

# คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับไตรมาสที่ 2 ปี 2567 สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2567 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

## 1. บทสรุปผู้บริหาร

ไตรมาสที่ 2 ของปี 2567 เศรษฐกิจโลกมีแนวโน้มขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยแรงขับเคลื่อนหลักมาจากภาคบริการ ในขณะที่เดียวกันเริ่มเห็นสัญญาณการฟื้นตัวของภาคการผลิตและความต้องการสินค้าโลกที่ทยอยปรับตัวดีขึ้น เศรษฐกิจสหรัฐอเมริกา และกลุ่มประเทศยุโรปขยายตัวตามการบริโภคในหมวดบริการเป็นหลักด้านเศรษฐกิจจีนมีแนวโน้มปรับตัวดีขึ้นตามการขยายตัวของภาคการผลิตและการส่งออก รวมถึงมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจ ทั้งนี้ เศรษฐกิจโลกยังมีความเสี่ยงและปัจจัยที่อาจส่งผลกระทบต่อ เช่น ปัญหาภูมิรัฐศาสตร์โดยเฉพาะมาตรการกีดกันทางการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกาและจีนที่อาจรุนแรงขึ้น ปัญหาการ Manufacturing Overcapacity ในประเทศจีน และการเลือกตั้งในหลายประเทศทั่วโลก โดยเฉพาะการเลือกตั้งประธานาธิบดีสหรัฐอเมริกา และการเลือกตั้งสภายุโรป ทั้งนี้ กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund: IMF) คาดการณ์ว่าเศรษฐกิจจะเติบโตที่ร้อยละ 3.2 ซึ่งยังอยู่ในระดับที่ต่ำกว่าก่อนเกิดวิกฤตโควิด-19

อุตสาหกรรมการบินโลกในไตรมาสที่ 2 ของปี 2567 ฟื้นตัวต่อเนื่อง จากปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสารระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้น ภูมิภาคที่มีการเติบโตสูงสุด ได้แก่ เอเชียแปซิฟิก โดยจากรายงานของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) ภาพรวมปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ (Revenue Passenger Kilometers: RPK) เดือนเมษายน - มิถุนายน 2567 ขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 10.1 เป็นการขยายตัวของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศร้อยละ 14.0 และในประเทศร้อยละ 4.2 ส่วนปริมาณการขนส่งสินค้า (Revenue Freight Ton-Kilometers: RFTK) ขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 13.5 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน สำหรับภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก สมาคมสายการบินเอเชียแปซิฟิก (Association of Asia Pacific Airlines: AAPA) รายงานจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ 25.4 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) และปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers: ASK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 28.1 และร้อยละ 26.8 ตามลำดับ อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor: CF) เพิ่มขึ้นจาก 80.1% เป็น 80.9% ปริมาณการขนส่งสินค้า (Revenue Freight Ton-Kilometers: RFTK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 16.0 ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (Available Dead Load Ton-Kilometers: ADTK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 14.0 อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor: FLF) เพิ่มขึ้นจาก 60.3% เป็น 61.4%

เศรษฐกิจประเทศไทยในไตรมาสที่ 2 ของปี 2567 เติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากภาคการท่องเที่ยวที่ปรับตัวดีขึ้น จากจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติ และค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวต่างชาติต่อคนที่เพิ่มขึ้น การบริโภคภาคเอกชนที่ขยายตัวต่อเนื่อง โดยเฉพาะหมวดบริการ และการเบิกจ่ายภาครัฐที่เพิ่มสูงขึ้น ในช่วงเดือนเมษายน - มิถุนายน 2567 นักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าประเทศไทยมีจำนวนรวม 8.1 ล้านคน ขยายตัวร้อยละ 26.3 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน แม้ว่าจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติจะชะลอตัวตามฤดูกาลท่องเที่ยว แต่ยังฟื้นตัวจากการทยอยกลับมาของนักท่องเที่ยวจีน รวมถึงนักท่องเที่ยวอินเดียและได้ฟื้นจากการขยายมาตรการฟรีวีซ่า จำนวนนักท่องเที่ยวในไตรมาสที่ 2 ของปี 2567 คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 90.2 เมื่อเทียบกับปี 2562 ซึ่งเกือบเทียบเท่าช่วงก่อนวิกฤตโควิด-19 นักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้าประเทศไทยส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวจากภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก โดยมีสัดส่วนมากถึงร้อยละ 78.8 ของนักท่องเที่ยวทั้งหมด ทั้งนี้ นักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้าประเทศไทย 5 อันดับแรก ได้แก่ จีน มาเลเซีย อินเดีย เกาหลีใต้ และลาว สอดคล้องกับการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินของประเทศ จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางเข้าออกประเทศไทยผ่านท่าอากาศยานหลัก 6 แห่ง

ในเดือนเมษายน - มิถุนายน 2567 มีจำนวนรวมประมาณ 28.9 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 16.0 โดยเป็นผู้โดยสารเดินทางระหว่างประเทศประมาณร้อยละ 61.5 หรือประมาณ 17.8 ล้านคน คิดเป็นอัตราเติบโตร้อยละ 27.5 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน

ช่วงไตรมาสที่ 2 ของปี 2567 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) ยังคงดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง ทั้งการหารายได้จากการขนส่ง การปรับปรุงประสิทธิภาพฝูงบิน และการหาประโยชน์จากทรัพย์สินรองที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจ โดยในไตรมาสนี้มีการดำเนินงานที่สำคัญ ได้แก่

- การปรับปรุงประสิทธิภาพฝูงบิน และขยายเส้นทางบิน : รับมอบเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 3 ลำ แบบโบอิง 787-9 จำนวน 1 ลำ เพื่อรองรับการเพิ่มความถี่เที่ยวบินในเมืองสำคัญ เช่น ชิดนิย์ ไทเป โตเกียว (นาริตะ) คุนหมิง เจิงตู และภูเก็ต เป็นต้น การกลับไปให้บริการในเส้นทางเฟิร์ท โคลัมโบ มิลาน และออสโล (โดย มิลาน และออสโล เริ่มทำการบินวันที่ 1 กรกฎาคม 2567 เป็นต้นไป) นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังเปิดเส้นทางบินใหม่ไปยังเมืองโกจิ อีกทั้ง มีการเพิ่มเที่ยวบินสำหรับเทศกาลพิเศษ เช่น เพิ่มความถี่เที่ยวบินในประเทศช่วงเทศกาลสงกรานต์ และให้บริการเที่ยวบินพิเศษขนส่งผู้แสวงบุญพิธีฮัจย์ไปยังราชอาณาจักรซาอุดีอาระเบีย

- การหาประโยชน์จากทรัพย์สินรองที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจ : จำหน่ายเครื่องบินแบบแอร์บัส A340-600 จำนวน 1 ลำ และแบบโบอิง 777-200 จำนวน 1 ลำ เครื่องยนต์อะไหล่ที่ไม่ได้ใช้งานแล้ว จำนวน 2 เครื่องยนต์ และทรัพย์สินอื่นๆ

นอกจากนี้จากการประกาศรางวัลจากสกายแทร็กซ์ประจำปี 2567 (The 2024 Skytrax World Airline Awards) บริษัทฯ ได้รับรางวัลอันดับ 6 สายการบินที่ให้บริการภาคพื้นในสนามบินที่ดีที่สุดในโลก (World’s Best Airport Services) รางวัลอันดับ 8 สายการบินที่มีพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินที่ดีที่สุดในโลก (World’s Best Airline Cabin Crew) และรางวัลอันดับ 8 สายการบินที่มีพนักงานให้บริการที่ดีที่สุดในเอเชีย (Best Airline Staff in Asia) อีกทั้ง ได้รับการจัดอันดับเป็นสายการบินที่ให้บริการระหว่างประเทศที่ดีที่สุดในโลก (Best International Airlines in 2024) อันดับ 8 จากทราเวล แอนด์ เลเซอร์ (Travel & Leisure World’s Best Awards 2024) ซึ่งได้สำรวจความคิดเห็นจากนักเดินทาง นักท่องเที่ยว และนักธุรกิจจากทั่วโลก ประจำปี 2024 รางวัลต่างๆ ที่ได้รับแสดงให้เห็นถึงมาตรฐานการให้บริการของการบินไทยอยู่ในระดับที่นานาชาติยอมรับและพึงพอใจ บริษัทฯ จะยังคงมุ่งมั่นพัฒนาทั้งการให้บริการและผลิตภัณฑ์ให้ดียิ่งขึ้นต่อไปในทุกด้าน เพื่อให้ผู้โดยสารได้รับความพึงพอใจสูงสุดต่อไป

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2567 บริษัทฯ มีเครื่องบินที่ใช้ทำการบินทั้งสิ้น 77 ลำ โดยในไตรมาสที่ 2 ปี 2567 บริษัทฯ มีอัตราการใช้ประโยชน์ของเครื่องบินเฉลี่ย 13.1 ชั่วโมง ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้น 2,787 ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร หรือร้อยละ 21.1 และปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้น 1,243 ล้านคน-กิโลเมตร หรือร้อยละ 11.9 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ในขณะที่อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) ปรับตัวลดลงจาก 79.2% ในช่วงเดียวกันของปีก่อนเป็น 73.2% โดยไตรมาสที่ 2 เป็นช่วงที่ความต้องการเดินทางของผู้โดยสารต่ำที่สุดของปี ในขณะที่ในปี 2566 อุตสาหกรรมการบินยังอยู่ในระยะฟื้นตัวจากปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสารคงค้าง การเปิดประเทศของจีน และการผ่อนคลายและยกเลิกข้อจำกัดการเดินทางระหว่างประเทศ ซึ่งส่งผลให้อัตราการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) ในไตรมาสที่ 2 ของปีก่อนอยู่ในระดับสูงกว่าภาวะปกติ อย่างไรก็ตาม รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) อยู่ที่ 3.07 บาท และจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 3.81 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 3.4 และร้อยละ 13.7 ตามลำดับ สำหรับด้านการขนส่งสินค้ามีปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ADTK) เพิ่มขึ้น 164 ล้านตัน-กิโลเมตร หรือร้อยละ 23.5 และปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK)

เพิ่มขึ้น 87 ล้านตัน-กิโลเมตร หรือร้อยละ 24.4 เมื่อเทียบกับงวดเดียวกันของปีก่อน ในขณะที่อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ยเท่ากับ 51.5% ใกล้เคียงกับงวดเดียวกันของปีก่อน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ทั้งสิ้น 43,981 ล้านบาท สูงกว่างวดเดียวกันของปีก่อน 6,600 ล้านบาท (17.7%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากรายได้จากกิจการขนส่งที่เพิ่มขึ้น 5,323 ล้านบาท (15.2%) เนื่องจากการเพิ่มจำนวนเที่ยวบิน และเส้นทางบินที่ให้บริการ เพื่อรองรับปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเมื่อเทียบกับช่วงไตรมาสที่ 2 ของปี 2566 บริษัทฯ ได้เพิ่มความถี่เที่ยวบินในเมืองสำคัญ เช่น ชิดนิญ โดเกียว (นาริตะ) โอซากา ไทเป ฮองกง สิงคโปร์ รวมถึงเพิ่มความถี่ไปยังประเทศจีน เพื่อตอบรับนโยบายการยกเว้นวีซ่า ระหว่างไทยกับจีน กลับไปให้บริการในเส้นทางเฟิร์ท และโคลัมโบ และได้ให้บริการเส้นทางใหม่ไปยังเมืองโกจิ ประเทศอินเดีย ซึ่งทำให้มีเครือข่ายเส้นทางบินให้บริการครอบคลุม 59 จุดบิน ใน 24 ประเทศทั่วโลก โดยเป็น 8 จุดบินในประเทศ (ไม่รวมกรุงเทพมหานคร) โดยแบ่งเป็นรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น 4,963 ล้านบาท (15.9%) และมีรายได้จากค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์ที่เพิ่มขึ้น 360 ล้านบาท (9.4%) จากปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 24.4 ถึงแม้จะมีรายได้พัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วยลดลงร้อยละ 11.5 นอกจากนี้บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีรายได้จากกิจการอื่นเพิ่มขึ้น 724 ล้านบาท (37.3%) โดยส่วนใหญ่มาจากมีรายได้หน่วยธุรกิจที่เพิ่มขึ้นจากจำนวนเที่ยวบิน และผู้โดยสารของสายการบินลูกที่เพิ่มขึ้น และมีรายได้อื่นๆ เพิ่มขึ้น 553 ล้านบาท (115.0%) ในขณะที่ค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) เพิ่มขึ้นจากปีก่อนถึง 9,251 ล้านบาท (32.1%) ตามปริมาณการผลิตและ/หรือปริมาณการขนส่งจำนวนเที่ยวบิน จุดบิน และผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งอัตราค่าบริการภาคพื้น ราคาวัตถุดิบที่สูงขึ้น และการอ่อนค่าของเงินบาทที่ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายและค่าธรรมเนียมส่วนใหญ่ที่อยู่ในสกุลเงินต่างประเทศสูงขึ้น ส่งผลให้บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงินไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว 5,925 ล้านบาท ต่ำกว่างวดเดียวกันของปีก่อน 2,651 ล้านบาท (30.9%)

บริษัทฯ และบริษัทย่อยรับรู้ต้นทุนทางการเงิน (ซึ่งเป็นการรับรู้ต้นทุนทางการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9: TFRS 9) จำนวน 4,796 ล้านบาท ซึ่งสูงกว่างวดเดียวกันของปีก่อน 829 ล้านบาท (20.9%) และมีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว สาเหตุหลักจากการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ ถึงแม้จะมีกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม และกำไรจากการขายสินทรัพย์ โดยในไตรมาสที่ 2 ปี 2567 มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียวสุทธิเป็นค่าใช้จ่ายรวม 809 ล้านบาท ส่งผลให้ไตรมาสที่ 2 ปี 2567 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีกำไรสุทธิจำนวน 314 ล้านบาท ซึ่งต่ำกว่าปีก่อน 1,959 ล้านบาท โดยเป็นกำไรส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 306 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 0.14 บาท ลดลงจากปีก่อน 0.90 บาทต่อหุ้น (86.5%) โดยมี EBITDA หลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน รวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) จำนวน 4,401 ล้านบาท ซึ่งต่ำกว่าปีก่อน 4,906 ล้านบาท (52.7%)

## 2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานไตรมาสที่ 2 ของปี 2567

งบการเงินรวมสำหรับไตรมาสที่ 2 ของปี 2567 ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อย 5 บริษัท ได้แก่ 1) บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด 2) บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด 3) บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด 4) บริษัท ไทยไฟท์เทรนนิ่ง จำกัด และ 5) บริษัท ทัวร์เอียงหลวง จำกัด

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) - งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

	เม.ย.-มิ.ย.			
	2567	2566	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
<b>รายได้รวม</b>	<b>43,981</b>	<b>37,381</b>	<b>+6,600</b>	<b>+17.7</b>
- ค่าโดยสารและค่าน้ำมันอากาศยาน	36,088	31,125	+4,963	+15.9
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	4,192	3,832	+360	+9.4
- รายได้กิจการอื่น	2,667	1,943	+724	+37.3
- อื่นๆ	1,034	481	+553	+115.0
<b>ค่าใช้จ่ายรวม</b>	<b>38,056</b>	<b>28,805</b>	<b>+9,251</b>	<b>+32.1</b>
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	13,742	10,244	+3,498	+34.1
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบิน	24,314	18,561	+5,753	+31.0
<b>กำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว</b>	<b>5,925</b>	<b>8,576</b>	<b>-2,651</b>	<b>-30.9</b>
ต้นทุนทางการเงิน	4,796	3,967	+829	+20.9
<b>กำไรจากการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว</b>	<b>1,129</b>	<b>4,609</b>	<b>-3,480</b>	<b>-75.5</b>
กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้	855	942	-87	-9.2
กำไรจากการขายสินทรัพย์	81	4	+77	+1,925.0
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	15	5	+10	+200.0
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 (กลับรายการ)	5	(95)	+100	+105.3
ปรับปรุงค่าชดเชยวันหยุดสำหรับพนักงานที่พื้นสภาพ	-	(92)	+92	+100.0
เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างงาน	(4)	-	-4	-
โครงการร่วมใจจากองค์กร	(6)	(76)	+70	+92.1
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์	(732)	(1)	-731	-
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(1,023)	(3,330)	+2,307	+69.3
กำไรก่อนภาษีเงินได้	320	1,966	-1,646	-83.7
กำไรสุทธิ	314	2,273	-1,959	-86.2
<b>กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่</b>	<b>306</b>	<b>2,262</b>	<b>-1,956</b>	<b>-86.5</b>
กำไรต่อหุ้น (บาท)	0.14	1.04	-0.90	-86.5

		เม.ย.-มิ.ย.			
		2567	2566	เปลี่ยนแปลง	
				ล้านบาท	%
<b>ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ</b>					
EBITDA หลังหักค่าเช่าเครื่องบิน	(ล้านบาท)	4,401	9,307	-4,906	-52.7
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	3.81	3.35	+0.46	+13.7
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	15,993	13,206	+2,787	+21.1
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	11,700	10,457	+1,243	+11.9
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	73.2	79.2		-6.0
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-ก.ม.)	3.07	2.97	+0.10	+3.4
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	861	697	+164	+23.5
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	443	356	+87	+24.4
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	51.5	51.1		+0.4
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	105,718	82,279	+23,439	+28.5
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-ก.ม.)	9.32	10.53	-1.21	-11.5
จำนวนเครื่องบิน ณ 30 มิ.ย.	(ลำ)	78	74	+4	+5.4
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	79,075	65,345	+13,730	+21.0
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	13.1	11.8	+1.3	+11.0
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		36.7083	34.4783	+2.2300	+6.5
1 EUR : THB		39.5203	37.5072	+2.0131	+5.4
100 JPY : THB		23.5726	25.1250	-1.5524	-6.2
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	108.11	100.42	+7.69	+7.7

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

## สรุปผลการดำเนินงาน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

### รายได้

ในไตรมาสที่ 2 ปี 2567 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) จำนวน 43,981 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 6,600 ล้านบาท (17.7%) โดยมีรายละเอียดของรายได้ ดังนี้

- **รายได้จากค่าโดยสารและค่านำหนักส่วนเกิน**

เป็นรายได้ส่วนใหญ่ของบริษัทฯ คิดเป็นประมาณร้อยละ 82 ของรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) มีจำนวน 36,088 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 4,963 ล้านบาท (15.9%) โดย

- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.9 คิดเป็นเงินประมาณ 3,700 ล้านบาท และมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 21.1 เนื่องจากในปีนี้ บริษัทฯ มีการเพิ่มจำนวนเที่ยวบิน และเส้นทางบินที่ให้บริการเพื่อรองรับปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยบริษัทฯ ได้เพิ่มความถี่เที่ยวบินในเมืองสำคัญ เช่น ชิดนิย์ โตเกียว (นาริตะ) โอซากา ไทเป ฮองกง สิงคโปร์ รวมถึงเพิ่มความถี่ไปยัง

ประเทศจีน เพื่อตอบรับนโยบายการยกเว้นวีซ่าระหว่างไทยกับจีน และบริษัทฯ ยังคงกลับไปให้บริการในเส้นทางเฟิร์ท และ โคลัมโบ นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้เปิดเส้นทางบินใหม่ไปยังเมืองโกจิ ประเทศอินเดียด้วย

- รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี่ยประกันภัย) เท่ากับ 3.07 บาท สูงกว่างวดเดียวกันของปีก่อน 0.10 บาท คิดเป็นเงินประมาณ 1,100 ล้านบาท

- **รายได้จากการขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์**

รายได้จากการระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์ คิดเป็นประมาณร้อยละ 10 ของรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) มีจำนวน 4,192 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 360 ล้านบาท (9.4%) เป็นผลมาจากมีปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers: RFTK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 24.4 คิดเป็นเงินประมาณ 900 ล้านบาท อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ย 51.5% ใกล้เคียงกับปีก่อน ถึงแม้ว่าจะมีรายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี่ยประกันภัย) 9.32 บาท ซึ่งลดลง 1.21 บาท จากงวดเดียวกันของปีก่อน หรือคิดเป็นเงินประมาณ 500 ล้านบาท

- **รายได้กิจการอื่น** ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจ ได้แก่ การบริการภาคพื้น คริวการบิน การบริการคลังสินค้า และรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่นๆ รวมจำนวน 2,667 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน 724 ล้านบาท (37.3%) สาเหตุหลักเกิดจากจำนวนเที่ยวบิน และผู้โดยสารของสายการบินลูกค้าที่เพิ่มขึ้น

- **รายได้อื่นๆ** ประกอบด้วย ดอกเบี่ยรับ รายได้ค่าปรับ และรายได้อื่นๆ มีจำนวน 1,034 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 553 ล้านบาท (115.0%) เนื่องจากดอกเบี่ยรับเพิ่มขึ้นจากเงินสดที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งได้รับเงินปันผลจากบริษัทย่อย และบริษัทร่วม

### ค่าใช้จ่าย

ในไตรมาสที่ 2 ปี 2567 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) 38,056 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 9,251 ล้านบาท (32.1%) โดยมีสาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นตามปริมาณการผลิตที่เพิ่มขึ้นและอัตราแลกเปลี่ยนเงินสกุลบาทที่อ่อนค่าเมื่อเทียบกับเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐและยูโร โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- **ค่าน้ำมันเครื่องบิน** จำนวน 13,742 ล้านบาท คิดเป็น 36.1% ของค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) เพิ่มขึ้น 3,498 ล้านบาท (34.1%) เป็นผลมาจากจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น ทำให้มีปริมาณการใช้ น้ำมันสูงกว่าปีก่อน ราคาน้ำมันเฉลี่ยสูงกว่าปีก่อนร้อยละ 7.7 รวมทั้งเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอ่อนค่าลงเมื่อเทียบกับปีก่อน ทำให้ค่าน้ำมันเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทเพิ่มขึ้น

- **ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน** มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 24,314 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 5,753 ล้านบาท (31.0%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	เม.ย.-มิ.ย.			
	2567	2566	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว)				
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	2,998	2,430	+568	+23.4
ค่าบริการการบิน	4,573	3,366	+1,207	+35.9
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	1,213	1,000	+213	+21.3
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	5,256	3,771	+1,485	+39.4
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	3,255	2,765	+490	+17.7
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	333	685	-352	-51.4
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	1,698	1,344	+354	+26.3
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	2,427	1,642	+785	+47.8
ค่าใช้จ่ายอื่น	2,561	1,558	+1,003	+64.4
<b>ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบิน</b>	<b>24,314</b>	<b>18,561</b>	<b>+5,753</b>	<b>+31.0</b>

สรุปค่าใช้จ่ายที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญ ได้แก่

- ค่าใช้จ่ายในส่วนที่แปรผันตามปริมาณการผลิตและ/หรือปริมาณการขนส่ง และ/หรือจำนวนผู้โดยสาร (Variable Cost) รวมทั้งสิ้น จำนวน 15,500 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 3,692 ล้านบาท (31.3%) ดังนี้
  - ค่าบริการการบิน ประกอบด้วย ค่าบริการภาคพื้น ค่าธรรมเนียมท่าอากาศยาน ค่าบริการควบคุมการจราจรทางอากาศ และค่าบริการการบินอื่นๆ มีจำนวน 4,573 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,207 ล้านบาท (35.9%) สาเหตุหลักเกิดจากจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น และค่าบริการการบินต่อเที่ยวที่ปรับตัวสูงขึ้น รวมทั้งการอ่อนค่าของเงินบาทที่ส่งผลให้ค่าบริการและค่าธรรมเนียมส่วนใหญ่ที่อยู่ในสกุลเงินต่างประเทศสูงขึ้น
  - ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ มีจำนวน 1,213 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 213 ล้านบาท (21.3%) ตามปริมาณการผลิตที่เพิ่มขึ้น
  - ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน มีจำนวน 5,256 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,485 ล้านบาท (39.4%) สาเหตุหลักเกิดจากประมาณการค่าซ่อมที่เพิ่มขึ้นตามการรับมอบเครื่องบินที่เพิ่มขึ้น โดยประกอบด้วยเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 9 ลำ และเครื่องบินแบบโบอิง 787-9 จำนวน 1 ลำ เมื่อเทียบกับงวดเดียวกันของปีก่อนหน้า และชั่วโมงปฏิบัติการบินเพิ่มขึ้นร้อยละ 21.0 รวมทั้งการอ่อนค่าของเงินบาท เนื่องจากค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่เป็นสกุลเงินต่างประเทศ
  - ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ ประกอบด้วย ค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) และค่าเช่าสินทรัพย์สิทธิการใช้ประเภทอื่นที่มีอายุสัญญาน้อยกว่า 12 เดือน มีจำนวน 333 ล้านบาท ลดลง 352 ล้านบาท (51.4%) โดยมีสาเหตุหลักจากสัญญาเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) ส่วนใหญ่ครบอายุสัญญา
  - ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป มีจำนวนรวม 1,698 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 354 ล้านบาท (26.3%) สาเหตุหลักเกิดจากจำนวนผู้โดยสาร และราคาวัตถุดิบที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งการอ่อนค่าของเงินบาท

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา มีจำนวน 2,427 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 785 ล้านบาท (47.8%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากค่าใช้จ่ายและค่าธรรมเนียมในการสำรองที่นั่งที่เพิ่มขึ้นตามจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น รวมถึงการอ่อนค่าของเงินบาท

- ค่าใช้จ่ายคงที่ (Fixed Cost) ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และค่าใช้จ่ายอื่น มีจำนวนรวม 8,814 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 2,061 ล้านบาท (30.5%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน (ไม่รวมสำรองเงินชดเชยพนักงานที่เข้าร่วมโครงการร่วมใจจากองค์กร และเงินชดเชยกรณีเลิกจ้าง) มีจำนวน 2,998 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 568 ล้านบาท (23.4%) สาเหตุหลักเกิดจากการปรับเพิ่มอัตราการจ่ายเงินเดือนของนักบินและลูกเรือที่เคยปรับลดในช่วงโควิด-19 การเพิ่มขึ้นของจำนวนพนักงาน และการจ้างแรงงานภายนอก เพื่อรองรับและสอดคล้องกับการเติบโตของธุรกิจ

- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย มีจำนวน 3,255 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 490 ล้านบาท (17.7%) สาเหตุหลักจากการรับมอบเครื่องบินเพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกัน โดยประกอบด้วยเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 9 ลำ และเครื่องบินแบบโบอิง 787-9 จำนวน 1 ลำ

- ค่าใช้จ่ายอื่นๆ มีจำนวน 2,561 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,003 ล้านบาท (64.4%) สาเหตุหลักจากค่าจ้างเหมาจ่ายจากภายนอก และค่าสาธารณูปโภคเพิ่มขึ้นตามปริมาณการผลิตที่เพิ่มขึ้น

- **ต้นทุนทางการเงิน** เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 829 ล้านบาท (20.9%) สาเหตุหลักเกิดจากการบันทึกดอกเบี้ยสัญญาเช่าดำเนินงาน จากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 (IFRS 16) มาใช้ในส่วนของการรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงานเพิ่มขึ้น รวมทั้งการรับรู้ต้นทุนทางการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 (IFRS 9) เรื่องเครื่องมือทางการเงิน สำหรับเงินกู้ยืมตามแผนฟื้นฟูกิจการในส่วนที่เจ้าหนี้ได้รับคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์

**กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้** จำนวน 855 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากการตัดรายการหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย และขาดทุนจากการปรับปรุงหนี้สินให้เป็นไปตามคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4.2)

**กำไรจากการขายสินทรัพย์** จำนวน 81 ล้านบาท ประกอบด้วย

- กำไรจากการขายเครื่องบินแบบแอร์บัส A340-600 จำนวน 1 ลำ จำนวน 4 ล้านบาท
- กำไรจากการขายเครื่องบินแบบโบอิง 777-200 จำนวน 1 ลำ จำนวน 0.2 ล้านบาท
- กำไรจากการขายเครื่องยนต์ PW4168 จำนวน 2 เครื่องยนต์ จำนวน 76 ล้านบาท
- กำไรจากการขายสินทรัพย์อื่นๆ จำนวน 1 ล้านบาท

**โครงการร่วมใจจากองค์กร Mutual Separation Plan (“MSP”)** เงินชดเชยสำหรับพนักงานที่เข้าโครงการ MSP B C และ D ที่ได้รับอนุมัติให้ขยายระยะเวลาการฟื้นสภาพ จำนวน 6 ล้านบาท

**เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างงาน** จำนวน 4 ล้านบาท โดยเป็นการจ่ายค่าชดเชยพนักงานกรณีเลิกจ้างพนักงานที่ต่างประเทศ อันเนื่องมาจากบริษัทฯ เข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ มีความจำเป็นต้องปรับปรุงองค์กรทุกๆ ด้านเพื่อลดต้นทุนและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน

**ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์** จำนวน 732 ล้านบาท จากการด้อยค่าเครื่องยนต์ TRENT 970-84 จำนวน 4 เครื่องยนต์ ของเครื่องบินแบบแอร์บัส A380-800



กลับรายการผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 จำนวน 5 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการรับชำระหนี้ลูกหนี้การค้า

ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ จำนวน 1,023 ล้านบาท ประกอบด้วย ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Loss) จำนวน 1,396 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักจากการอ่อนค่าของเงินสกุลบาทต่อเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ และยูโรเมื่อเทียบ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2567 กับ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2567 ส่งผลให้มูลค่าเงินกู้รวมทั้งหนี้สินตามสัญญาเช่าเครื่องบิน สิทธิประโยชน์และหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศ ภายหลังการแปลงมูลค่าเพิ่มขึ้น และมีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Gain) จำนวน 373 ล้านบาท

ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม มีจำนวน 15 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 10 ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- ส่วนแบ่งกำไรใน บริษัท คอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด 6 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 3 ล้านบาท
- ส่วนแบ่งกำไรใน บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด 7 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 5 ล้านบาท
- ส่วนแบ่งกำไรใน บริษัท คริวการบินภูเก็ต จำกัด 2 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 2 ล้านบาท

EBITDA หลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบินรวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) ของไตรมาสที่ 2 ปี 2567 มีจำนวน 4,401 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 4,906 ล้านบาท (52.7%)

## สรุปผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย 6 เดือนแรกของปี 2567 (1 มกราคม - 30 มิถุนายน 2567)

## ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) - งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

	ม.ค.-มิ.ย.			
	2567	2566	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
<b>รายได้รวม</b>	<b>89,936</b>	<b>78,889</b>	<b>+11,047</b>	<b>+14.0</b>
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	74,605	66,103	+8,502	+12.9
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	7,954	8,195	-241	-2.9
- รายได้กิจการอื่น	5,269	3,903	+1,366	+35.0
- อื่นๆ	2,108	688	+1,420	+206.4
<b>ค่าใช้จ่ายรวม</b>	<b>72,935</b>	<b>57,280</b>	<b>+15,655</b>	<b>+27.3</b>
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	26,668	22,296	+4,372	+19.6
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบิน	46,267	34,984	+11,283	+32.3
<b>กำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว</b>	<b>17,001</b>	<b>21,609</b>	<b>-4,608</b>	<b>-21.3</b>
ต้นทุนทางการเงิน	9,403	7,515	+1,888	+25.1
<b>กำไรจากการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว</b>	<b>7,598</b>	<b>14,094</b>	<b>-6,496</b>	<b>-46.1</b>
ปรับปรุงรายได้บัตรโดยสารที่หมดอายุ	4,136	-	+4,136	-
กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้	1,348	3,582	-2,234	-62.4
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 (กลับรายการ)	58	(120)	+178	+148.3
กำไรจากการขายสินทรัพย์	47	366	-319	-87.2
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	51	29	+22	+75.9
ปรับปรุงค่าชดเชยวันหยุดสำหรับพนักงานที่ฟื้นสภาพ	-	(92)	+92	+100.0
เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างงาน	(4)	-	-4	-
โครงการร่วมใจจากองค์กร	(18)	(141)	+123	+87.2
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์	(4,070)	(66)	-4,004	-6,066.7
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(6,395)	(3,214)	-3,181	-99.0
<b>กำไรก่อนภาษีเงินได้</b>	<b>2,751</b>	<b>14,438</b>	<b>-11,687</b>	<b>-80.9</b>
<b>กำไรสุทธิ</b>	<b>2,738</b>	<b>14,795</b>	<b>-12,057</b>	<b>-81.5</b>
<b>กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่</b>	<b>2,716</b>	<b>14,776</b>	<b>-12,060</b>	<b>-81.6</b>
กำไรต่อหุ้น (บาท)	1.24	6.77	-5.53	-81.7

		ม.ค.-มิ.ย.			
		2567	2566	เปลี่ยนแปลง	
				ล้านบาท	%
<b>ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ</b>					
EBITDA หลังหักค่าเช่าเครื่องบิน	(ล้านบาท)	18,402	23,361	-4,959	-21.2
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	7.68	6.87	+0.81	+11.8
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	30,639	26,505	+4,134	+15.6
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	23,927	21,567	+2,360	+10.9
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	78.1	81.4		-3.3
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-ก.ม.)	3.11	3.05	+0.06	+2.0
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	1,645	1,393	+252	+18.1
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	860	690	+170	+24.6
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	52.3	49.5		+2.8
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	201,397	159,709	+41,688	+26.1
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-ก.ม.)	9.10	11.65	-2.55	-21.9
จำนวนเครื่องบิน ณ 30 มิ.ย.	(ลำ)	78	74	+4	+5.4
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	152,242	132,264	+19,978	+15.1
อัตรการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	13.0	12.0	+1.0	+8.3
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		36.1842	34.1952	+1.9890	+5.8
1 EUR : THB		39.1141	36.9477	+2.1664	+5.9
100 JPY : THB		23.8109	25.3920	-1.5811	-6.2
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	109.92	108.72	+1.20	+1.1

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

ในงวด 6 เดือนแรกของปี 2567 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีกำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงินไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียวจำนวน 17,001 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 4,608 ล้านบาท (21.3%) รายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) จำนวน 89,936 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 11,047 ล้านบาท (14.0%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากกิจการขนส่งเพิ่มขึ้น 8,261 ล้านบาท (11.1%) โดยมีรายได้จากค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกินเพิ่มขึ้นร้อยละ 12.9 จากปริมาณการขนส่งผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น และรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี่ยงประกันภัย) สูงกว่าปีก่อน ในขณะที่รายได้จากค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์ลดลงร้อยละ 2.9 จากรายได้พัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วยที่ลดลงร้อยละ 21.9 ถึงแม้ว่าปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) จะสูงขึ้นร้อยละ 24.6 ก็ตาม นอกจากนี้รายได้จากกิจการอื่นเพิ่มขึ้นร้อยละ 35.0 มีสาเหตุหลักเกิดจากจำนวนเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสารของสายการบินลูกค้าที่เพิ่มขึ้น

ค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) จำนวน 72,935 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 15,655 ล้านบาท (27.3%) โดยมีสาเหตุหลักเกิดจากค่าน้ำมันเครื่องบินที่เพิ่มขึ้น 4,372 ล้านบาท (19.6%) เป็นผลมาจากจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น โดยส่งผลให้มีปริมาณการใช้ น้ำมันสูงกว่าปีก่อน ราคาน้ำมันเฉลี่ยสูงกว่าปีก่อนร้อยละ 1.1 และเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอ่อนค่าลงเมื่อเทียบกับปีก่อน ทำให้ค่าน้ำมันเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทเพิ่มขึ้น ประกอบกับค่าใช้จ่ายดำเนินงานในส่วนที่แปรผันตามปริมาณการผลิต/การขนส่งเพิ่มขึ้นตามปริมาณการผลิตที่เพิ่มขึ้น และค่าใช้จ่ายคงที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 26.2 โดยส่วนหนึ่งมาจากค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานที่เพิ่มขึ้น ร้อยละ 18.5 และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 55.1

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว ส่วนใหญ่เกิดจากขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ ถึงแม้จะมีกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ ปรับปรุงรายได้บัตรโดยสารที่หมดอายุ ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม กำไรจากการขายสินทรัพย์ และกลับรายการผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 โดยในงวดครึ่งปีแรกของปี 2567 มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว-สุทธิ เป็นค่าใช้จ่ายรวม 4,847 ล้านบาท ส่งผลให้บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีกำไรสุทธิ 2,738 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 12,057 ล้านบาท (81.5%) โดยเป็นกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 2,716 ล้านบาท กำไรต่อหุ้น 1.24 บาท ต่ำกว่าปีก่อน 5.53 บาทต่อหุ้น

EBITDA หลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบินรวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) ในงวด 6 เดือนแรกของปี 2567 มีจำนวน 18,402 ล้านบาท ลดลง 4,959 ล้านบาท

### 3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

#### ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มิ.ย.	
	2567	2566
เครื่องบิน	2,211	2,703
อื่นๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	307	468
<b>รวม</b>	<b>2,518</b>	<b>3,171</b>

ในงวด 6 เดือนแรกของปี 2567 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 2,518 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 653 ล้านบาท ประกอบด้วย

- การลงทุนในส่วนที่เกี่ยวกับเครื่องบิน จำนวน 2,211 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 492 ล้านบาท โดยงวด 6 เดือนแรกของปี 2567 ส่วนใหญ่เป็นการซื้อเครื่องยนต์อะไหล่ GENx สำหรับเครื่องบินแบบโบอิง 787-9 และอะไหล่เครื่องบินหมุนเวียน ในขณะที่ปีก่อนเป็นการลงทุนซื้อเครื่องยนต์อะไหล่ TRENT XWB สำหรับเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900

- การลงทุนในสินทรัพย์ถาวรอื่นๆ จำนวน 307 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในเครื่องมืออุปกรณ์การให้บริการซ่อมบำรุงของฝ่ายช่าง

### สภาพคล่อง

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2567 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 56,255 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 20.8 ของสินทรัพย์รวม เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 จำนวน 3,316 ล้านบาท (6.3%)

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่างๆ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มิ.ย.	
	2567	2566
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	30,916	24,619
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(18,386)	(4,470)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(10,042)	(4,488)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ที่ยังไม่เกิดขึ้นที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	829	963
ผลกระทบจากการค้ำประกันด้านเครดิต ที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(1)	(11)
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น</b>	<b>3,316</b>	<b>16,613</b>

ใน 6 เดือนแรกของปี 2567 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 30,916 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 6,297 ล้านบาท ในขณะที่มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 18,386 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 13,916 ล้านบาท สาเหตุหลักจากเงินจ่ายล่วงหน้าตามสัญญาจัดหาเครื่องบิน การลงทุนในตู้เงินที่มีสิทธิไถ่ถอนคืนได้ และเงินฝากประจำ รวมทั้งซื้อเครื่องยนต์อะไหล่และอะไหล่เครื่องบินหมุนเวียน และมีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 10,042 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 5,554 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็นการจ่ายชำระคืนหนี้สินตามสัญญาเช่าเครื่องบิน เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2567 มีจำนวน 56,255 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3,316 ล้านบาท จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 ซึ่งมีอยู่จำนวน 52,939 ล้านบาท

### เครื่องบิน

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2567 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเครื่องบินที่ใช้ทำการบินจำนวน 77 ลำ มีเครื่องบินที่ไม่ได้ใช้ดำเนินงานจำนวน 1 ลำ และมีเครื่องบินที่คณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการมีมติอนุมัติให้จำหน่ายซึ่งบริษัทฯ และผู้ซื้ออยู่ระหว่างจัดทำสัญญาและตรวจสอบทรัพย์สิน รวมทั้งสิ้นจำนวน 21 ลำ

### สินทรัพย์

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2567 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมจำนวน 270,526 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 จำนวน 31,535 ล้านบาท (13.2%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	30 มิ.ย. 2567		31 ธ.ค. 2566		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	56,255	20.8	52,939	22.2	+3,316	+6.3
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	3,212	1.2	2,103	0.9	+1,109	+52.7
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ	49,541	18.3	39,034	16.3	+10,507	+26.9
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>	<b>109,008</b>	<b>40.3</b>	<b>94,076</b>	<b>39.4</b>	<b>+14,932</b>	<b>+15.9</b>
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	39,412	14.6	44,579	18.6	-5,167	-11.6
สินทรัพย์สิทธิการใช้	78,515	29.0	65,048	27.2	+13,467	+20.7
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ	43,591	16.1	35,288	14.8	+8,303	+23.5
<b>รวมสินทรัพย์</b>	<b>270,526</b>	<b>100.0</b>	<b>238,991</b>	<b>100.00</b>	<b>+31,535</b>	<b>+13.2</b>

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 109,008 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 40.3 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 จำนวน 14,932 ล้านบาท (15.9%) โดยมีรายการที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญ ได้แก่

- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 49,541 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 จำนวน 10,507 ล้านบาท (26.9%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น เพิ่มขึ้น 11,302 ล้านบาท จากการลงทุนที่เพิ่มขึ้นในตั๋วเงินที่มีสิทธิไถ่ถอนคืนได้ เงินฝากประจำที่มีระยะเวลาครบกำหนดชำระมากกว่า 3 เดือน แต่ไม่เกิน 1 ปี และหุ้นกู้ที่ครบกำหนดภายใน 1 ปี (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.2, 6.1, 7, 8)

- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย มีจำนวน 3,212 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 จำนวน 1,109 ล้านบาท (52.7%) สาเหตุหลักจากการโอนจัดประเภทเครื่องบินแบบแอร์บัส A380-800 จำนวน 6 ลำ จากที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ซึ่งมีมูลค่าทางบัญชีสุทธิ 1,328 ล้านบาท และการโอนจัดประเภทเครื่องยนต์อะไหล่และสินทรัพย์อื่น จากสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ซึ่งมีมูลค่าทางบัญชีสุทธิ 263 ล้านบาท และ 245 ล้านบาท ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม มีการจำหน่ายเครื่องบินแบบแอร์บัส A340-600 จำนวน 3 ลำ แบบโบอิง 747-400 จำนวน 1 ลำ แบบโบอิง 777-200 จำนวน 1 ลำ และสินทรัพย์อื่นซึ่งมีมูลค่าทางบัญชีสุทธิ 530 ล้านบาท รวมถึงมีการบันทึกผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบินแบบ โบอิง 777-200 จำนวน 6 ลำ มูลค่า 197 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 9)

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด มีจำนวน 56,255 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 จำนวน 3,316 ล้านบาท (6.3%) โดยมีเงินสดสุทธิที่ได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานสูงกว่าเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน และกิจกรรมจัดหาเงิน

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ มีจำนวน 39,412 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 14.6 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 จำนวน 5,167 ล้านบาท (11.6%) สาเหตุหลักจากการบันทึกผลขาดทุนจากการด้อยค่ารวม 3,873 ล้านบาท ซึ่งประกอบด้วยการบันทึกผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินแบบแอร์บัส A380-800 จำนวน 6 ลำ จำนวน 3,793 ล้านบาท และเครื่องยนต์อะไหล่แบบ TRENT 970-84 จำนวน 732 ล้านบาท ถึงแม้จะมีการกลับรายการผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องยนต์อะไหล่แบบ TRENT 772B จำนวน 652 ล้านบาท นอกจากนี้ยังมีการโอนจัดประเภทเครื่องบินแบบแอร์บัส A380-800 จำนวน 6 ลำ และเครื่องยนต์อะไหล่

4 เครื่องยนต์ มูลค่าทางบัญชีสุทธิ 1,558 ล้านบาท ไปเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ถือไว้เพื่อขาย และลดลงจากการบันทึกค่าเสื่อมราคาสำหรับงวด ถึงแม้ว่าจะมีการซื้อเครื่องยนต์อะไหล่ และอุปกรณ์เครื่องปั้นหมุนเวียนเพิ่มก็ตาม (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 11)

สินทรัพย์สิทธิการใช้ มีจำนวน 78,515 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 29.0 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ประกอบด้วยสินทรัพย์ตามสัญญาเช่าเงินทุน และภาระผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องปั้น และสัญญาเช่าดำเนินงานสินทรัพย์ถาวรอื่น เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 เป็นจำนวน 13,467 ล้านบาท (20.7%) สาเหตุหลักจากการรับมอบเครื่องปั้นแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 6 ลำ และแบบโบอิง 787-9 จำนวน 1 ลำ ถึงแม้จะมีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับงวดก็ตาม (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 12)

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 43,591 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 เป็นจำนวน 8,303 ล้านบาท (23.5%) สาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของเงินจ่ายล่วงหน้าตามสัญญาจัดหาเครื่องปั้นและเงินมัดจำสัญญาเช่าเครื่องปั้น (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 10.1, 10.2, 13, 14)

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) ในงวด 6 เดือนแรกของปี 2567 เท่ากับร้อยละ 1.07 ในขณะที่ปีก่อนเท่ากับอัตราร้อยละ 7.02 เนื่องจากกำไรสุทธิในงวด 6 เดือนแรกของปี 2567 ลดลงจากงวดเดียวกันของปีก่อนจำนวน 12,057 ล้านบาท จากกำไรจากการดำเนินงานที่ลดลง และขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจำนวน 6,395 ล้านบาท รวมทั้งขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์จำนวน 4,070 ล้านบาท

### หนี้สิน

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2567 หนี้สินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย มีจำนวน 310,956 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 จำนวน 28,823 ล้านบาท (10.2%) โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	30 มิ.ย. 2567		31 ธ.ค. 2566		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน	73,036	23.5	67,009	23.8	+6,027	+9.0
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	9,662	3.1	7,187	2.5	+2,475	+34.4
หนี้สินระยะยาว	173,955	55.9	157,231	55.7	+16,724	+10.6
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	54,303	17.5	50,706	18.0	+3,597	+7.1
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>310,956</b>	<b>100.0</b>	<b>282,133</b>	<b>100.0</b>	<b>+28,823</b>	<b>+10.2</b>

หนี้สินหมุนเวียน มีจำนวน 73,036 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 23.5 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 จำนวน 6,027 ล้านบาท (9.0%) สาเหตุหลักจากเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น เพิ่มขึ้น 4,813 ล้านบาท จากเจ้าหนี้การค้าที่เพิ่มขึ้นตามรายได้จากการขายและการให้บริการที่เพิ่มขึ้น นอกจากนี้ รายได้รับล่วงหน้าเพิ่มขึ้น 1,855 ล้านบาท ตามจำนวนเที่ยวบินและรายได้ที่เพิ่มขึ้น (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.2, 17)

หนี้สินระยะยาวรวมส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี มีจำนวน 183,617 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 59.0 ของหนี้สินทั้งหมดเพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 จำนวน 19,199 ล้านบาท (11.7%) โดยสาเหตุหลักจากหนี้สินตามสัญญาเช่าเพิ่มขึ้น 16,972 ล้านบาท จากการเช่าดำเนินงานเครื่องปั้นแบบแอร์บัส

A350-900 จำนวน 6 ลำ และเครื่องบินแบบโบอิง 787-9 จำนวน 1 ลำเพิ่มเติม โดยหนี้สินตามสัญญาเช่ามีการเปลี่ยนแปลงสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์สิทธิการใช้งานของบริษัทฯ (หมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 5.2, 6.3, 15.1, 15.2, 16)

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 54,303 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 17.5 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้น 3,597 ล้านบาท (7.1%) สาเหตุหลักเกิดจากประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น เพิ่มขึ้น 5,936 ล้านบาท จากประมาณการหนี้สินระยะยาว สำหรับค่าซ่อมแซมและบำรุงอากาศยาน รายการสำรองค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่นๆ สำหรับรายการซ่อมที่จะต้องจ่ายเงินในอนาคตตามสัญญา ซึ่งบริษัทฯ มีภาระผูกพันภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานในการซ่อมบำรุงเครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่นๆ ตลอดอายุสัญญาเช่า รวมถึงการเตรียมสภาพเครื่องบินก่อนการส่งมอบคืนตามที่ผู้ให้เช่ากำหนดเมื่อสิ้นสุดสัญญาเช่า โดยบริษัทฯ ประมาณการค่าซ่อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตามชั่วโมงบิน รอบการบิน รอบการซ่อมใหญ่ และอายุสัญญาเช่า ซึ่งคำนวณตามสัดส่วนระยะเวลาที่บริษัทฯ ใช้งาน ถึงแม้ว่าเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้ไม่หมุนเวียนอื่น จะลดลง 2,277 ล้านบาท จากการปรับปรุงเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นให้เป็นไปตามมูลหนี้วันครบกำหนดชำระ และอัตราดอกเบี้ยตามแผนฟื้นฟูกิจการและคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ (หมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 5.2, 17, 18, 19, 20)

#### ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2567 ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ และบริษัทย่อยคิดลดจำนวน 40,430 ล้านบาท คิดลดลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 จำนวน 2,712 ล้านบาท จากผลกำไรจากการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

#### ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2567 บริษัทฯ มีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากภาระผูกพันที่มีได้แสดงในงบการเงิน จากหนังสือค้ำประกันที่ออกโดยธนาคารในประเทศและต่างประเทศ และภาระผูกพันที่จะต้องจ่ายในอนาคตตามสัญญาเช่าของเครื่องบิน และสัญญาจัดหาสินทรัพย์ ซึ่งอยู่ระหว่างการรอรับมอบ (รายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 25)

#### สรุปผลการดำเนินงานงบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ในไตรมาสที่ 2 ปี 2567 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) มีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ทั้งสิ้น 43,857 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 8,903 ล้านบาท (25.5%) สาเหตุสำคัญเนื่องจากรายได้จากกิจการขนส่งเพิ่มขึ้น 8,094 ล้านบาท (25.1%) โดยไตรมาสนี้บริษัทฯ เพิ่มความถี่เที่ยวบินในเมืองสำคัญ เช่น ชิดนีย์ โตเกียว (นาริตะ) โอซากา ไทเป ฮองกง สิงคโปร์ รวมถึงเพิ่มความถี่ไปยังประเทศจีน และกลับไปให้บริการในเส้นทางเพิร์ท นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้เปิดเส้นทางบินใหม่ไปยังเมืองโกจิ ประเทศอินเดีย อีกทั้งยังให้บริการในเส้นทางภูมิภาคและเส้นทางภายในประเทศทดแทนสายการบินไทยสมายล์ด้วย โดยมีรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 7,738 ล้านบาท (27.3%) เป็นผลจากปริมาณการผลิตและการขนส่งที่เพิ่มขึ้น ส่วนรายได้จากค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์เพิ่มขึ้น 356 ล้านบาท (9.3%) จากปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) ที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 24.4 ถึงแม้จะมีรายได้พัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วยลดลงร้อยละ 11.6 นอกจากนี้รายได้กิจการอื่นเพิ่มขึ้น 203 ล้านบาท (8.6%) ตามจำนวนเที่ยวบิน และผู้โดยสารของสายการบินลูกค้าที่เพิ่มขึ้น และมีรายได้อื่นๆ เพิ่มขึ้น 606 ล้านบาท สำหรับค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ทั้งสิ้น 38,002 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 11,747 ล้านบาท (44.7%) ตาม



ปริมาณการผลิตและ/หรือปริมาณการขนส่ง จำนวนเที่ยวบิน จุดบิน และผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งอัตราค่าบริการภาคพื้น ราคาวัตถุดิบที่สูงขึ้น และการอ่อนค่าของเงินบาทที่ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายและค่าธรรมเนียมส่วนใหญ่ที่อยู่ในสกุลเงินต่างประเทศสูงขึ้น ส่งผลให้บริษัทฯ มีกำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว 5,855 ล้านบาท ลดลงจากงวดเดียวกันของปีก่อน 2,844 ล้านบาท (32.7%)

บริษัทฯ มีต้นทุนทางการเงิน (ซึ่งเป็นการรับรู้ต้นทุนทางการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 : TFRS 9) จำนวน 4,795 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 1,021 ล้านบาท (27.1%) และมีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว ซึ่งส่วนใหญ่มาจากขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ ถึงแม้จะมีกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ และกลับรายการผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 โดยในไตรมาสที่ 2 ปี 2567 มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียวสุทธิ เป็นค่าใช้จ่ายรวม 642 ล้านบาท ส่งผลให้ไตรมาสที่ 2 ปี 2567 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 418 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 1,612 ล้านบาท หรือคิดเป็นกำไรต่อหุ้น 0.19 บาท ลดลงจากปีก่อน 0.74 บาทต่อหุ้น (79.6%) โดยมี EBITDA หลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน รวมค่าเช่าเครื่องบิน ที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) มีจำนวน 4,324 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 3,874 ล้านบาท (47.3%)

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

	เม.ย.-มิ.ย.			
	2567	2566	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
<b>รายได้รวม</b>	<b>43,857</b>	<b>34,954</b>	<b>+8,903</b>	<b>+25.5</b>
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	36,088	28,350	+7,738	+27.3
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	4,192	3,836	+356	+9.3
- รายได้กิจการอื่น	2,573	2,370	+203	+8.6
- อื่นๆ	1,004	398	+606	+152.3
<b>ค่าใช้จ่ายรวม</b>	<b>38,002</b>	<b>26,255</b>	<b>+11,747</b>	<b>+44.7</b>
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	13,742	9,433	+4,309	+45.7
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบิน	24,260	16,822	+7,438	+44.2
<b>กำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว</b>	<b>5,855</b>	<b>8,699</b>	<b>-2,844</b>	<b>-32.7</b>
<b>ต้นทุนทางการเงิน</b>	<b>4,795</b>	<b>3,774</b>	<b>+1,021</b>	<b>+27.1</b>
<b>กำไรจากการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว</b>	<b>1,060</b>	<b>4,925</b>	<b>-3,865</b>	<b>-78.5</b>
กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้	855	942	-87	-9.2
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 (กลับรายการ)	185	(22)	+207	+940.9
กำไรจากการขายสินทรัพย์	81	4	+77	+1,925.0
ปรับปรุงค่าชดเชยวันหยุดสำหรับพนักงานที่พื้นสภาพ	-	(92)	+92	+100.0
เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างงาน	(4)	-	-4	-
โครงการร่วมใจจากองค์กร	(6)	(76)	+70	+92.1
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์	(732)	(1)	-731	-
ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมเครื่องบิน A320 ที่รับโอนจากบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด	-	(1,033)	+1,033	+100.0
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(1,021)	(2,930)	+1,909	+65.2
กำไรก่อนภาษีเงินได้	418	1,717	-1,299	-75.7
กำไรสุทธิ	418	2,030	-1,612	-79.4
กำไรต่อหุ้น (บาท)	0.19	0.93	-0.74	-79.6

		เม.ย.-มิ.ย.			
		2567	2566	เปลี่ยนแปลง	
				ล้านบาท	%
<b>ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ</b>					
EBITDA หลังหักค่าเช่าเครื่องบิน	(ล้านบาท)	4,324	8,198	-3,874	-47.3
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	3.81	2.12	+1.69	+79.7
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	15,993	12,056	+3,937	+32.7
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	11,700	9,529	+2,171	+22.8
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	73.2	79.0		-5.8
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-ก.ม.)	3.07	2.97	+0.10	+3.4
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	861	697	+164	+23.5
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	443	356	+87	+24.4
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	51.5	51.1		+0.4
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	105,718	79,228	+26,490	+33.4
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-ก.ม.)	9.32	10.54	-1.22	-11.6
จำนวนเครื่องบิน ณ 30 มิ.ย.	(ลำ)	78	57	+21	+36.8
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	79,075	51,253	+27,822	+54.3
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	13.1	13.8	-0.7	-5.1
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		36.7083	34.4783	+2,2300	+6.5
1 EUR : THB		39.5203	37.5072	+2.0131	+5.4
100 JPY : THB		23.5726	25.1250	-1.5524	-6.2
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	108.11	100.42	+7.69	+7.7

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

ในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2567 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) มีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ทั้งสิ้น 89,751 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 15,844 ล้านบาท (21.4%) สาเหตุสำคัญเนื่องจากรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 14,301 ล้านบาท (23.7%) เป็นผลมาจากปริมาณการผลิตและการขนส่งเพิ่มขึ้น นอกจากนี้รายได้กิจการอื่น เพิ่มขึ้น 284 ล้านบาท (5.9%) จากจำนวนเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสารของสายการบินลูกค้าเพิ่มขึ้นสำหรับค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ทั้งสิ้น 72,776 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 20,145 ล้านบาท (38.3%) สาเหตุหลักมาจากค่าใช้จ่ายดำเนินงานที่แปรผันตามปริมาณการผลิตและ/หรือปริมาณการขนส่งเพิ่มขึ้น ส่งผลให้มีกำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว 16,975 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 4,301 ล้านบาท (20.2%)

ในงวด 6 เดือนแรกของปี 2567 มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว-สุทธิ เป็นค่าใช้จ่ายรวม 4,647 ล้านบาท ส่งผลให้บริษัทฯ มีผลกำไรสุทธิ 2,925 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 10,984 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 1.34 บาท ลดลงจากปีก่อน 5.03 บาทต่อหุ้น EBITDA หลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขค่าเช่าเครื่องบินรวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) มีจำนวน 18,364 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 3,249 ล้านบาท (15.0%)

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

	ม.ค.-มิ.ย.			
	2567	2566	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
<b>รายได้รวม</b>	<b>89,751</b>	<b>73,907</b>	<b>+15,844</b>	<b>+21.4</b>
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	74,605	60,304	+14,301	+23.7
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	7,954	8,199	-245	-3.0
- รายได้กิจการอื่น	5,097	4,813	+284	+5.9
- อื่นๆ	2,095	591	+1,504	+254.5
<b>ค่าใช้จ่ายรวม</b>	<b>72,776</b>	<b>52,631</b>	<b>+20,145</b>	<b>+38.3</b>
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	26,668	20,492	+6,176	+30.1
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบิน	46,108	32,139	+13,969	+43.5
<b>กำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงินไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว</b>	<b>16,975</b>	<b>21,276</b>	<b>-4,301</b>	<b>-20.2</b>
ต้นทุนทางการเงิน	9,403	7,125	+2,278	+32.0
<b>กำไรจากการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว</b>	<b>7,572</b>	<b>14,151</b>	<b>-6,579</b>	<b>-46.5</b>
ปรับปรุงรายได้บัตรโดยสารที่หมดอายุ	4,136	-	+4,136	-
กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้	1,348	3,582	-2,234	-62.4
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 (กลับรายการ)	315	(428)	+743	+173.6
กำไรจากการขายสินทรัพย์	47	366	-319	-87.2
ปรับปรุงค่าชดเชยวันหยุดสำหรับพนักงานที่พ้นสภาพ	-	(92)	+92	+100.0
เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างงาน	(4)	-	-4	-
โครงการร่วมใจจากองค์กร	(18)	(141)	+123	+87.2
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์	(4,070)	(66)	-4,004	-6,066.7
ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมเครื่องบิน A320 ที่รับโอนจาก บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด	-	(1,033)	+1,033	+100.0
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(6,401)	(2,799)	-3,602	-128.7
<b>กำไรก่อนภาษีเงินได้</b>	<b>2,925</b>	<b>13,540</b>	<b>-10,615</b>	<b>-78.4</b>
<b>กำไรสุทธิ</b>	<b>2,925</b>	<b>13,909</b>	<b>-10,984</b>	<b>-79.0</b>
<b>กำไรต่อหุ้น</b> (บาท)	<b>1.34</b>	<b>6.37</b>	<b>-5.03</b>	<b>-79.0</b>

		ม.ค.-มิ.ย.			
		2567	2566	เปลี่ยนแปลง	
				ล้านบาท	%
<b>ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ</b>					
EBITDA หลังหักค่าเช่าเครื่องบิน	(ล้านบาท)	18,364	21,613	-3,249	-15.0
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	7.68	4.31	+3.37	+78.2
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	30,639	24,108	+6,531	+27.1
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	23,927	19,646	+4,281	+21.8
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	78.1	81.5		-3.4
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-ก.ม.)	3.11	3.06	+0.05	+1.6
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	1,645	1,393	+252	+18.1
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	860	690	+170	+24.6
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	52.3	49.5		+2.8
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	201,397	153,744	+47,653	+31.0
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-ก.ม.)	9.10	11.66	-2.56	-22.0
จำนวนเครื่องบิน ณ 30 มิ.ย.	(ลำ)	78	57	+21	+36.8
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	152,242	102,924	+49,318	+47.9
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	13.0	14.0	-1.0	-7.1
<b>อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย</b>					
1 USD : THB		36.1842	34.1952	+1.9890	+5.8
1 EUR : THB		39.1141	36.9477	+2.1664	+5.9
100 JPY : THB		23.8109	25.3920	-1.5811	-6.2
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	109.92	108.72	+1.20	+1.1

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

### สินทรัพย์ งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2567 บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวมจำนวน 269,798 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 จำนวน 32,370 ล้านบาท (13.6%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	30 มิ.ย. 2567		31 ธ.ค. 2566		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	55,848	20.7	52,359	22.0	+3,489	+6.7
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	3,212	1.2	2,103	0.9	+1,109	+52.7
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ	49,518	18.3	38,377	16.2	+11,141	+29.0
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>	<b>108,578</b>	<b>40.2</b>	<b>92,839</b>	<b>39.1</b>	<b>+15,739</b>	<b>+17.0</b>
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	39,362	14.6	44,556	18.8	-5,194	-11.7
สินทรัพย์สิทธิการใช้	78,491	29.1	65,042	27.4	+13,449	+20.7
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ	43,367	16.1	34,991	14.7	+8,376	+23.9
<b>รวมสินทรัพย์</b>	<b>269,798</b>	<b>100.0</b>	<b>237,428</b>	<b>100.0</b>	<b>+32,370</b>	<b>+13.6</b>

- สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 108,578 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 40.2 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้น จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 จำนวน 15,739 ล้านบาท (17.0%) สาเหตุหลักเกิดจากสินทรัพย์ทางการเงิน หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 11,251 ล้านบาท จากการลงทุนในตั๋วเงินที่มีสิทธิไถ่ถอนคืนได้ เงินฝากประจำที่มีระยะเวลา ครบกำหนดชำระมากกว่า 3 เดือน แต่ไม่เกิน 1 ปี และหุ้นกู้ที่ครบกำหนดภายใน 1 ปี อีกทั้งมีเงินสด และรายการ เทียบเท่าเงินสด เพิ่มขึ้น 3,489 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.2, 6.1, 7, 8)

- ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ มีจำนวน 39,362 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 14.6 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลง จำนวน 5,194 ล้านบาท (11.7%) สาเหตุหลักจากการบันทึกผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินแบบแอร์บัส A380-800 จำนวน 6 ลำ 3,793 ล้านบาท และเครื่องยนต์อะไหล่แบบ TRENT 970-84 จำนวน 732 ล้านบาท ถึงแม้จะ มีการกลับรายการผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องยนต์อะไหล่แบบ TRENT 772B จำนวน 652 ล้านบาท นอกจากนี้ยังมีการ โอนจัดประเภทเครื่องบินแบบแอร์บัส A380-800 จำนวน 6 ลำ และเครื่องยนต์อะไหล่ 4 เครื่องยนต์ มูลค่าทางบัญชีสุทธิ 1,558 ล้านบาท ไปเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย ถึงแม้ว่า จะมีการซื้อเครื่องยนต์อะไหล่ และอุปกรณ์เครื่องบินหมุนเวียนเพิ่มก็ตาม (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 11)

- สินทรัพย์สิทธิการใช้ มีจำนวน 78,491 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 29.1 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ซึ่งประกอบด้วยสินทรัพย์ตามสัญญาเช่าทางการเงินและภาระผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสัญญา เช่าดำเนินงานสินทรัพย์ถาวรอื่น เพิ่มขึ้น 13,449 ล้านบาท (20.7%) สาเหตุหลักจากการรับมอบเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 6 ลำ และเครื่องบินแบบโบอิง 787-9 จำนวน 1 ลำ ถึงแม้จะลดลงจากการบันทึกค่าเสื่อมราคาสำหรับ งวดก็ตาม (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 12)

- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 43,367 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 16.1 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้น จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 เป็นจำนวน 8,376 ล้านบาท (23.9%) สาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของเงิน จ่ายล่วงหน้าตามสัญญาจัดหาเครื่องบินและเงินมัดจำสัญญาเช่าเครื่องบิน (หมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 10.1, 10.2, 13, 14)

### หนี้สิน งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2567 บริษัทฯ มีหนี้สินรวมจำนวน 310,225 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 จำนวน 29,445 ล้านบาท (10.5%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	30 มิ.ย. 2567		31 ธ.ค. 2566		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ หนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของ หนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน	72,372	23.3	65,709	23.4	+6,663	+10.1
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	9,652	3.1	7,180	2.6	+2,472	+34.4
หนี้สินระยะยาว	173,943	56.1	157,231	56.0	+16,712	+10.6
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	54,258	17.5	50,660	18.0	+3,598	+7.1
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>310,225</b>	<b>100.0</b>	<b>280,780</b>	<b>100.0</b>	<b>+29,445</b>	<b>+10.5</b>

- หนี้สินหมุนเวียน มีจำนวน 72,372 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 23.3 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 จำนวน 6,663 ล้านบาท (10.1%) จากเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 5,403 ล้านบาท และรายได้รับล่วงหน้าเพิ่มขึ้น 1,903 ล้านบาท ตามจำนวนเที่ยวบินและรายได้ที่เพิ่มขึ้น (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.2, 17)

- หนี้สินระยะยาวรวมส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี มีจำนวน 183,595 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 59.2 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 จำนวน 19,184 ล้านบาท (11.7%) โดยสาเหตุหลักจากหนี้สินตามสัญญาเช่าเพิ่มขึ้น 16,955 ล้านบาท จากการเช่าดำเนินงานเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 6 ลำ และเครื่องบินแบบโบอิง 787-9 จำนวน 1 ลำเพิ่มเติม (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.2, 6.3, 15.1, 15.2, 16)

- หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 54,258 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 17.5 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้น 3,598 ล้านบาท (7.1%) สาเหตุหลักเกิดจากประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น เพิ่มขึ้น 5,936 ล้านบาท จากประมาณการหนี้สินระยะยาว สำหรับค่าซ่อมแซมและบำรุงอากาศยาน รายการสำรองค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่นๆ สำหรับรายการซ่อมที่จะต้องจ่ายเงินในอนาคตตามสัญญา ซึ่งบริษัทฯ มีภาระผูกพันภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานในการซ่อมบำรุงเครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่นๆ ตลอดอายุสัญญาเช่า รวมถึงการเตรียมสภาพเครื่องบินก่อนการส่งมอบคืนตามที่ผู้ให้เช่ากำหนดเมื่อสิ้นสุดสัญญาเช่า โดยบริษัทฯ ประมาณการค่าซ่อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตามชั่วโมงบิน รอบการบิน รอบการซ่อมใหญ่ และอายุสัญญาเช่า ซึ่งคำนวณตามสัดส่วนระยะเวลาที่บริษัทใช้งาน ถึงแม้ว่าเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้ไม่หมุนเวียนอื่นจะลดลง 2,277 ล้านบาท จากการปรับปรุงเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นให้เป็นไปตามมูลหนี้วันครบกำหนดชำระและอัตราดอกเบี้ยตามแผนฟื้นฟูกิจการและคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.2, 17, 18, 19, 20)

#### ส่วนของผู้ถือหุ้น งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2567 บริษัทฯ มีส่วนของผู้ถือหุ้นติดลบจำนวน 40,427 ล้านบาท ติดลบลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 จำนวน 2,925 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากผลกำไรจากการดำเนินงานของบริษัทฯ

#### 4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

ในช่วงครึ่งปีหลังของปี 2567 ยังต้องติดตามการเลือกตั้งในประเทศเศรษฐกิจขนาดใหญ่ที่สุดอย่างสหรัฐอเมริกา ซึ่งจะเกิดขึ้นในช่วงเดือนพฤศจิกายน 2567 โดยผลการเลือกตั้งอาจส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงและทิศทางนโยบายเศรษฐกิจการเมืองระหว่างประเทศ การเปลี่ยนแปลงภูมิรัฐศาสตร์ในหลายภูมิภาค และอาจทำให้ความขัดแย้งและความตึงเครียดทางการเมืองเพิ่มขึ้นหรือลดลง อย่างไรก็ตาม กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ประกาศตัวเลขประมาณการเติบโตของเศรษฐกิจโลกสำหรับปี 2567 ที่ร้อยละ 3.2 และปี 2568 ที่ร้อยละ 3.3

สำหรับในปี 2567 สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) คาดการณ์ว่าอุตสาหกรรมการบินจะยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่องและสามารถกลับมาทำกำไร โดยปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเทียบเท่ากับช่วงก่อนวิกฤติปี 2562 ตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2567 ที่ผ่านมา ทั้งปีคาดว่าปริมาณขนส่งผู้โดยสารจะมีอัตราเติบโตร้อยละ 11.6 และปริมาณผู้โดยสารเติบโตร้อยละ 10.4 เมื่อเทียบกับปีก่อน อย่างไรก็ตาม IATA คาดการณ์ว่าอุตสาหกรรมการบินยังคงเติบโตต่อไป แม้ว่าจะอยู่ในอัตราที่เริ่มลดลง โดยภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกจะเป็นภูมิภาคที่มีการเติบโตสูงสุด นอกเหนือจากนี้ วิเคราะห์ว่าอุตสาหกรรมการบินจะเผชิญกับความท้าทายในด้านของต้นทุน จากค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพอากาศ (Climate Change) การลดระดับการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (Decarbonization) และความเสี่ยงอื่นๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ โดยปัจจัยเหล่านี้อาจกระทบความแข็งแกร่งในแง่ผลการดำเนินงานของสายการบินที่ยังคงเปราะบางจากการระบาดของโรคโควิด-19

เศรษฐกิจไทยในช่วงครึ่งหลังของปี 2567 ธนาคารแห่งประเทศไทยคาดการณ์ว่ามีแนวโน้มขยายตัวจากภาคการท่องเที่ยว การบริโภคภาคเอกชนที่ขยายตัวต่อเนื่อง และการเบิกจ่ายภาครัฐที่กลับมาเร่งขึ้น โดยคาดการณ์ว่าจำนวนนักท่องเที่ยวในปี 2567 จะมีจำนวนประมาณ 35.5 ล้านคน ขยายตัวจากปีก่อนประมาณร้อยละ 25.9 จากอุปสงค์การท่องเที่ยวโลกที่ปรับดีขึ้น ปริมาณที่นั่ง (Seat Capacity) ที่เพียงพอ และผลบวกจากมาตรการภาครัฐที่มุ่งขับเคลื่อนเศรษฐกิจการท่องเที่ยว ซึ่งต้องดำเนินมาตรการต่างๆ เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวต่างชาติ รวมถึงการอำนวยความสะดวกแก่ผู้เดินทาง เช่น การยกเว้นการตรวจลงตรา (Free Visa) โดยยกเว้นวีซ่า 60 วัน สำหรับผู้เดินทางเพื่อการท่องเที่ยว ทำงาน หรือการติดต่อธุรกิจระยะสั้น เพิ่มเติมจากเดิม 57 ประเทศ เป็น 93 ประเทศ ซึ่งมีผลตั้งแต่วันที่ 15 กรกฎาคม 2567 อย่างไรก็ตาม การส่งออกสินค้าในปีนี้อาจขยายตัวอยู่ในระดับต่ำ ทั้งนี้ เศรษฐกิจไทยยังมีปัจจัยเสี่ยงทั้งภายในและภายนอกประเทศที่ต้องติดตาม อาทิ ความเสี่ยงทางภูมิรัฐศาสตร์โลกอาจรุนแรงขึ้น เช่น สงครามระหว่างอิสราเอลและปาเลสไตน์อาจขยายวงกว้าง และส่งผลกระทบต่อห่วงโซ่อุปทานโลกและการส่งออกสินค้าของไทย และความเสี่ยงในระบบการเงินจากปัญหาหนี้เสียที่อาจเร่งตัวทั้งหนี้ภาคครัวเรือนและภาคธุรกิจ ส่งผลกระทบต่อธนาคารและการลงทุน เป็นต้น

เพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารที่เติบโตอย่างต่อเนื่องจากการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบิน บริษัทฯ บริหารจัดการและปรับปรุงฝูงบิน โดยจะรับมอบเครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 2 ลำ ประมาณเดือนพฤศจิกายน 2567 นอกจากนี้ ในไตรมาสที่ 4 ปี 2567 จะเริ่มดำเนินการปรับเปลี่ยน (Retrofit) ที่นั่งภายในห้องโดยสารของเครื่องบินแบบแอร์บัส A320-200 ซึ่งจะเป็นที่นั่งแบบชั้นธุรกิจ (Royal Silk) ที่สามารถปรับเอนได้

(Reclining Seats) และติดตั้งระบบ Wireless IFE เพื่อให้บริการสื่อสาระบันเทิงบนเครื่องบิน รวมทั้ง บริษัทฯ ได้เข้าทำข้อตกลงสำหรับการจัดหาฝูงบินในระยะยาวกับ Boeing สำหรับการจัดหาเครื่องบินลำตัวกว้างระยะยาวรุ่นโบอิง 787 จำนวน 45 ลำ และจัดหาเพิ่มเติมอีก 35 ลำ ตามกรอบระยะเวลาเริ่มเครื่องบินระยะยาวตั้งแต่ปี 2570 – 2576 เพื่อเพิ่มปริมาณการผลิตในระยะยาวรวมถึงทดแทนเครื่องบินที่มีอายุการใช้งานนานและ/หรือหมดอายุสัญญาเช่า โดยบริษัทฯ คาดว่าจะมีเครื่องบินในปี 2576 จำนวน 96 ลำ (หากรับเครื่องบินตามสัญญาจำนวน 45 ลำ) หรือ 131 ลำ (หากรับเครื่องบินตามสัญญาจำนวน 80 ลำ)

บริษัทฯ จะกลับมาให้บริการในเส้นทางกรุงเทพ-บรัสเซลส์อีกครั้งในตารางบินฤดูหนาว 2567/2568 ซึ่งคาดว่าจะกลับมาทำการบินในวันที่ 1 ธันวาคม 2567 เป็นต้นไป รวมทั้งจะเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินไปยังนาโกย่า ละฮอร์ อิสลามาบัด และเคนปาศาร์ อีกทั้ง บริษัทฯ ได้ประกาศความร่วมมือในการทำการบินร่วม (Codeshare Partnership) ขยายเครือข่ายเส้นทางบิน ในเส้นทางไป-กลับ กรุงเทพ-คูเวตซิตี เส้นทางไป-กลับ คูเวตซิตี-โรม และเส้นทางไป-กลับ คูเวตซิตี-เอเธนส์ ที่ทำการบินด้วยคูเวตแอร์เวย์ส สำหรับคูเวตแอร์เวย์ส สายการบินแห่งชาติคูเวต และทำความร่วมมือเที่ยวบินร่วมในเส้นทางไป-กลับ กรุงเทพ-กัวลาลัมเปอร์ ที่ทำการบินด้วยการบินไทย ตั้งแต่วันที่ 26 มิถุนายน 2567 เป็นต้นไป โดยความร่วมมือเที่ยวบินร่วมในครั้งนี้ จะยกระดับการบริการและเพิ่มทางเลือกในการเดินทางให้แก่ผู้โดยสารของทั้ง 2 สายการบิน และในอนาคตจะมีเที่ยวบินร่วมในเส้นทางอื่นๆ เพิ่มเติม ซึ่งอยู่ระหว่างการขออนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

บริษัทฯ อยู่ระหว่างการเตรียมแบบแสดงรายการข้อมูลการเสนอขายหลักทรัพย์ และร่างหนังสือชี้ชวน (Filing) ต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เพื่อเข้าสู่กระบวนการปรับโครงสร้างทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการ โดยบริษัทฯ คาดว่าจะสามารถดำเนินการแปลงหนี้เป็นทุนพร้อมเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แล้วเสร็จภายในสิ้นปีนี้ตามที่กำหนดในแผนฟื้นฟูกิจการ โดยมีวัตถุประสงค์ให้งบการเงินประจำปี 2567 ของบริษัทฯ มีส่วนของผู้ถือหุ้นเป็นบวก ซึ่งเป็นหนึ่งในเงื่อนไขความสำเร็จของการฟื้นฟูกิจการ เพื่อให้หลักทรัพย์ของบริษัทฯ สามารถกลับมาซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ได้อีกครั้ง สร้างความเชื่อมั่นให้แก่เจ้าหนี้ ผู้ถือหุ้นเดิม และนักลงทุน ในการให้การสนับสนุนบริษัท และร่วมเป็นส่วนหนึ่งของบริษัทฯ ที่จะกลับมาเติบโตอย่างแข็งแกร่ง และสร้างผลกำไรที่ได้อย่างยั่งยืน



## 5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		ม.ค.-มิ.ย.			
		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2567	2566	2567	2566
<b>อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)</b>					
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	2.45	2.24	2.47	2.35
<b>อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)</b>					
อัตรากำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	ร้อยละ	8.45	17.87	8.43	19.15
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิ	ร้อยละ	3.04	18.75	3.26	18.82
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	n/a	n/a	n/a	n/a
<b>อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)</b>					
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	1.07	7.02	1.15	6.60
<b>อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)</b>					
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	n/a	n/a	n/a	n/a
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	n/a	n/a	n/a	n/a
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	2.91	3.60	2.91	3.55
อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA	เท่า	9.30	8.45	9.30	8.78
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน	เท่า	1.44	2.06	1.44	2.00

### ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

#### อัตราส่วนสภาพคล่อง (Current Ratio)

= สินทรัพย์หมุนเวียน (ไม่รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย) / หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมรายรับ ด้านการขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้)

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

= กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน / รายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว)

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

= กำไร (ขาดทุน) สุทธิ / รายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว)

#### อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity)

= กำไร (ขาดทุน) สุทธิ / ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย

#### อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Total Asset)

= กำไร (ขาดทุน) สุทธิ / สินทรัพย์รวมเฉลี่ย

#### อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)

= (เงินกู้ยืมระยะสั้น + หนี้สินระยะยาวรวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) / ส่วนของผู้ถือหุ้น

#### อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Total Debt to Equity)

= หนี้สินรวม / ส่วนของผู้ถือหุ้น

**อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย (Interest Coverage Ratio)**

= กำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 และผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (EBITDA) / ดอกเบี้ยจ่าย

**อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA (Net Debt to EBITDA)**

= (หนี้สินรวม - เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด) / EBITDA

**อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (Debt Service Coverage Ratio)**

= EBITDAR / (การชำระคืนหนี้สินระยะยาวและหนี้สินตามสัญญาเช่า + ดอกเบี้ยจ่าย + ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่)

## 6. รายการระหว่างกัน

6.1 บริษัทฯ มีรายการระหว่างกันที่สำคัญกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ และนิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง สำหรับงวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2567 ดังนี้

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน วันที่ 30 มิถุนายน 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	
กระทรวงการคลัง	- กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ โดยถือหุ้นประมาณ ร้อยละ 47.86	<p>1. กระทรวงการคลังกู้เงินจากสถาบันการเงินต่างประเทศให้บริษัทฯ กู้ต่อ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู</li> <li>- ดอกเบี้ยรอดตัดบัญชี</li> </ul> <p>2. บริษัทฯ มีรายการเช่าที่ดินจากที่ราชพัสดุ</p> <p>3. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบินให้แก่กระทรวงการคลัง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดรายได้รวม</li> <li>- ยอดลูกหนี้คงค้าง</li> </ul>	<p>13,037.63</p> <p>453.09</p> <p>3.63</p> <p>0.00</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>- ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1 และ 2</p> <p>- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p> <p>- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p>

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน วันที่ 30 มิถุนายน 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	
ธนาคารออมสิน	- กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารออมสิน	<p>1. บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารออมสินจำนวนเงิน 3,500 ล้านบาท มีการใช้วงเงินกู้</p> <p>- ยอดเงินคงค้าง 3,500.00</p> <p>- ดอกเบี้ยจ่าย 59.28</p> <p>- ดอกเบี้ยค้างจ่าย 59.28</p> <p>2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้บริการเช่าพื้นที่และบริการอื่น ๆ แก่ธนาคารออมสิน</p> <p>- ยอดรายได้รวม 0.25</p>	3,500.00	3,500.00	3,500.00	<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
			สำหรับงวดหกเดือน วันที่ 30 มิถุนายน 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	
ธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่ง ประเทศไทย	- กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นราย ใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุม ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่ง ประเทศไทย	1. บริษัทฯ ทำสัญญาเงินกู้ยืมระยะ ยาวกับธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่ง ประเทศไทย - ยอดเงินคงค้าง - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยรอตตัดบัญชี  2. บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับ ธนาคารเพื่อการส่งออกและ นำเข้าแห่งประเทศไทยจำนวน เงิน 1,500 ล้านบาท มีการใช้ วงเงินกู้ - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยรอตตัดบัญชี	-      1,519.50 11.42	-      1,508.18 22.63	605.90      1,485.55 22.18	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของ ธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่ เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1 และ 3 - การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของ ธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่ เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1
ธนาคารอิสลามแห่ง ประเทศไทย	- กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นราย ใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุม ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย	1. บริษัทฯ ทำสัญญาเงินกู้ยืม ระยะยาวกับธนาคารอิสลาม แห่งประเทศไทย - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยรอตตัดบัญชี	1,653.25 74.75	1,579.31 139.89	1,273.73 78.36	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของ ธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่ เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1 และ 3

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน วันที่ 30 มิถุนายน 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	- กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้ควบคุมธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) โดยผ่านทางธนาคารแห่งประเทศไทย และกองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนา ระบบสถาบันการเงิน	1. บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) จำนวนเงิน 3,000 ล้านบาท				- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน <u>หมายเหตุ</u> - อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2565-67 เป็นอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม
		มีการใช้วงเงินกู้				
		- ยอดเงินคงค้าง	2,260.73	2,260.73	2,260.73	
		- ดอกเบี้ยจ่าย	38.22	76.86	76.86	
		- ดอกเบี้ยค้างจ่าย	38.22	76.86	76.86	
		2. บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) จำนวนเงิน 3,500 ล้านบาท				
มีการใช้วงเงินกู้						
- ยอดเงินคงค้าง	3,500.00	3,500.00	3,500.00			
- ดอกเบี้ยจ่าย	19.84	39.90	39.90			
	- ดอกเบี้ยค้างจ่าย	19.84	39.90	39.90		

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน วันที่ 30 มิถุนายน 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	
		3. บริษัทฯ ขายหุ้นกู้ให้แก่ ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน) - มูลค่าหุ้นกู้ - ดอกเบี้ยตามแผนฟื้นฟู	832.00 6.19	832.00 12.48	832.00 12.48	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของ ธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่ เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1
		4. บริษัทฯ ขายบริการให้เช่า สำนักงาน ตู้ ATM ค่าน้ำ-ไฟ และ Lease line แก่ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้ค้าง	1.27 0.00	2.58 0.21	2.72 0.16	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		5. บริษัทฯ ซื้อบริการรับ-ส่ง เงิน สดของบริษัทฯ และจ่ายให้กับ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้าง	0.17 0.13	0.00 0.13	0.00 0.13	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน วันที่ 30 มิถุนายน 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	
บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด	- กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นราย ใหญ่ของบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด และของบริษัทฯ	1. บริษัทฯ ซื้อบริการฝากส่ง ไปรษณีย์ในประเทศและ ต่างประเทศ และซื้ออุปกรณ์ จาก บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด  - ยอดค่าใช้จ่ายรวม	0.14	0.38	0.27	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
การท่องเที่ยว แห่งประเทศไทย	- กระทรวงการคลังซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นราย ใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุม การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	1. บริษัทฯ จ่ายค่าโฆษณา และ ส่งเสริมการขาย ให้แก่ การ ท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย  - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหน้าที่คงค้าง  2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสาร เครื่องบิน และ ให้เช่า สำนักงานแก่การท่องเที่ยวแห่ง ประเทศไทย  - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.00 0.52  15.22 5.55	1.32 0.52  4.57 0.87	0.00 0.52  16.17 5.23	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน  - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน



นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน วันที่ 30 มิถุนายน 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	
บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)	- กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นราย ใหญ่ ของบริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	1. บริษัทฯ จ่ายค่าโฆษณา ให้แก่ บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.00 - ยอดเจ้าหนี้ค้าง 0.00 - เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู 0.76 - ดอกเบี้ยรูดัดบัญชี 0.14	0.00 0.00 0.76 0.14	0.00 0.00 0.86 0.16	0.00 0.87 - -	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)	- กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นราย ใหญ่ ของ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	1. บริษัทฯ ซื้อมันนํารถยนต์และ น้ำมันหล่อลื่นจากบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.00 - ยอดเจ้าหนี้ค้าง 1.46 - เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู 1.13 - ดอกเบี้ยรูดัดบัญชี 0.37	0.00 1.46 1.13 0.37	0.00 0.13 1.26 0.23	0.00 0.17 1.17 0.33	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน วันที่ 30 มิถุนายน 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	
		2. บริษัทฯ ข่ายบัตรโดยสาร เครื่องบิน ให้แก่บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) - ยอดขายได้รวม	14.09	28.07	16.33	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ปตท. น้ำมัน และการค้าปลีก จำกัด (มหาชน)	- บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)เป็นผู้ ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน) ในสัดส่วนร้อยละ 75	1. บริษัทฯ ซื้อมันเชื้อเพลิง อากาศยานชนิด JET A-1 และ น้ำมันเชื้อเพลิงรถยนต์จาก บริษัท ปตท. น้ำมันและการค้า ปลีก จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหน้าที่คงค้าง - เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยรอตตัดบัญชี	4,158.88 416.53 603.27 223.00	7,183.63 665.95 644.03 144.00	6,255.97 376.24 591.10 201.98	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน วันที่ 30 มิถุนายน 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสาร เครื่องบิน ให้แก่บริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน)  - ยอดรายได้รวม	4.90	11.84	8.83	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ท่าอากาศยาน ไทย จำกัด (มหาชน)	- กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นราย ใหญ่ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	1. บริษัทฯ ประกอบกิจการและเช่า พื้นที่ในเขตท่าอากาศยานต่าง ๆ เพื่อใช้สำหรับจอดอากาศยาน จอดพาดหน้า ขนถ่ายสินค้า เก็บ อุปกรณ์ภาคพื้นดิน เก็บตู้คอน เทนเนอร์ ที่ทำการสำนักงาน สายการบิน และบริการอื่น ๆ จากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)  - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้าง	4,252.53  1,089.79	6,676.54  889.86	3,865.62  890.11	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน วันที่ 30 มิถุนายน 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	
		<p>2. บริษัทฯ มีรายได้จากการขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และได้รับส่วนแบ่งรายได้ 2% จากการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน (Passenger Service Charges) ให้กับบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)</p> <p>- ยอดรายได้รวม 33.05</p> <p>- ยอดลูกหนี้ค้าง 110.44</p>				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท โทรคมนาคม แห่งชาติจำกัด (มหาชน)	- กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	<p>1. บริษัทฯ ขายหุ้นกู้ให้แก่ บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน)</p> <p>- มูลค่าหุ้นกู้ 933.00</p> <p>- ดอกเบี้ยตามแผนฟื้นฟู 6.94</p>				<p>- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p> <p>- ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1</p>

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน วันที่ 30 มิถุนายน 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	
		2. บริษัทฯ ขายหุ้นกู้ให้แก่ บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) - มูลค่าหุ้นกู้ - ดอกเบี้ยตามแผนฟื้นฟู	415.00 3.09	415.00 6.22	415.00 6.22	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของ ธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่ เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1
		3. บริษัทฯ เช่าช่องสัญญา อินเทอร์เน็ตจากบริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติจำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้าง - เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	0.00 0.00 9.20 2.26	0.00 9.60	0.00 9.60	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน วันที่ 30 มิถุนายน 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	
สถาบันการบินพลเรือน	- กระทรวงการคลังซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมสถาบันการบินพลเรือน	1. บริษัทฯ จัดส่งนักบินบริษัทฯ ไปอบรมด้านกิจการบิน จากสถาบันการบินพลเรือน - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง - เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยรอดัดบัญชี	0.00 7.19 1.91	0.00 9.35 0.88	10.00 - -	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด (บริษัทย่อย)	- บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 55 - ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นายชาย เอี่ยมศิริ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด - นายกรกฎ ชาติะสิงห์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด	1. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ ให้แก่ บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	1.95 0.31	3.53 0.30	6.20 1.04	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน วันที่ 30 มิถุนายน 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	
	- นายตรีศ พรหมโบล บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่ง กรรมการของบริษัท ไทย-อะ มาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด					
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิส เซส จำกัด (บริษัทย่อย)	- บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท วิงสแปน เซอร์วิส เซส จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม - ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นางจันทร์ภา โชติกเสถียร บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรง ตำแหน่งกรรมการของ บริษัท วิงสแปน เซอร์วิส เซส จำกัด	1. บริษัทฯ ซื้บริการจัดส่ง พนักงานแรงงานภายนอก เพื่อ ปฏิบัติงานในบริษัทฯ จาก บริษัท วิงสแปน เซอร์วิส เซส จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้าง	705.95 372.68	1,062.82 306.78	376.97 166.36	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน วันที่ 30 มิถุนายน 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	
		2. บริษัทฯ ให้บริการเช่าพื้นที่ สำนักงานและอุปกรณ์ สำนักงาน ให้แก่ บริษัท วิงส แปน เซอร์วิสเซส จำกัด  - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้ค้าง	281.23 282.67	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 - นายชวาล รัตนวราหะ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรง ตำแหน่งกรรมการของ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด  - นางอรอนงค์ ชูณหะมาน บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรง ตำแหน่งกรรมการของ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด	1.บริษัทฯ ให้บริการใช้เครื่องมือ และอุปกรณ์ในการฝึกอบรม ด้านการบิน และให้บริการเช่า พื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์ สำนักงาน ให้แก่ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด  - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้ค้าง	30.91 9.51	34.75 0.77	22.14 4.23	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2.บริษัทฯ ซื้อบริการ การ ฝึกอบรมพนักงานต้อนรับบน เครื่องบิน จากบริษัท ไทยไฟลท์ เทรนนิ่ง จำกัด  - ยอดค่าใช้จ่ายรวม	0.08	0.00	0.00	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน



นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน วันที่ 30 มิถุนายน 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	
		- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.45	0.00	0.00	
บริษัท ทัวร์เอ็องหลวง จำกัด (บริษัทย่อย)	- บริษัทฯ ถือหุ้นผ่านบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเอส จำกัด ประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม	1. บริษัทฯ จ่ายค่าตอบแทน (Commission) จากการ จำหน่ายผลิตภัณฑ์ของบริการ เอ็องหลวง ให้แก่บริษัท ทัวร์ เอ็องหลวง จำกัด  - ยอดค่าใช้จ่ายรวม  - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	     0.77  0.10	     2.16  0.18	     2.05  0.00	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน วันที่ 30 มิถุนายน 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	
		2. บริษัทฯ ขายทัวร์เอื้องหลวง ให้แก่บริษัททัวร์เอื้องหลวง จำกัด - ยอดรายได้รวม 11.53 - ยอดลูกหนี้ค้าง 2.17				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด (บริษัทย่อย)	- บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ร้อยละ 100 - ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นายชาย เอี่ยมศิริ บริษัทฯ แต่งตั้ง	1. บริษัทฯ ซื้อบริการ Block Space จากบริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 61.57 - ยอดเจ้าหนี้ค้าง 6.76				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตาม ราคาตลาด

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน วันที่ 30 มิถุนายน 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	
	<p>ให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการ ของบริษัทไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด</p> <p>- นายกรกฎ ชาติะสิงห์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่ง กรรมการของบริษัทไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด</p> <p>- นางจันทร์ภา โชติกเสถียร บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรง ตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด</p> <p>- นางเจด โฉม เทอดสิทธิ์ศักดิ์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรง ตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด</p>	<p>2. บริษัทฯ ให้บริการเช่าเครื่องบิน การบริการภาคพื้นดิน ลานจอด สนามบิน ค่าเบี้ยประกัน เครื่องบิน บัตรผ่านขึ้น เครื่องบิน ฝักนักบินใช้ เครื่องบินจำลอง และอาหาร ขึ้นเครื่องบิน</p> <p>- ยอดรายได้รวม</p> <p>- ยอดลูกหนี้ค้าง</p>	88.55	3,911.55	3,346.78	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตาม ราคาตลาด
			10,096.83	10,353.67	10,885.92	

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน วันที่ 30 มิถุนายน 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 - นางเจด โฉม เทอดศศิศักดิ์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรง ตำแหน่งกรรมการของบริษัท คอนเมือง 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 ครีวการบินภูเก็ต จำกัด (บริษัทร่วม)	- บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท ครีวการบิน ภูเก็ต จำกัด ประมาณร้อยละ 30 - ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นางวราภรณ์ ลือโรจน์วงศ์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรง ตำแหน่งกรรมการ ของบริษัท ครีวการบิน ภูเก็ต จำกัด	1. บริษัทฯ ซื้ออาหารและบริการ จากบริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหน้าที่คงค้าง - เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยรอดตัดบัญชี	153.24 11.17 15.36 5.08	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
			สำหรับงวดหกเดือน วันที่ 30 มิถุนายน 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2565	
	- นายรัฐ ริกสำรวจ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่ง กรรมการ ของบริษัท ครีวการบิน ภูเก็ต จำกัด					
บริษัท โรงแรมท่า อากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด (บริษัทร่วม)	-บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท โรงแรมท่า อากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด ประมาณร้อยละ 30 -ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นางวรางคณา ลือโรจน์วงศ์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรง ตำแหน่งกรรมการของบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด - นายเชิดพันธ์ โชติคุณ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรง ตำแหน่งกรรมการของบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด	1. บริษัทฯ ซื้บริการห้องพักจาก บริษัท โรงแรมท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ จำกัด สำหรับ ผู้โดยสารของบริษัทฯ - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้าง - เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยรอดัดบัญชี	0.66 0.00 1.62 0.54	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
			สำหรับงวดหกเดือน วันที่ 30 มิถุนายน 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 - นายชวาล รัตนวราหะ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรง ตำแหน่งกรรมการของ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	1. บริษัทฯ ซื้อบริการนำร่อง (Navigation) และเช่าอุปกรณ์ สื่อสารจากบริษัท วิทยุการบิน แห่งประเทศไทย จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้าง - เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยรอดตัดบัญชี	576.08 0.00 72.68 31.16	713.56 0.00 94.89 8.95	438.31 107.31 - -	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

#### หมายเหตุ

- หลังจากที่ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการและคำร้องขอแก้ไขแผนตามมติที่ประชุมของเจ้าหนี้เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2564 บริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับปรุงมูลหนี้สำหรับหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายโดยใช้วิธี  
ดอกเบี้ยที่แท้จริงและพิจารณาว่าหนี้สินทางการเงินก่อนปรับปรุง และหลังปรับปรุงมีผลแตกต่างกันอย่างมีสาระสำคัญหรือไม่สำหรับหนี้สินทางการเงินที่มีผลแตกต่างกันอย่างมากจะรับรู้หนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยใช้วิธีการคิดลดกระแสเงินสดด้วย  
อัตราดอกเบี้ยตลาด ผลแตกต่างระหว่างมูลค่าตามบัญชีของหนี้สินทางการเงินก่อนปรับปรุงและมูลค่าปัจจุบันของหนี้สินทางการเงินที่คำนวณใหม่ บริษัทฯ รับรู้เป็นกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้  
ดอกเบี้ยจ่ายด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด หากหนี้สินทางการเงินดังกล่าวไม่มีผลแตกต่างกันอย่างมาก บริษัทฯ จะปรับปรุงกระแสเงินสดภายใต้เงื่อนไขใหม่โดยใช้อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม ผลแตกต่างที่เกิดขึ้นจะรับรู้เป็นกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ใน  
งบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ดอกเบี้ยจ่ายด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม

- อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2565-67 เป็นอัตราตาม ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการ (วันที่ 15 มิถุนายน 2564)

2. เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินต่างประเทศผ่านผู้ถือหุ้นใหญ่ เป็นเงินกู้ยืมที่กระทรวงการคลังทำสัญญาเงินกู้กับสถาบันการเงินต่างประเทศ และกระทรวงการคลังได้ให้บริษัทกู้ยืมต่อ เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนที่แก้ไข เจ้าหนี้กลุ่มที่ 4 เจ้าหนี้เงินกู้ยืมจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ที่ไม่ใช่สถาบันการเงิน ปรับเปลี่ยนวิธีการชำระหนี้เป็นได้รับชำระหนี้ด้วยการแปลงหนี้เงินต้นเป็นหุ้นหุ้นสามัญ ตามแผนฟื้นฟูกิจการที่แก้ไข ดังนั้นบริษัทจึงปรับปรุงมูลหนี้ให้เป็นไปตามคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ วัตถุประสงค์หนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่าชุดธรรมโดยใช้วิธีคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด
3. เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนที่แก้ไข เจ้าหนี้กลุ่มที่ 6 เจ้าหนี้สถาบันการเงินไม่มีประกันปรับเปลี่ยนวิธีการชำระหนี้เป็นได้รับชำระหนี้ด้วยการแปลงหนี้เงินต้นเป็นหุ้นหุ้นสามัญ ตามแผนฟื้นฟูกิจการที่แก้ไข ด้วยเหตุนี้ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2567 บริษัทปรับปรุงมูลหนี้ให้เป็นไปตามคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ วัตถุประสงค์หนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่าชุดธรรมโดยใช้วิธีคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด

## 6.2 ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของรายการระหว่างกัน

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

## 6.3 ขั้นตอนการอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน

การเข้าทำรายการระหว่างกันข้างต้น เป็นไปตามธุรกิจปกติของบริษัทฯ และได้ดำเนินการอนุมัติตามขั้นตอนของบริษัทฯ ซึ่งมีมาตรการที่รัดกุม รวมทั้งกรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องนั้นๆ จะไม่มีส่วนในการอนุมัติการทำรายการ

## 6.4 นโยบายการทำรายการระหว่างกันในอนาคต

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