ว่าจ้างการบินไทยในการซ่อมบำรุงเครื่องบินที่เข้ามาจากการบินไทยและที่เช่าจากภายนอก</p> <p>- ค่าซ่อมบำรุงรักษาเครื่องบิน</p> <p><u>ค่าบริการภาคพื้นดินและค่าอาหารสำหรับผู้โดยสาร นักบิน และลูกเรือ</u> ค่าบริการภาคพื้นดินในสถานีซึ่งผู้ให้บริการตามสัญญาให้บริการภาคพื้นดินตามปกติของบริษัทมีอุปกรณ์ไม่เพียงพอ</p> <p>- ค่าบริการภาคพื้น - ค่าอาหารสำหรับผู้โดยสาร นักบิน และลูกเรือ - ค่ารถสำหรับผู้โดยสาร</p>	35.85	12.8	<p>สำหรับด้านการซ่อมบำรุง การบินไทยจัดเป็นเพียงผู้ประกอบการเพียงไม่กี่รายในประเทศไทยที่มีใบอนุญาตในการซ่อมบำรุงเครื่องบิน บริษัทและบริษัทย่อยจึงจำเป็นต้องใช้บริการจากการบินไทย อีกทั้งราคาค่าซ่อมบำรุงดังกล่าวก็เป็นไปตามราคาตลาด ปัจจุบันบริษัทและบริษัทย่อยยังคงมีการใช้บริการการซ่อมบำรุง อะไหล่ และเช่าอุปกรณ์เพื่อการซ่อมกับการบินไทยในส่วนของเครื่องบินที่เช่าจากภายนอกด้วย</p> <p>รายการดังกล่าวเป็นรายการที่จำเป็นในการดำเนินธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย และค่าบริการดังกล่าวก็เป็นไปตามราคาตลาด</p>
		ไม่มี	ไม่มี	
		ไม่มี	ไม่มี	
		ไม่มี	ไม่มี	

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความสมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		2566	2565	
	<p><u>ค่าใช้จ่ายอื่นๆ</u> บริษัทมีค่าใช้จ่ายอื่นๆ จากการใช้บริการการบินไทย เช่น ค่าฝึกอบรม ค่าเบี้ยประกันภัย เป็นต้น</p> <p>- ค่าใช้จ่ายอื่นๆ</p> <p>2. รายได้ของบริษัท <u>ค่าตัวโดยสาร</u> บริษัทให้บริการขนส่งทางอากาศแก่ผู้โดยสารของการบินไทยตามสัญญาการทำการบินร่วม (Code Share Agreement) และสัญญาโอนผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement)</p> <p>- รายได้ค่าโดยสาร - รายได้จากการบินให้บริการ</p> <p>3. เจ้าหนี้การค้า</p>	<p>ไม่มี</p> <p>ไม่มี</p> <p>ไม่มี</p> <p>0.007</p> <p>37.38</p>	<p>ไม่มี</p> <p>ไม่มี</p> <p>ไม่มี</p> <p>0.6</p> <p>33.6</p>	<p>รายการดังกล่าวเป็นรายการที่จำเป็นในการดำเนินธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย และค่าบริการเป็นไปตามราคาตลาด</p> <p>บริษัทได้ทำสัญญาการบินร่วม (Code Share Agreement) กับการบินไทย เพื่อเพิ่มช่องทางการจำหน่ายตั๋วโดยสารของบริษัท นอกจากนี้ราคาจำหน่ายตั๋วดังกล่าวของบริษัทก็ได้ต่ำกว่าอัตราราคาจำหน่ายตั๋วของผู้โดยสารรายอื่น ส่วนสัญญาโอนผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement) ก็เป็นไปเพื่อการโอนผู้โดยสารระหว่างสายการบินในกรณีเกิดการยกเลิกหรือเกิดความล่าช้าของเที่ยวบิน</p>

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความสมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		2566	2565	
<p>บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด (“แอร์พอร์ท โฮเต็ล”)</p> <p><u>ลักษณะธุรกิจ</u></p> <p>แอร์พอร์ท โฮเต็ลประกอบธุรกิจโรงแรม อมารี ดอนเมืองแอร์พอร์ท ซึ่งตั้งอยู่ใกล้กับท่าอากาศยานดอนเมือง</p> <p><u>ความสัมพันธ์</u></p> <p>การบินไทย ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทและจัดเป็นผู้มีอำนาจควบคุมใน แอร์พอร์ท โฮเต็ล โดยถือหุ้นร้อยละ 40.0 ในแอร์พอร์ท โฮเต็ล</p>	<p>1.ค่าใช้จ่ายของบริษัท</p> <p>1.1 ค่าที่พัก</p> <p>บริษัทได้ใช้บริการที่พักจากแอร์พอร์ท โฮเต็ล สำหรับพนักงานสถานีต่างจังหวัดที่เดินทางเข้ามาปฏิบัติงานและฝึกอบรมที่สถานีกรุงเทพ</p> <p>- ค่าที่พัก และค่าจัดเลี้ยง</p> <p>2. เจ้าหนี้การค้า</p>	0.37	0.5	<p>บริษัทเลือกใช้บริการห้องพัก และห้องจัดเลี้ยงจากแอร์พอร์ทโฮเต็ลเพื่อเป็นที่พักให้พนักงานจากสถานีต่างจังหวัดที่เดินทางเข้ามาปฏิบัติงานและฝึกอบรมที่ท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง เนื่องจากโรงแรมดังกล่าวเป็นโรงแรมแห่งเดียวที่อยู่ใกล้เคียงกับท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง ซึ่งมีทางเดินเชื่อมโดยตรงไปยังอาคารผู้โดยสารและออฟฟิศสำนักงานของบริษัท อันจะเป็นการอำนวยความสะดวกสบายและประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางให้แก่พนักงานของบริษัท ทั้งนี้อัตราค่าบริการเป็นไปตามราคาตลาด</p>
		0.03	0.05	

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความสมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		2566	2565	
<p>บริษัท ไทยไฟลท์ เทรนนิ่ง จำกัด (“ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง”)</p> <p><u>ลักษณะธุรกิจ</u></p> <p>ไทยไฟลท์เทรนนิ่งให้บริการฝึกอบรมบุคคลากรด้านการบิน</p> <p><u>ความสัมพันธ์</u></p> <p>การบินไทย ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทถือหุ้นร้อยละ 49.0 ในไทยไฟลท์เทรนนิ่ง</p>	<p>1. ค่าบริการ</p> <p>- ค่าฝึกอบรม</p> <p>2. เจ้าหนี้การค้า</p>	<p>2.33</p> <p>ไม่มี</p>	<p>2.4</p> <p>ไม่มี</p>	<p>รายการดังกล่าวเป็นรายการที่จำเป็นในการดำเนินธุรกิจของบริษัท อีกทั้ง หากบริษัทดำเนินการเอง บริษัทจะมีค่าใช้จ่ายที่สูงกว่า</p>

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความสมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		2566	2565	
<p>บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด (“ไทยสมายล์”)</p> <p><u>ลักษณะธุรกิจ</u></p> <p>สายการบินราคาประหยัดในเครือการบินไทย ที่นำเสนอทางเลือกใหม่ให้กับลูกค้าที่ต้องการ บินในระยะทางไกล</p> <p><u>ความสัมพันธ์</u></p> <p>การบินไทย ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทและ จัดเป็นผู้มีอำนาจควบคุมในไทยสมายล์โดยถือ หุ้นทั้งหมดของไทยสมายล์</p>	<p>1.ค่าใช้จ่ายของบริษัท</p> <p>1.1 ค่าตัวโดยสาร</p> <p>บริษัทใช้บริการขนส่งทางอากาศสำหรับผู้โดยสารของสายการบินตาม สัญญาโอนผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement)</p> <p>- ค่าตัวโดยสาร</p> <p>2.รายได้ของบริษัท</p> <p>2.1 ค่าตัวโดยสาร</p> <p>บริษัทให้บริการขนส่งทางอากาศแก่ผู้โดยสารของ บริษัท ไทยสมายล์แอร์ เวย์ จำกัดตามสัญญาโอนผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement)</p> <p>- รายได้ค่าโดยสาร</p> <p>- รายได้จากบริการให้บริการ</p> <p>3.ลูกหนี้การค้า</p> <p>4.เจ้าหนี้การค้า</p>	<p>ไม่มี</p> <p>0.49</p> <p>ไม่มี</p> <p>0.08</p> <p>0.24</p>	<p>ไม่มี</p> <p>1.57</p> <p>ไม่มี</p> <p>0.02</p> <p>0.17</p>	<p>บริษัทได้ทำสัญญาโอนผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement) กับไทย สมายล์เพื่อทำการโอนผู้โดยสารระหว่างกันใน กรณีเกิดการยกเลิกหรือเกิดความล่าช้าของ เที่ยวบินในราคาที่ตกลงกันไว้ล่วงหน้า</p> <p>บริษัทได้ทำสัญญาโอนผู้โดยสารระหว่างกัน (Passenger Transfer Agreement) กับไทย สมายล์เพื่อทำการโอนผู้โดยสารระหว่างกันใน กรณีเกิดการยกเลิกหรือเกิดความล่าช้าของ เที่ยวบินในราคาที่ ตกลงกันล่วงหน้า</p>

บุคคล/นิติบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง /ความสัมพันธ์	ประเภทรายการ	มูลค่าของรายการ (ล้านบาท)		ความจำเป็น/ความสมเหตุสมผลของรายการ ความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบ
		2566	2565	
<p>บริษัท ไอร์รา แอดไวเซอร์ จำกัด ("ไอร์ราแอดไวเซอร์")</p> <p><u>ลักษณะธุรกิจ</u> ไอร์ราแอดไวเซอร์ประกอบกิจการให้คำปรึกษาด้านการบริหารจัดการการเงิน</p> <p><u>ความสัมพันธ์</u> ผู้ถือหุ้นของบริษัท ถือหุ้นในกลุ่มบริษัทไอร์รา</p>	<p>1. ค่าใช้จ่ายของบริษัท</p> <p>- ค่าบริการที่ปรึกษาทางการเงิน</p> <p>2. เจ้าหนี้อื่น</p>	<p>ไม่มี</p> <p>1.02</p>	<p>0.08</p> <p>1.02</p>	<p>บริษัทใช้บริการไอร์รา แอดไวเซอร์ ให้เป็นปรึกษาทางด้านการเงินและพัฒนาระบบการเงิน เพื่อให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ทั้งนี้อัตราค่าบริการเป็นไปตามราคาตลาด</p>
<p>ผู้ถือหุ้นใหญ่ - นางหทัยรัตน์ จุฬางกูร ("นางหทัยรัตน์ จุฬางกูร")</p> <p><u>ลักษณะธุรกิจ</u> นางหทัยรัตน์ จุฬางกูร เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัท</p> <p><u>ความสัมพันธ์</u> นางหทัยรัตน์ จุฬางกูร เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 ถือหุ้นร้อยละ 26.38</p>	<p>1. ค่าใช้จ่ายของบริษัท</p> <p>- ดอกเบี้ยจ่าย</p> <p>2. เงินกู้ยืมระยะสั้นจากผู้ถือหุ้น</p>	<p>224.89</p> <p>3,026.21</p>	<p>209.30</p> <p>3,046.86</p>	<p>บริษัทได้กู้ยืมเงินจาก นางหทัยรัตน์ จุฬางกูร เพื่อใช้ในการดำเนินงานโดยมีอัตราดอกเบี้ยเป็นไปตามอัตราตลาด</p>