คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

1. บทสรุปผู้บริหาร

ปี 2567 เศรษฐกิจโลกยังคงทรงตัว โดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund : IMF) เปิดเผยรายงานเศรษฐกิจโลกขยายตัวประมาณร้อยละ 3.2 ซึ่งลดลงเล็กน้อยจากปีที่ผ่านมาที่ขยายตัวร้อยละ 3.3 และยังต่ำกว่าค่าเฉลี่ย 20 ปี (ปี 2543-2562) ที่เฉลี่ยร้อยละ 3.7 ต่อปี โดยเศรษฐกิจสหรัฐอเมริกามีแนวโนมขยายตัวดีกวาที่คาดการณ์ด้วยแรงหนุนจากการบริโภค ขณะที่สาธารณรัฐประชาชนจีน ญี่ปุน และอินเดียมีแนวโนมขยายตัวต่ำกวาที่คาดการณ์ ทั้งนี้ การฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลกมีความแตกต่างกันในแต่ละประเทศ บางประเทศยังคงได้รับผลกระทบจากความไม่แน่นอนของนโยบายและความเสี่ยงด้านภูมิรัฐศาสตร์ ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนและค่าครองชีพเพิ่มสูงขึ้น ทำให้หลายประเทศใช้นโยบายทางการเงินที่เคร่งครัดมากขึ้น รวมทั้งผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ

อย่างไรก็ตามในปี 2567 อุตสาหกรรมการบินโลกยังแสดงให้เห็นถึงการเติบโตทั้งความต้องการเดินทางของผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า อันเป็นผลมาจากความต้องการของผู้บริโภคและภาคธุรกิจ ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers: RPK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.4 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เท่ากับ 83.5% เพิ่มขึ้นจาก 82.2% โดยปี 2567 ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) สูงกว่าปี 2562 ก่อนการระบาดของโรคโควิด-19 ถึงร้อยละ 3.8 ปริมาณการขนส่งสินค้า (Revenue Freight Ton-Kilometers: RFTK) สูงกว่าปีก่อนร้อยละ 11.3 อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เท่ากับ 45.9% เพิ่มขึ้นจาก 44.3% ในส่วนของอุตสาหกรรมการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก สมาคมสายการบินเอเชียแปซิฟิก (Association of Asia Pacific Airlines: AAPA) รายงานว่าหลังการระบาดของโรคโควิด-19 สายการบินในภูมิภาคได้รับแรงหนุนจากการผ่อนคลายนโยบายวีซ่า ส่งผลให้ตลาดการเดินทางเพื่อพักผ่อนและธุรกิจเติบโตขึ้น โดยในช่วงปี 2567 ผู้โดยสารระหว่างประเทศมีจำนวนประมาณ 365 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 30.5 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers: ASK) ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 26.6 และ 28.0 ตามลำดับ อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เท่ากับ 81.6% เพิ่มขึ้นจาก 80.7% ในขณะที่ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (Available Dead Load Kilometers: ADTK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 14.6 ปริมาณการขนส่งสินค้า (RFTK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 14.9 อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เท่ากับ 61.0% เพิ่มขึ้นจาก 60.8%

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติรายงานภาพรวมเศรษฐกิจไทยปี 2567 ขยายตัวร้อยละ 2.5 เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 2.0 ในปี 2566 จากการบริโภคภาคเอกชนและการอุปโภคภาครัฐบาลขยายตัวร้อยละ 4.4 และร้อยละ 2.5 ตามลำดับ การลงทุนภาครัฐขยายตัวร้อยละ 4.8 การขยายตัวของการส่งออกสินค้า และการฟื้นตัวของภาคการท่องเที่ยวและบริการที่เกี่ยวเนื่อง โดยในปีนี้ ประเทศไทยมีนักท่องเที่ยวจำนวน 35.5 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 7.4 ล้านคนหรือร้อยละ 26.3 จากมาตรการยกเว้นการตรวจลงตรา (Visa Exemption) และนโยบาย Ease of Traveling จำนวนนักท่องเที่ยวเท่ากับร้อยละ 89.1 เมื่อเทียบกับช่วงปี 2562 โดยในปี 2567 นักท่องเที่ยวร้อยละ 72.6 มาจากภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ทั้งนี้ ประเทศที่มีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้าไทยสูงที่สุด 5 อันดับแรก ได้แก่ สาธารณรัฐประชาชนจีน มาเลเซีย สาธารณรัฐอินเดีย สาธารณรัฐเกาหลี และสหพันธรัฐรัสเซีย ในส่วนของจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางเข้าออกประเทศไทยผ่านท่าอากาศยานหลัก 6 แห่ง ในปี 2567 มีจำนวนรวมประมาณ 124.0 ล้านคน

เพิ่มขึ้นร้อยละ 17.1 โดยเป็นผู้โดยสารเดินทางระหว่างประเทศประมาณร้อยละ 61.8 หรือประมาณ 76.6 ล้านคน คิดเป็นอัตราเติบโตร้อยละ 28.1 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน

ปี 2567 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ยังคงดำเนินการตามแผนฟื้นฟูอย่างต่อเนื่อง โดยมีการดำเนินงานที่สำคัญ ได้แก่

- การปรับปรุงประสิทธิภาพฝูงบิน : รับมอบเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 6 ลำ แอร์บัส A330-300 จำนวน 2 ลำ และโบอิ้ง 787-9 จำนวน 1 ลำ

- การขยายเส้นทางบินเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการหารายได้จากกิจการขนส่ง : เพิ่มความถี่ของเที่ยวบินไปยังฮ่องกง สิงคโปร์ ไทเป มะนิลา เดนปาซาร์ ซิดนีย์ โตเกียว (นาริตะ) นาโกยา ปักกิ่ง คุนหมิง เซี่ยงไฮ้ เฉิงตู และภูเก็ต กลับมาให้บริการไปยังเพิร์ท ประเทศออสเตรเลีย โคลัมโบ ประเทศศรีลังกา เมืองมิลาน สาธารณรัฐอิตาลี ออสโล ราชอาณาจักรนอร์เวย์ และกรุงบรัสเซลส์ ราชอาณาจักรเบลเยียม รวมทั้ง เปิดเส้นทางบินใหม่ไปยังเมืองโกชิ สาธารณรัฐอินเดีย นอกจากนี้ ยังมีการเพิ่มเที่ยวบินสำหรับเทศกาลพิเศษ เช่น เพิ่มความถี่เที่ยวบินในประเทศช่วงเทศกาลสงกรานต์ และให้บริการเที่ยวบินพิเศษขนส่งผู้แสวงบุญพิธีฮัจย์ไปยังราชอาณาจักรซาอุดีอาระเบีย

- การหาประโยชน์จากทรัพย์สินรองที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจ : มีการจำหน่ายสินทรัพย์ ดังนี้
  - เครื่องบินแบบโบอิ้ง 747-400 จำนวน 1 ลำ โบอิ้ง 777-200 จำนวน 3 ลำ แอร์บัส A340-500 จำนวน 2 ลำ และแอร์บัส A340-600 จำนวน 4 ลำ
  - เครื่องยนต์อะไหล่ที่ไม่ได้ใช้งานแล้ว จำนวน 3 เครื่องยนต์
  - อสังหาริมทรัพย์ ได้แก่ บ้านพักกรุงลอนดอน สหราชอาณาจักร
  - ทรัพย์สินอื่นๆ

- การมุ่งมั่นรักษาสิ่งแวดล้อมเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน : บริษัทฯ พร้อมมุ่งสู่เป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ในปี 2593 โดยใช้หลักการ 3 ประการ ประกอบด้วย FROM PLANES TO PLANET (การบินเพื่อสิ่งแวดล้อม) FROM WASTE TO WEALTH (การพัฒนาเพื่อสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจ) FROM PURPLE TO PURPOSE (จากใจสู่เป้าหมายเพื่อความยั่งยืน) โดยได้ดำเนินโครงการต่างๆ ดังนี้
  - ลงนามบันทึกความเข้าใจกับบริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน) และบริษัท ปตท.น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน) เพื่อผลักดันการใช้เชื้อเพลิงอากาศยานแบบยั่งยืน (Sustainable Aviation Fuel : SAF) ร่วมกันลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก สอดคล้องกับมาตรฐานระดับโลกที่กำหนดโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) เพื่อผลักดันประเทศไทยสู่การเป็นประเทศที่คาร์บอนต่ำ เป็นการแสดงออกถึงการนำแนวคิดการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals - SDGs) มาปฏิบัติจริง เสริมสร้างการตระหนักรู้ในระดับสากลถึงความสำคัญของการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืนตามแนวทาง ESG ที่ทั่วโลกให้ความสำคัญ
  - ร่วมกับแบรนด์ CIRCULAR และ Thai Designer จาก 10 แบรนด์สินค้าแฟชั่นและไลฟ์สไตล์ ในการสร้างสรรค์สินค้าแฟชั่นและไลฟ์สไตล์ Collection พิเศษ โดยนำเครื่องแบบของการบินไทยที่ไม่ได้ใช้งานแล้วมาออกแบบเป็นสินค้าแฟชั่นไลฟ์สไตล์

- จัดกิจกรรม “FROM CART TO ART PIECE” กิจกรรมประกวดการออกแบบลวดลายกราฟิกบนรถคาร์ทที่ไม่ได้ใช้งานแล้ว มุ่งเน้นการนำวัสดุเหลือใช้กลับมาเพิ่มมูลค่าในรูปแบบที่สร้างสรรค์ พร้อมส่งเสริมเศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular Economy) เปิดโอกาสให้ นิสิต นักศึกษา ประชาชนทั่วไปได้แสดงความคิดสร้างสรรค์ ภายใต้แนวคิด Zero Waste Living

- การปรับโครงสร้างทุน : เพื่อสร้างความแข็งแกร่งทางการเงิน การเติบโตอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน สามารถดำเนินธุรกิจอย่างเต็มประสิทธิภาพ และแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินในระดับสากล โดยบริษัทฯ ดำเนินการแปลงหนี้เป็นทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการแล้วเสร็จในช่วงเดือนพฤศจิกายน 2567 ซึ่งประกอบด้วย (1) การแปลงหนี้เดิมของเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการแบบภาคบังคับเป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุน (Mandatory Conversion) โดยชำระหนี้เงินต้นคงค้างสำหรับเจ้าหนี้กลุ่มที่ 4 กระทรวงการคลัง รวมทั้งชำระหนี้เงินต้นคงค้างสำหรับเจ้าหนี้กลุ่มที่ 5 กลุ่มที่ 6 สถาบันการเงิน และเจ้าหนี้กลุ่มที่ 18-31 ผู้ถือหุ้นกู้ ในอัตราร้อยละ 24.50 ของภาระหนี้เงินต้น คิดเป็นมูลค่ารวมประมาณ 37,601.9 ล้านบาท หรือเท่ากับหุ้นสามัญเพิ่มทุนประมาณ 14,773.7 ล้านหุ้น (2) การแปลงหนี้เดิมเป็นทุนเพิ่มเติมโดยสมัครใจของเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ (Voluntary Conversion) คิดเป็นมูลค่าประมาณ 12,500.1 ล้านบาท หรือเท่ากับหุ้นสามัญเพิ่มทุนประมาณ 4,911.2 ล้านหุ้น (3) การใช้สิทธิแปลงดอกเบี้ยตั้งพักใหม่เป็นทุน คิดเป็นมูลค่าประมาณ 3,351.2 ล้านบาท หรือเท่ากับหุ้นสามัญเพิ่มทุนประมาณ 1,304.5 ล้านหุ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้เสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมก่อนการปรับโครงสร้างทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการ พนักงานของบริษัทฯ และบุคคลในวงจำกัด (Private Placement) ที่ราคาเสนอขาย 4.48 บาทต่อหุ้น มูลค่ารวม 22,987.2 ล้านบาท หรือเท่ากับหุ้นสามัญเพิ่มทุนประมาณ 5,131.07 ล้านหุ้น

ในปี 2567 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้รับรางวัลจากสถาบันต่างๆ อาทิ

- Readers’ Choice Awards 2024 ครั้งที่ 17 ของนิตยสาร DestinAsian นิตยสารท่องเที่ยวชั้นนำของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก รวม 5 รางวัล ได้แก่ สายการบินยอดเยี่ยม (Best Airlines) อันดับ 3 สายการบินที่ให้บริการชั้นพรีเมียมยอดเยี่ยม (Best Airlines : Premium Classes) อันดับ 3 สายการบินที่ให้บริการชั้นประหยัดยอดเยี่ยม (Best Airlines : Economy Class) อันดับ 3 โปรแกรมสะสมไมล์ยอดเยี่ยม (Best Frequent-Flier Programs) อันดับ 3 และสายการบินที่ให้บริการสื่อสาระบันเทิงบนเครื่องบินยอดเยี่ยม (Best In-Flight Entertainment) อันดับ 5
- รางวัลจากสกายแทรกซ์ประจำปี 2567 (The 2024 Skytrax World Airline Awards) ได้แก่ สายการบินที่ให้บริการภาคพื้นในสนามบินที่ดีที่สุดในโลก (World’s Best Airport Services) อันดับ 6 สายการบินที่มีพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินที่ดีที่สุดในโลก (World’s Best Airline Cabin Crew) อันดับ 8 และสายการบินที่มีพนักงานให้บริการที่ดีที่สุดในเอเชีย (Best Airline Staff in Asia) อันดับ 8
- ทราเวล แอนด์ เลเชอร์ (Travel & Leisure World’s Best Awards 2024) จัดอันดับให้เป็นสายการบินที่ให้บริการระหว่างประเทศที่ดีที่สุดในโลก (Best International Airlines in 2024) อันดับ 8

- รางวัลทีทีจี ทราเวล อวอร์ด ครั้งที่ 33 ประจำปี 2567 โดยจัดอันดับจากการลงคะแนนของผู้อ่านนิตยสาร TTG Travel Trade Publishing บริษัทฯ ได้รับรางวัล TTG Travel Hall of Fame และรางวัล Best Inflight Service ทั้งนี้ บุคคลหรือองค์กรที่ได้รางวัล TTG Travel Hall of Fame จะเป็นบุคคลหรือองค์กรที่ได้รางวัลเดียวกันติดต่อกันเป็นเวลา 10 ปี ซึ่งการบินไทยได้รับรางวัลสายการบินยอดเยี่ยมแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ติดต่อกันครบ 10 ปี และได้รับเกียรติบันทึกใน TTG Travel Hall of Fame ตั้งแต่ปี 2559 ถึงปัจจุบัน
- รางวัล Guest Experience of the Year จากโครงการ "Taste of Thai Tales" ที่มอบประสบการณ์การรับประทานอาหารไทยร่วมสมัยจากวัตถุดิบท้องถิ่นเพื่อสนับสนุนชุมชน ในงาน Travel Daily Media-Travel Trade Excellence Awards 2024

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 บริษัทฯ มีเครื่องบินที่ใช้ทำการบินทั้งสิ้น 79 ลำ โดยมีอัตราการใช้ประโยชน์ของเครื่องบินเฉลี่ย 13.2 ชั่วโมง มีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 16.14 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 17.3 มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้น 11,416 ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร (21.0%) และปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้น 8,473 ล้านคน-กิโลเมตร (19.6%) เมื่อเทียบกับปีก่อน อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) ปรับตัวลดลงจาก 79.7% ในปีก่อนเป็น 78.8% และมีรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) อยู่ที่ 2.98 บาท ต่ำกว่าปีก่อนร้อยละ 2.6 และสำหรับด้านการขนส่งสินค้ามีปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ADTK) เพิ่มขึ้น 711 ล้านตัน-กิโลเมตร (24.8%) และปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) เพิ่มขึ้น 378 ล้านตัน-กิโลเมตร (25.5%) เมื่อเทียบกับปีก่อน อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ยเพิ่มขึ้นจาก 51.7% ในปีก่อนเป็น 52.0%

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ทั้งสิ้น 187,989 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 26,922 ล้านบาท (16.7%) สาเหตุหลักมาจากรายได้จากกิจการขนส่งที่เพิ่มขึ้น 24,035 ล้านบาท (16.2%) โดยรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น 22,231 ล้านบาท (16.7%) เนื่องจากการเพิ่มจำนวนเที่ยวบิน และเส้นทางบินที่ให้บริการ เพื่อรองรับปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น โดยในปีนี้ บริษัทฯ ได้เพิ่มความถี่เที่ยวบินในเส้นทางภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก เช่น โตเกียว (นาริตะ) นาโกยา ปักกิ่ง เซี่ยงไฮ้ ฮ่องกง ไทเป เป็นต้น และกลับมาให้บริการในเส้นทางบินสู่เมืองเพิร์ท โคลัมโบ มิลาน ออสโล และบรัสเซลส์ นอกจากนี้ยังเปิดเส้นทางบินใหม่ไปยังเมืองโกชิ ทำให้บริษัทฯ มีเครือข่ายเส้นทางบินให้บริการครอบคลุม 64 จุดบิน ใน 27 ประเทศทั่วโลก โดยเป็น 8 จุดบินในประเทศ (ไม่รวมกรุงเทพมหานคร) ส่วนรายได้จากค่าระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์เพิ่มขึ้น 1,804 ล้านบาท (11.7%) จากปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 25.5 ถึงแม้ว่ารายได้พัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วยลดลงร้อยละ 10.2 นอกจากนี้บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีรายได้จากกิจการอื่นเพิ่มขึ้น 1,632 ล้านบาท (17.7%) โดยส่วนใหญ่มาจากรายได้หน่วยธุรกิจที่เพิ่มขึ้นจากจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินของสายการบินลูกค้าที่เพิ่มขึ้น และมีรายได้อื่นๆ เพิ่มขึ้น 1,255 ล้านบาท (34.7%) ส่วนค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 25,618 ล้านบาท (21.2%) ตามปริมาณการผลิตและ/หรือปริมาณการขนส่ง จำนวนเที่ยวบิน จุดบิน และผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานเพิ่มสูงขึ้นจากหลายปัจจัย เช่น ค่าใช้จ่ายซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยานซึ่งเพิ่มขึ้นจากประมาณการค่าซ่อมที่สูงขึ้นตามจำนวนเครื่องบินที่ใช้ในการปฏิบัติการบินเพิ่มขึ้น ค่าบริการการบินเพิ่มขึ้นเนื่องจากอัตราค่าบริการภาคพื้นที่สูงขึ้น ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณาเพิ่มขึ้นตามการจองบัตรโดยสารที่เพิ่มสูงขึ้น และค่าใช้จ่ายอื่นที่เพิ่มสูงขึ้น ส่งผลให้บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีกำไร

จากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) เท่ากับ 41,515 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1,304 ล้านบาท (3.2%)

บริษัทฯ และบริษัทย่อยรับรู้ต้นทุนทางการเงิน (ซึ่งเป็นการรับรู้ต้นทุนทางการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9: TFRS 9) จำนวน 18,781 ล้านบาท ซึ่งสูงกว่าปีก่อน 3,170 ล้านบาท (20.3%) และมีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียวสุทธิเป็นค่าใช้จ่ายรวม 49,260 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักจากรายการขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้ประมาณ 45,271 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลขาดทุนทางบัญชีที่เกิดขึ้นเพียงครั้งเดียวจากการแปลงหนี้เป็นทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการ (โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ “ขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้” หน้า 13) ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ และปรับปรุงสินค้าคงเหลือในกลุ่มที่ไม่มีฝูงบิน หักลบกับการปรับปรุงรายได้บัตรโดยสารและค่าธรรมเนียมบัตรโดยสารที่หมดอายุ ส่งผลให้ปี 2567 บริษัทฯ และบริษัทย่อยขาดทุนสุทธิจำนวน 26,901 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนกำไรสุทธิ 28,123 ล้านบาท โดยเป็นขาดทุนส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 26,934 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 6.26 บาท ในขณะที่ปีก่อนกำไร 12.87 บาทต่อหุ้น โดยมี EBITDA หลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน รวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) จำนวน 41,839 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 1,036 ล้านบาท (2.4%)

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานปี 2567

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

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) - งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

	ม.ค.-ธ.ค.			
	2567	2566	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	**187,989**	**161,067**	**+26,922**	**+16.7**
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	154,968	132,737	+22,231	+16.7
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์	17,268	15,464	+1,804	+11.7
- รายได้กิจการอื่น	10,877	9,245	+1,632	+17.7
- อื่นๆ	4,876	3,621	+1,255	+34.7
ค่าใช้จ่ายรวม	**146,474**	**120,856**	**+25,618**	**+21.2**
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	50,474	47,765	+2,709	+5.7
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบิน	96,000	73,091	+22,909	+31.3
กำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	**41,515**	**40,211**	**+1,304**	**+3.2**
ต้นทุนทางการเงิน	18,781	15,611	+3,170	+20.3
กำไรจากการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	**22,734**	**24,600**	**-1,866**	**-7.6**
ปรับปรุงรายได้บัตรโดยสารที่หมดอายุ	4,136	-	+4,136	-
ปรับปรุงค่าธรรมเนียมสำหรับบัตรโดยสารที่หมดอายุ	539	-	+539	-
กำไรที่เกิดจากตราสารอนุพันธ์	106	-	+106	-
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	63	64	-1	-1.6
กำไรจากการขายสินทรัพย์	51	469	-418	-89.1
ปรับปรุงค่าชดเชยวันหยุดสำหรับพนักงานที่พ้นสภาพ	-	(92)	+92	+100.0
ปรับปรุงค่าชดเชยเบี้ยเลี้ยงเดินทางในการปฏิบัติการบิน	-	(250)	+250	+100.0
ปรับปรุงค่าเช่าพื้นที่สำนักงานดอนเมือง	-	(400)	+400	+100.0
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9	(22)	(106)	+84	+79.2
โครงการร่วมใจจากองค์กร	(25)	(281)	+256	+91.1
เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างงาน	(119)	(16)	-103	-643.8
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(906)	(1,066)	+160	+15.0
ปรับปรุงสินค้าคงเหลือในกลุ่มที่ไม่มีฝูงบิน	(1,329)	-	-1,329	-
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์	(6,483)	(77)	-6,406	-8,319.5
กำไร (ขาดทุน) จากการปรับโครงสร้างหนี้	(45,271)	3,956	-49,227	-1,244.4
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	(26,526)	26,801	-53,327	-199.0
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	(26,901)	28,123	-55,024	-195.7
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	**(26,934)**	**28,096**	**-55,030**	**-195.9**
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	(6.26)	12.87	-19.13	-148.6

		ม.ค.-ธ.ค.			
		2567	2566	เปลี่ยนแปลง	
				จำนวน	%
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ					
EBITDA หลังหักค่าเช่าเครื่องบิน	(ล้านบาท)	41,839	42,875	-1,036	-2.4
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	16.14	13.76	+2.38	+17.3
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	65,696	54,280	+11,416	+21.0
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	51,741	43,268	+8,473	+19.6
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	78.8	79.7		-0.9
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-ก.ม.)	2.98	3.06	-0.08	-2.6
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	3,575	2,864	+711	+24.8
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	1,859	1,481	+378	+25.5
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	52.0	51.7		+0.3
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	431,320	340,825	+90,495	+26.6
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-กม.)	9.17	10.21	-1.04	-10.2
จำนวนเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 31 ธ.ค.	(ลำ)	79	70	+9	+12.9
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	323,289	270,618	+52,671	+19.5
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	13.2	12.2	+1.0	+8.2
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		35.2935	34.8022	+0.4913	+1.4
1 EUR : THB		38.1751	37.6238	+0.5513	+1.5
100 JPY : THB		23.3253	24.8223	-1.4970	-6.0
อัตราแลกเปลี่ยน ณ 31 ธ.ค.					
1 USD : THB		34.1461	34.3876	-0.2415	-0.7
1 EUR : THB		35.7819	38.3988	-2.6169	-6.8
100 JPY : THB		21.8877	24.5752	-2.6875	-10.9
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	104.64	113.01	-8.37	-7.4

หมายเหตุ : EBITDA หลังหักค่าเช่าเครื่องบิน = รายได้ (ไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ และกำไรที่เกิดจากตราสารอนุพันธ์) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) ขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้ ต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 ปรับปรุงสินค้าคงเหลือในกลุ่มที่ไม่มีฝูงบิน และผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ) หักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน รวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำน วณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour)

สรุปผลการดำเนินงาน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

รายได้

ในปี 2567 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) จำนวน 187,989 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 26,922 ล้านบาท (16.7%) โดยมีรายละเอียดของรายได้ ดังนี้

- **รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน**

เป็นรายได้ส่วนใหญ่ของบริษัทฯ คิดเป็นร้อยละ 82.4 ของรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) มีจำนวน 154,968 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 22,231 ล้านบาท (16.7%)

ตารางแสดงข้อมูลรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน จำแนกตามภูมิภาค – บริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	2567	2566	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
เส้นทางบินภายในประเทศ	8,300	6,576	+1,724	+26.2
เส้นทางบินระหว่างประเทศ	146,668	126,161	+20,507	+16.3
เอเชีย	79,623	68,442	+11,181	+16.3
ยุโรป	52,637	45,937	+6,700	+14.6
ออสเตรเลีย	14,408	11,782	+2,626	+22.3
รวมรายได้ค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกิน (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว)	**154,968**	**132,737**	**+22,231**	**+16.7**

ตารางแสดงข้อมูลการดำเนินงานด้านการขนส่งผู้โดยสาร จำแนกตามภูมิภาค – บริษัทฯ และบริษัทย่อย

	เปลี่ยนแปลงจากปีก่อน (%)		อัตราการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	
	ปริมาณการผลิต (ASK)	ปริมาณการขนส่ง (RPK)	2567	2566
เส้นทางบินภายในประเทศ	-5.7	-3.3	91.0	88.7
เส้นทางบินระหว่างประเทศ	+22.3	+20.8	78.3	79.3
เอเชีย	+21.2	+22.9	75.1	74.1
ยุโรป	+19.5	+16.3	82.6	84.8
ออสเตรเลีย	+38.3	+29.0	78.3	83.9
รวม	**+21.0**	**+19.6**	**78.8**	**79.7**

- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 19.6 คิดเป็นเงินประมาณ 26,000 ล้านบาท ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 21.0 เนื่องจากในปี 2567 บริษัทฯ มีการเพิ่มจำนวนเที่ยวบิน และเส้นทางบินที่ให้บริการเพื่อรองรับปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น โดยเพิ่มความถี่เที่ยวบินในเส้นทางภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก เช่น โตเกียว (นาริตะ) นาโกยา ปักกิ่ง เซี่ยงไฮ้ ฮ่องกง ไทเป เป็นต้น และกลับมาให้บริการในเส้นทางบินสู่เมืองเพิร์ท โคลัมโบ มิลาน ออสโล และบรัสเซลส์ นอกจากนี้ยังเปิดเส้นทางบินใหม่ไปยังเมืองโกชิ

- อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารปรับตัวลดลงจาก 79.7% เป็น 78.8% โดยมีสาเหตุหลักมาจากการแข่งขันที่เพิ่มขึ้นในอุตสาหกรรมการบิน การกลับมาเปิดให้บริการของสายการบินอื่น ๆ เพิ่มขึ้น และปัจจัยเศรษฐกิจอื่น ๆ ซึ่งส่งผลต่อการลดลงของอัตราการบรรทุกผู้โดยสาร นอกจากนี้ บริษัทฯ กลับไปให้บริการในเส้นทางบิน เช่น เพิร์ท ซึ่งยังอยู่ระหว่างการสร้างการรับรู้ในกลุ่มลูกค้า

ตารางแสดงข้อมูลรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย – บริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : บาท/คน-กิโลเมตร	2567	2566	เปลี่ยนแปลง	
			บาท	%
เส้นทางบินภายในประเทศ	3.93	3.00	+0.93	+31.0
เส้นทางบินระหว่างประเทศ	2.95	3.06	-0.11	-3.6
เอเชีย	3.32	3.50	-0.18	-5.1
ยุโรป	2.64	2.68	-0.04	-1.5
ออสเตรเลีย	2.48	2.62	-0.14	-5.3
รวมรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	**2.98**	**3.06**	**-0.08**	**-2.6**

- รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) เท่ากับ 2.98 บาท ต่ำกว่าปีก่อน 0.08 บาท คิดเป็นเงินประมาณ 4,100 ล้านบาท โดยถึงแม้ว่าบริษัทฯ จะสามารถเพิ่มรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยจากเส้นทางการบินในประเทศ จากการรับโอนเครื่องบินจากไทยสมายล์ ทำให้บริษัทฯ สามารถบริหารจัดการได้ดีขึ้น แต่รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยในเส้นทางบินระหว่างประเทศลดลง เนื่องจากการแข่งขันที่สูงขึ้น จากการกลับมาเปิดให้บริการของสายการบินอื่น ๆ เพิ่มขึ้น

- **รายได้จากค่าระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์**

รายได้จากค่าระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์ คิดเป็นร้อยละ 9.2 ของรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) มีจำนวน 17,268 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1,804 ล้านบาท (11.7%) เป็นผลมาจากมีปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ เพิ่มขึ้นร้อยละ 25.5 คิดเป็นเงินประมาณ 3,800 ล้านบาท เนื่องจากจำนวนเครื่องบินที่ให้บริการเพิ่มขึ้น รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) เท่ากับ 9.17 บาท ต่ำกว่าปีก่อน 1.04 บาท หรือคิดเป็นเงินประมาณ 1,900 ล้านบาท เนื่องจากราคาตลาดที่ลดลงจากสภาพการแข่งขันที่เพิ่มขึ้น ในขณะที่มีอัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์เฉลี่ย 52.0% เพิ่มขึ้นจากปีก่อนที่เฉลี่ย 51.7%

- **รายได้กิจการอื่น** ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจ ได้แก่ การบริการภาคพื้น ครัวการบิน การบริการคลังสินค้า และรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่นๆ เช่น การซ่อมเครื่องบิน เป็นต้น รวมจำนวน 10,877 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1,632 ล้านบาท (17.7%) โดยหลักมาจากจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินของสายการบินลูกค้าที่เพิ่มขึ้นตามการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบิน และการเพิ่มขึ้นของกิจการสนับสนุนอื่น ๆ เนื่องจากการให้บริการซ่อมเครื่องบินให้แก่บุคคลภายนอกเพิ่มขึ้น

- **รายได้อื่นๆ** ประกอบด้วย ดอกเบี้ยรับ รายได้ค่าปรับ และรายได้อื่นๆ มีจำนวน 4,876 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1,255 ล้านบาท (34.7%) สาเหตุหลักจากดอกเบี้ยรับเพิ่มขึ้นจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดที่เพิ่มขึ้น

ค่าใช้จ่าย

ในปี 2567 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) 146,474 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 25,618 ล้านบาท (21.2%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- **ค่าน้ำมันเครื่องบิน** จำนวน 50,474 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 34.5 ของค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) เพิ่มขึ้น 2,709 ล้านบาท (5.7%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากปริมาณการใช้น้ำมันที่เพิ่มขึ้นตามจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น และอัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐเฉลี่ยที่อ่อนค่าลงจาก 34.8 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐในปีก่อนหน้า เป็น 35.3 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ หรือคิดเป็นร้อยละ 1.4 ถึงแม้ว่าราคาน้ำมันเฉลี่ยจะปรับลดลงกว่าปีก่อนที่ร้อยละ 7.4

- **ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน** มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 96,000 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 22,909 ล้านบาท (31.3%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.			
	2567	2566	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว)				
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	11,964	10,069	+1,895	+18.8
ค่าบริการการบิน	18,332	14,034	+4,298	+30.6
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	4,983	4,000	+983	+24.6
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	20,428	11,038	+9,390	+85.1
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	13,026	11,389	+1,637	+14.4
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	1,065	2,967	-1,902	-64.1
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	7,701	5,882	+1,819	+30.9
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	9,239	7,240	+1,999	+27.6
ค่าใช้จ่ายอื่น	9,262	6,472	+2,790	+43.1
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบิน	**96,000**	**73,091**	**+22,909**	**+31.3**

สรุปค่าใช้จ่ายที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญ ได้แก่

- ค่าใช้จ่ายในส่วนที่แปรผันตามปริมาณการผลิตและ/หรือปริมาณการขนส่ง และ/หรือจำนวนผู้โดยสาร (Variable Cost) รวมทั้งสิ้น จำนวน 61,748 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 16,587 ล้านบาท (36.7%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- ค่าบริการการบิน ประกอบด้วย ค่าบริการภาคพื้น ค่าธรรมเนียมท่าอากาศยาน ค่าบริการควบคุมการจราจรทางอากาศ และค่าบริการการบินอื่นๆ ซึ่งโดยหลักประกอบไปด้วยค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับห้องรับรองพิเศษสำหรับผู้โดยสาร มีจำนวน 18,332 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4,298 ล้านบาท (30.6%) สาเหตุหลักเกิดจากจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น ค่าบริการการบินต่อเที่ยวปรับตัวสูงขึ้น รวมทั้งการอ่อนค่าของเงินบาท

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ โดยหลักประกอบด้วย ค่าเบี้ยเลี้ยงนักบินและลูกเรือเมื่อปฏิบัติหน้าที่บนเที่ยวบิน ค่าโรงแรมที่พักและยานพาหนะในต่างประเทศสำหรับนักบินและลูกเรือที่ค้างคืน มีจำนวน 4,983 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 983 ล้านบาท (24.6%) จากจำนวนเที่ยวบินและจุดบินที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งค่าใช้จ่ายจากการบินต่อเที่ยวบินเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งมาจากค่าเบี้ยเลี้ยงเดินทางที่แปรผันตามชั่วโมงบิน ค่าที่พัก เป็นต้น

- ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน มีจำนวน 20,428 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 9,390 ล้านบาท (85.1%) สาเหตุหลักเกิดจาก (1) ค่าใช้จ่ายซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยานและเครื่องยนต์ของเครื่องบินแบบแอร์บัส A320-200 ที่เพิ่มขึ้น เนื่องมาจากเครื่องบินที่รับโอนมาจากไทยสมายล์มีการส่งซ่อมใหญ่ตามรอบการใช้งาน และตั้งประมาณการค่าซ่อมแซมเพิ่มขึ้นจากเดิมที่บริษัทไทยสมายล์ตั้งไว้ในอัตราที่ต่ำกว่าที่คาดว่าจะเกิดขึ้น (2) การตั้งสำรองและการจ่ายชำระรายเดือนตามสัญญาให้แก่ผู้ให้บริการที่เพิ่มขึ้นจากการรับมอบเครื่องบินใหม่รวมทั้งชั่วโมงปฏิบัติการบินที่เพิ่มขึ้น รวมทั้ง อัตราค่าซ่อมแซมรายเดือนตามสัญญาที่เพิ่มขึ้นจากการที่เดิมบริษัทฯ ได้ส่วนลดจากการเจรจาขอลดอัตราค่าซ่อมแซมในช่วงเข้าแผนฟื้นฟูกิจการ (3) ค่าซ่อมแซมและบำรุงอากาศยานที่มีการเรียกเก็บจริงสูงกว่าจำนวนที่ตั้งสำรองไว้ ซึ่งบางส่วนมาจากการส่งซ่อมในปี 2566 แต่มีการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายในช่วงปี 2567 และ (4) ในปี 2567 บริษัทฯ ได้รับใบลดหนี้จากการซ่อมเครื่องยนต์เป็นจำนวนที่ต่ำกว่าปีก่อน

- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ ประกอบด้วย ค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) และค่าเช่าสินทรัพย์สิทธิการใช้ประเภทอื่นที่มีอายุสัญญาน้อยกว่า 12 เดือน มีจำนวน 1,065 ล้านบาท ลดลง 1,902 ล้านบาท (64.1%) โดยมีสาเหตุหลักจากสัญญาเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) ครบอายุสัญญากลับไปเป็นการจ่ายค่าเช่ารายเดือนตามสัญญาเช่าดำเนินงานตามปกติ ทำให้ไม่เกิดการรับรู้ค่าใช้จ่ายค่าเช่าเครื่องบิน

- ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป มีจำนวนรวม 7,701 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,819 ล้านบาท (30.9%) สาเหตุหลักเกิดจากจำนวนผู้โดยสาร และราคาวัตถุดิบที่เพิ่มขึ้น รวมถึงค่าใช้จ่ายพัสดุและอะไหล่สิ้นเปลืองที่เพิ่มขึ้นตามการซ่อมบำรุงที่เพิ่มขึ้น

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา มีจำนวน 9,239 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,999 ล้านบาท (27.6%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากค่าใช้จ่ายและค่าธรรมเนียมในการสำรองที่นั่งที่เพิ่มขึ้นตามปริมาณการจองเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นจากจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น และการอ่อนค่าของเงินบาทเนื่องจากค่าใช้จ่ายและค่าธรรมเนียมส่วนใหญ่อยู่ในสกุลเงินตราต่างประเทศ รวมทั้งมีการประมาณการค่าใช้จ่ายค่าตอบแทนให้แก่ตัวแทนจำหน่ายที่สามารถสร้างยอดขายได้ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด

- ค่าใช้จ่ายคงที่ (Fixed Cost) ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และค่าใช้จ่ายอื่น มีจำนวนรวม 34,252 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 6,322 ล้านบาท (22.6%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน โดยหลักประกอบด้วย เงินเดือนพนักงาน ค่าจ้างแรงงานภายนอก ค่าล่วงเวลา และสวัสดิการอื่น ๆ (ไม่รวมสำรองเงินชดเชยพนักงานที่เข้าร่วมโครงการร่วมใจจากองค์กร และเงินชดเชยกรณีเลิกจ้าง) มีจำนวน 11,964 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,895 ล้านบาท (18.8%) สาเหตุหลักเกิดจากการปรับเพิ่มอัตราการจ่ายเงินเดือนของนักบินและลูกเรือที่เคยปรับลดในช่วงโควิด-19 การปรับเพิ่มอัตราเงินเดือนประจำปีของพนักงาน การเพิ่มขึ้นของจำนวนพนักงาน และการจ้างแรงงานภายนอก เพื่อรองรับการเติบโตของธุรกิจ

- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย มีจำนวน 13,026 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,637 ล้านบาท (14.4%) สาเหตุหลักจากการรับมอบเครื่องบินเพิ่มขึ้น โดยประกอบด้วยเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 6 ลำ เครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 2 ลำ และเครื่องบินแบบโบอิ้ง 787-9 จำนวน 1 ลำ

- ค่าใช้จ่ายอื่นๆ โดยหลักประกอบด้วย ค่าเช่าสำนักงาน ค่าสาธารณูปโภคต่าง ๆ รวมถึงค่าจ้างเหมาจ่ายผู้ให้บริการหรือแรงงานภายนอก ซึ่งเป็นการให้บริการทั่วไปที่เกิดขึ้นเป็นประจำ เช่น บริการการบำบัดขยะและกากอุตสาหกรรม การตรวจสอบคุณภาพน้ำเสีย หรือบริการซักรีด เป็นต้น มีจำนวน 9,262 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,790 ล้านบาท (43.1%) สาเหตุหลักจากค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นตามการให้บริการที่เพิ่มขึ้นและการปรับอัตราของผู้ให้บริการ ซึ่งรวมถึงค่าเบี้ยประกันภัย ค่าพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ค่าจ้างเหมางานภายนอก เป็นต้น

- **ต้นทุนทางการเงิน** มีจำนวน 18,781 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 3,170 ล้านบาท (20.3%) สาเหตุหลักเกิดจากการบันทึกดอกเบี้ยของสัญญาเช่าดำเนินงาน จากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 (TFRS 16) มาใช้ในส่วนของการรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงานที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งการรับรู้ต้นทุนทางการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 (TFRS 9) เรื่องเครื่องมือทางการเงิน สำหรับหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการในส่วนที่ได้รับคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์

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

ปรับปรุงค่าธรรมเนียมสำหรับบัตรโดยสารที่หมดอายุ จำนวน 539 ล้านบาท จากการรับรู้รายได้ค่าธรรมเนียมของบัตรโดยสารที่หมดอายุ โดยเป็นค่าธรรมเนียมบัตรโดยสารในช่วงเดือนมีนาคม 2562 - มิถุนายน 2566 ที่บริษัทฯ มีนโยบายขยายอายุจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ซึ่งการรับรู้รายได้ดังกล่าวเกิดจากการที่ผู้โดยสารไม่ได้ทำการขอคืนภายในระยะเวลาที่กำหนด

กำไรที่เกิดจากตราสารอนุพันธ์ มีจำนวน 106 ล้านบาท บริษัทฯ ทำธุรกรรมที่เป็นเงินตราต่างประเทศ ดังนั้น ความเสี่ยงต่อความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนจึงเกิดขึ้น ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนได้รับการจัดการภายใต้นโยบายที่ได้รับอนุมัติให้มีการใช้สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า โดยบริษัทฯ ได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงอันเนื่องจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน ซึ่งเป็นปัจจัยที่ไม่สามารถควบคุมได้ ดังนั้น เพื่อลดความผันผวนของรายการผลกำไรหรือผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในงบการเงิน บริษัทฯ จึงได้มีการวางแผนในการจัดหาเงินทุน และการใช้เครื่องมือทางการเงินในการทำธุรกรรมที่เหมาะสม ได้แก่ Cross Currency Swap (CCS) ในช่วงที่ตลาดเงินเอื้ออำนวยและการแลกเปลี่ยนล่วงหน้า (Forward Contract) เพื่อจัดหาเงินชำระหนี้ในสกุลเงินที่บริษัทมีภาระผูกพันในอนาคต ซึ่งเป็นสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ โดยแลกเปลี่ยนจากสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ เป็นสกุลเงินบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 34.2.1)

ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม ประกอบด้วย บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ตโฮเต็ล จำกัด บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด และบริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด มีจำนวน 63 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 1 ล้านบาท

กำไรจากการขายสินทรัพย์ จำนวน 51 ล้านบาท ประกอบด้วย

- กำไรจากการขายเครื่องบิน และเครื่องยนต์ สุทธิเป็นเงิน จำนวน 49 ล้านบาท
- กำไรจากการขายสินทรัพย์อื่นๆ จำนวน 2 ล้านบาท

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 จำนวน 22 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการรับชำระหนี้ลูกหนี้การค้า

โครงการร่วมใจจากองค์กร Mutual Separation Plan (“MSP”) เงินชดเชยสำหรับพนักงานที่เข้าโครงการ MSP B C และ D ที่ได้รับอนุมัติให้ขยายระยะเวลาการพ้นสภาพ จำนวน 25 ล้านบาท

เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างงาน จำนวน 119 ล้านบาท โดยเป็นการจ่ายค่าชดเชยพนักงานกรณีเลิกจ้างพนักงานทั้งในและต่างประเทศ อันเนื่องมาจากบริษัทฯ เข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ มีความจำเป็นต้องปรับปรุงองค์กรทุกๆ ด้าน เพื่อลดต้นทุนและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน

ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ จำนวน 906 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Gain) จำนวน 297 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักจากการแข็งค่าของเงินสกุลบาทต่อเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ ยูโร และเยน เมื่อเทียบ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 กับ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 ส่งผลให้มูลค่าเงินกู้รวมทั้งหนี้สินตามสัญญาเช่าเครื่องบิน สินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศ ภายหลังการแปลงมูลค่าลดลง ในขณะที่ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Loss) จำนวน 1,203 ล้านบาท

ปรับปรุงสินค้าคงเหลือในกลุ่มที่ไม่มีฝูงบิน จำนวน 1,329 ล้านบาท สาเหตุจากการปรับปรุงนโยบายการตั้งประมาณค่าเผื่อมูลค่า สำหรับสินค้าคงเหลืออะไหล่เครื่องบินที่ยกเลิกการใช้งาน (Non Fleet)

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน จำนวน 6,483 ล้านบาท จากการด้อยค่าเครื่องบิน และเครื่องยนต์ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 27)

ขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้ จำนวน 45,271 ล้านบาท โดยเป็นผลขาดทุนทางบัญชีที่เกิดขึ้นเพียงครั้งเดียวจากการแปลงหนี้เป็นทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการที่บริษัทฯ โดยผลขาดทุนทางบัญชีส่วนใหญ่ประมาณ 40,582 ล้านบาท เกิดจากการใช้สิทธิแปลงหนี้เป็นทุนของเจ้าหนี้ที่ราคาตามแผนฟื้นฟูกิจการซึ่งต่ำกว่ามูลค่ายุติธรรม และส่วนที่เหลือมาจากการแปลงหนี้เป็นทุนของเจ้าหนี้ที่ได้รับการชำระหนี้ที่เร็วกว่ากำหนดที่ระบุไว้ในแผนฟื้นฟูกิจการ อย่างไรก็ดี รายการดังกล่าวเป็นผลขาดทุนทางบัญชีซึ่งเป็นรายการที่เกิดขึ้นเพียงครั้งเดียวที่ไม่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และไม่ได้ส่งผลต่อการออกจากการฟื้นฟูกิจการ เนื่องจากส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ภายหลังการปรับโครงสร้างทุนยังคงเป็นบวก

EBITDA หลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบินรวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) ของปี 2567 มีจำนวน 41,839 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 1,036 ล้านบาท (2.4%)

3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.	
	2567	2566
เครื่องบิน	3,164	5,303
อื่นๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	821	164
รวม	**3,985**	**5,467**

ในปี 2567 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 3,985 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 1,482 ล้านบาท ประกอบด้วย

- การลงทุนในส่วนที่เกี่ยวกับเครื่องบิน จำนวน 3,164 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นการซื้อเครื่องยนต์อะไหล่งานปรับปรุงห้องโดยสารและผังที่นั่งของเครื่องบิน และอะไหล่เครื่องบินหมุนเวียน
- การลงทุนในสินทรัพย์ถาวรอื่นๆ จำนวน 821 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในเครื่องมืออุปกรณ์การให้บริการซ่อมบำรุงของฝ่ายช่าง

สภาพคล่อง

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 84,212 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 28.8 ของสินทรัพย์รวม เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 จำนวน 31,273 ล้านบาท (59.1%)

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่างๆ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.	
	2567	2566
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	55,235	43,905
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(26,213)	(15,759)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	3,044	(9,454)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนเงิน ที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(772)	(282)
ผลกระทบจากผลขาดทุนจากการด้อยค่าด้านเครดิต ที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(21)	(11)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น	**31,273**	**18,399**

ในปี 2567 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 55,235 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 11,330 ล้านบาท ในขณะที่มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 26,213 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 10,454 ล้านบาท สาเหตุหลักจากเงินจ่ายล่วงหน้าตามสัญญาจัดหาเครื่องบิน การลงทุนในตั๋วเงินที่มีสิทธิไถ่ถอนคืนได้ และเงินฝากประจำ รวมทั้งซื้อเครื่องยนต์อะไหล่และอะไหล่เครื่องบินหมุนเวียน อย่างไรก็ตาม มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 3,044 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 12,498 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เกิดจากการขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการ ถึงแม้ว่าจะมีการจ่ายชำระคืนหนี้สินตามสัญญาเช่าเครื่องบิน จ่ายชำระดอกเบี้ยหุ้นกู้ และจ่ายชำระดอกเบี้ยเงินกู้ยืมระยะยาว เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 มีจำนวน 84,212 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 31,273 ล้านบาท จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 ซึ่งมีอยู่จำนวน 52,939 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 7)

เครื่องบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเครื่องบินที่ใช้ทำการบินจำนวน 79 ลำ และมีเครื่องบินของบริษัทฯ ที่ไม่ได้ใช้ดำเนินงาน จำนวน 7 ลำ

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมจำนวน 292,508 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 จำนวน 53,517 ล้านบาท (22.4%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 ธ.ค. 2567		31 ธ.ค. 2566		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	84,212	28.8	52,939	22.2	+31,273	+59.1
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	1,734	0.6	2,103	0.9	-369	-17.5
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ	49,063	16.8	39,034	16.3	+10,029	+25.7
สินทรัพย์หมุนเวียน	**135,009**	**46.2**	**94,076**	**39.4**	**+40,933**	**+43.5**
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	37,025	12.7	44,579	18.6	-7,554	-16.9
สินทรัพย์สิทธิการใช้	75,367	25.7	65,048	27.2	+10,319	+15.9
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ	45,107	15.4	35,288	14.8	+9,819	+27.8
รวมสินทรัพย์	**292,508**	**100.0**	**238,991**	**100.00**	**+53,517**	**+22.4**

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 135,009 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 46.2 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 จำนวน 40,933 ล้านบาท (43.5%) โดยมีรายการที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญ ได้แก่

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด มีจำนวน 84,212 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 จำนวน 31,273 ล้านบาท (59.1%) โดยมีเงินสดสุทธิที่ได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานและกิจกรรมจัดหาเงิน สูงกว่าเงินสดสุทธิที่ใช้ไปในกิจกรรมลงทุน (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 7.1)

- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย มีจำนวน 1,734 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 จำนวน 369 ล้านบาท (17.5%) สาเหตุหลักจากการโอนจัดประเภทเครื่องบินแบบโบอิ้ง 777-300 จำนวน 6 ลำ ไปยังที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ การจำหน่ายสินทรัพย์ ได้แก่ เครื่องบินรวม 10 ลำ ประกอบด้วย เครื่องบินแบบโบอิ้ง 747-400 จำนวน 1 ลำ โบอิ้ง 777-200 จำนวน 3 ลำ แอร์บัส A340-500 จำนวน 2 ลำ และแอร์บัส A340-600 จำนวน 4 ลำ ที่ดิน บ้านพักกรุงลอนดอน สหราชอาณาจักร และเครื่องยนต์อะไหล่ และการบันทึกผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบินและเครื่องยนต์ ประกอบด้วยการบันทึกผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบินแบบโบอิ้ง 777-200 จำนวน 6 ลำ แอร์บัส A340-500 จำนวน 1 ลำ แอร์บัส A380-800 จำนวน 6 ลำ และเครื่องยนต์อะไหล่ จำนวน 4 เครื่องยนต์ อย่างไรก็ตาม มีการโอนจัดประเภทเครื่องบินแบบแอร์บัส A380-800 จำนวน 6 ลำ จากที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ มาเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 11)

- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 49,063 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 จำนวน 10,029 ล้านบาท (25.7%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 16,586 ล้านบาท จากการลงทุนในตั๋วเงินที่มีสิทธิไถ่ถอนคืนได้ เงินฝากประจำที่มีระยะเวลาครบกำหนดชำระมากกว่า 3 เดือน แต่ไม่เกิน 1 ปี และหุ้นกู้ที่ครบกำหนดภายใน 1 ปี ที่เพิ่มขึ้น (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.2, 8, 9, 10)

ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ มีจำนวน 37,025 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 12.7 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 จำนวน 7,554 ล้านบาท (16.9%) สาเหตุหลักจากการบันทึกค่าเผื่อผลขาดทุนจากการด้อยค่ารวม 6,165 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็นผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน จำนวน 5,883 ล้านบาท นอกจากนั้นเป็นผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องยนต์อะไหล่ และอุปกรณ์การบินหมุนเวียนที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งมีการโอนจัดประเภทเครื่องบินแบบแอร์บัส A380-800 จำนวน 6 ลำ และเครื่องยนต์อะไหล่ ไปเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ถือไว้เพื่อขาย และการบันทึกค่าเสื่อมราคาสำหรับงวด ทั้งนี้ มีการโอนจัดประเภทเครื่องบินแบบโบอิ้ง 777-300 จากสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายมายังที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ รวมทั้งมีการจัดหาเครื่องยนต์อะไหล่ และอุปกรณ์เครื่องบินหมุนเวียน (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 11, 13)

สินทรัพย์สิทธิการใช้ มีจำนวน 75,367 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 25.7 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ประกอบด้วยสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสัญญาเช่าดำเนินงานสินทรัพย์ถาวรอื่น เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 เป็นจำนวน 10,319 ล้านบาท (15.9%) สาเหตุหลักจากการรับมอบเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 6 ลำ แอร์บัส A330-300 จำนวน 2 ลำ และโบอิ้ง 787-9 จำนวน 1 ลำ ถึงแม้จะมีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับงวดก็ตาม (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 14)

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 45,107 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 15.4 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 เป็นจำนวน 9,819 ล้านบาท (27.8%) สาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของเงินจ่ายล่วงหน้าตามสัญญาจัดหาเครื่องบิน และเงินวางหลักประกันตราสารอนุพันธ์ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 12, 15, 16, 17, 34.2.1)

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 หนี้สินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย มีจำนวน 246,919 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 จำนวน 35,214 ล้านบาท (12.5%) โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 ธ.ค. 2567		31 ธ.ค. 2566		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ หนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของ หนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน	67,077	27.1	67,009	23.8	+68	+0.1
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	9,510	3.9	7,187	2.5	+2,323	+32.3
หนี้สินระยะยาว	119,231	48.3	157,231	55.7	-38,000	-24.2
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	51,101	20.7	50,706	18.0	+395	+0.8
รวมหนี้สิน	**246,919**	**100.0**	**282,133**	**100.0**	**-35,214**	**-12.5**

หนี้สินหมุนเวียน มีจำนวน 67,077 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 27.1 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 จำนวน 68 ล้านบาท (0.1%) สาเหตุจากรายได้รับล่วงหน้าเพิ่มขึ้น 1,178 ล้านบาท จากการจำหน่ายบัตรโดยสารล่วงหน้าตามจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น ถึงแม้ว่าหนี้สินหมุนเวียนอื่น และเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่นจะลดลง 824 ล้านบาทและ 236 ล้านบาท ตามลำดับ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.2, 20, 21)

หนี้สินระยะยาวรวมส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี มีจำนวน 128,741 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 52.2 ของหนี้สินทั้งหมด ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 จำนวน 35,677 ล้านบาท (21.7%) สาเหตุหลักจากการที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดสรรหุ้นสามัญให้แก่เจ้าหนี้จากการแปลงหนี้เป็นทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการ การจ่ายชำระคืนหนี้สินตามสัญญาเช่า การจ่ายชำระดอกเบี้ยหุ้นกู้ ดอกเบี้ยเงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน และดอกเบี้ยเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน (หมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 6.2, 7.3, 18, 19)

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 51,101 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 20.7 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 จำนวน 395 ล้านบาท (0.8%) สาเหตุหลักเกิดจากประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 5,240 ล้านบาท (17.9%) จากประมาณการหนี้สินระยะยาว สำหรับค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน รายการสำรองค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่นๆ สำหรับรายการซ่อมที่จะต้องจ่ายเงินในอนาคตตามสัญญา ซึ่งบริษัทฯ มีภาระผูกพันภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานในการซ่อมบำรุงเครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่นๆ ตลอดอายุสัญญาเช่า รวมถึงการเตรียมสภาพเครื่องบินก่อนการส่งมอบคืนตามที่ผู้ให้เช่ากำหนดเมื่อสิ้นสุดสัญญาเช่า โดยบริษัทฯ ประมาณการค่าซ่อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตามชั่วโมงบิน รอบการบิน รอบการซ่อมใหญ่ และอายุสัญญาเช่า ซึ่งคำนวณตามสัดส่วนระยะเวลาที่บริษัทฯ ใช้งาน และประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับผลประโยชน์พนักงานเพิ่มขึ้น 1,791 ล้านบาท (37.5%) จากการปรับสมมติฐานอัตราการขึ้นเงินเดือนโดยนักคณิตศาสตร์ประกันภัย อย่างไรก็ตาม เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้ไม่หมุนเวียนอื่นลดลง 6,536 ล้านบาท (41.6%) โดยหลักมาจากการจัดประเภทรายการเป็นเจ้าหนี้หมุนเวียน เนื่องจากเป็นภาระหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี ซึ่งบริษัทฯ เริ่มทยอยชำระตามแผนฟื้นฟูกิจการตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2567 เป็นต้นไป (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.2, 20, 22, 23, 24, 34.2.1)

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ และบริษัทย่อย มีจำนวน 45,589 ล้านบาท ในขณะที่ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 ติดลบจำนวน 43,142 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจำนวน 88,731 ล้านบาท (205.7%) จากการที่บริษัทฯ มีกำไรจากการดำเนินงานในระหว่างปี และผลจากการปรับโครงสร้างทุนภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.2.2, 31)

ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 บริษัทฯ มีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากภาระผูกพันที่มิได้แสดงในงบการเงิน จากหนังสือค้ำประกันที่ออกโดยธนาคารในประเทศและต่างประเทศ และภาระผูกพันที่จะต้องจ่ายในอนาคตตามสัญญาเช่าของเครื่องบิน และสัญญาจัดหาสินทรัพย์ ซึ่งอยู่ระหว่างการรอรับมอบ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 35)

สรุปผลการดำเนินงานงบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ในปี 2567 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ("บริษัทฯ") มีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ทั้งสิ้น 187,326 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 34,871 ล้านบาท (22.9%) สาเหตุสำคัญเนื่องจากรายได้จากกิจการขนส่งเพิ่มขึ้น 33,571 ล้านบาท (24.2%) โดยรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 31,768 ล้านบาท (25.8%) เป็นผลจากปริมาณการผลิตและการขนส่งที่เพิ่มขึ้น จากการที่บริษัทฯ กลับมาให้บริการในเส้นทางบินสู่เมืองเพิร์ท โคลัมโบ มิลาน ออสโล และบรัสเซลส์ นอกจากนี้ยังเปิดเส้นทางบินใหม่ไปยังเมืองโกชิ พร้อมทั้งเพิ่มความถี่เที่ยวบินในเส้นทางยอดนิยม เช่น โตเกียว (นาริตะ) นาโกยา ปักกิ่ง เซี่ยงไฮ้ ฮ่องกง ไทเป รวมทั้งให้บริการในเส้นทางภูมิภาคและเส้นทางภายในประเทศทดแทนสายการบินไทยสมายล์ ส่วนรายได้จากค่าระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์เพิ่มขึ้น 1,803 ล้านบาท (11.7%) จากปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) ที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 25.5 ถึงแม้ว่ารายได้พัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วยลดลงร้อยละ 10.2 นอกจากนี้รายได้กิจการอื่นเพิ่มขึ้น 226 ล้านบาท (2.2%) ตามจำนวนเที่ยวบิน และผู้โดยสารของสายการบินลูกค้าที่เพิ่มขึ้น และมีรายได้อื่นๆ เพิ่มขึ้น 1,074 ล้านบาท (31.0%) สำหรับค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) จำนวน 146,163 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 33,257 ล้านบาท (29.5%) ตามปริมาณการผลิตและ/หรือปริมาณการขนส่ง จำนวนเที่ยวบิน จุดบิน และผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานเพิ่มสูงขึ้นจากหลายปัจจัย เช่น ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยานซึ่งเพิ่มขึ้นจากประมาณการค่าซ่อมที่สูงขึ้นตามจำนวนเครื่องบินที่ใช้ในการปฏิบัติการบินเพิ่มขึ้น ค่าบริการการบินเพิ่มขึ้นเนื่องจากอัตราค่าบริการภาคพื้นที่สูงขึ้น ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณาเพิ่มขึ้นตามการจองบัตรโดยสารที่เพิ่มสูงขึ้น และค่าใช้จ่ายอื่นที่เพิ่มสูงขึ้น ส่งผลให้บริษัทฯ มีกำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) เท่ากับ 41,163 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1,614 ล้านบาท (4.1%)

บริษัทฯ มีต้นทุนทางการเงิน (ซึ่งเป็นการรับรู้ต้นทุนทางการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 : TFRS 9) จำนวน 18,780 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 3,801 ล้านบาท (25.4%) และมีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียวสุทธิเป็นค่าใช้จ่ายรวม 48,786 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่มาจากขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้ ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ ปรับปรุงสินค้าคงเหลือในกลุ่มที่ไม่มีฝูงบิน หักลบกับการปรับปรุงรายได้บัตรโดยสารที่หมดอายุ ปรับปรุงค่าธรรมเนียมสำหรับบัตรโดยสารที่หมดอายุ ส่งผลให้ปี 2567 บริษัทฯ ขาดทุนสุทธิจำนวน 26,757 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนกำไรสุทธิ 20,345 ล้านบาท หรือคิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 6.21 บาท ในขณะที่ปีก่อนกำไร 9.32 บาทต่อหุ้น โดยมี EBITDA หลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน รวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) มีจำนวน 41,473 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 8,933 ล้านบาท (27.5%)

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

	ม.ค.-ธ.ค.			
	2567	2566	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	**187,326**	**152,455**	**+34,871**	**+22.9**
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	154,968	123,200	+31,768	+25.8
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์	17,268	15,465	+1,803	+11.7
- รายได้กิจการอื่น	10,552	10,326	+226	+2.2
- อื่นๆ	4,538	3,464	+1,074	+31.0
ค่าใช้จ่ายรวม	**146,163**	**112,906**	**+33,257**	**+29.5**
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	50,474	44,263	+6,211	+14.0
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบิน	95,689	68,643	+27,046	+39.4
กำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	**41,163**	**39,549**	**+1,614**	**+4.1**
ต้นทุนทางการเงิน	18,780	14,979	+3,801	+25.4
กำไรจากการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	**22,383**	**24,570**	**-2,187**	**-8.9**
ปรับปรุงรายได้บัตรโดยสารที่หมดอายุ	4,136	-	+4,136	-
ปรับปรุงค่าธรรมเนียมสำหรับบัตรโดยสารที่หมดอายุ	539	-	+539	-
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 (กลับรายการ)	517	194	+323	+166.5
กำไรที่เกิดจากตราสารอนุพันธ์	106	-	+106	-
กำไรจากการขายสินทรัพย์	51	469	-418	-89.1
ปรับปรุงค่าชดเชยวันหยุดสำหรับพนักงานที่พ้นสภาพ	-	(92)	+92	+100.0
ปรับปรุงค่าชดเชยเบี้ยเลี้ยงเดินทางในการปฏิบัติการบิน	-	(250)	+250	+100.0
ปรับปรุงค่าเช่าพื้นที่สำนักงานดอนเมือง	-	(400)	+400	+100.0
ผลขาดทุนจากการปรับโครงสร้างธุรกิจกลุ่มธุรกิจการบิน	-	(9,013)	+9,013	+100.0
โครงการร่วมใจจากองค์กร	(25)	(281)	+256	+91.1
เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างงาน	(119)	(16)	-103	-643.8
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(908)	(58)	-850	-1,465.5
ปรับปรุงสินค้าคงเหลือในกลุ่มที่ไม่มีฝูงบิน	(1,329)	-	-1,329	-
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์	(6,483)	(77)	-6,406	-8,319.5
กำไร (ขาดทุน) จากการปรับโครงสร้างหนี้	(45,271)	3,956	-49,227	-1,244.4
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	(26,403)	19,002	-45,405	-238.9
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	**(26,757)**	**20,345**	**-47,102**	**-231.5**
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	(6.21)	9.32	-15.53	-166.6

		ม.ค.-ธ.ค.			
		2567	2566	เปลี่ยนแปลง	
				จำนวน	%
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ					
EBITDA หลังหักค่าเช่าเครื่องบิน	(ล้านบาท)	41,473	32,540	+8,933	+27.5
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	16.14	9.43	+6.71	+71.2
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	65,696	50,354	+15,342	+30.5
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	51,741	40,083	+11,658	+29.1
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	78.8	79.6		-0.8
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-ก.ม.)	2.98	3.06	-0.08	-2.6
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	3,575	2,864	+711	+24.8
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	1,859	1,481	+378	+25.5
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	52.0	51.7		+0.3
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	431,320	331,372	+99,948	+30.2
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-กม.)	9.17	10.21	-1.04	-10.2
จำนวนเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 31 ธ.ค.	(ลำ)	79	66	+13	+19.7
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	323,289	221,971	+101,318	+45.6
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	13.2	13.6	-0.4	-2.9
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		35.2935	34.8022	+0.4913	+1.4
1 EUR : THB		38.1751	37.6238	+0.5513	+1.5
100 JPY : THB		23.3253	24.8223	-1.4970	-6.0
อัตราแลกเปลี่ยน ณ 31 ธ.ค.					
1 USD : THB		34.1461	34.3876	-0.2415	-0.7
1 EUR : THB		35.7819	38.3988	-2.6169	-6.8
100 JPY : THB		21.8877	24.5752	-2.6875	-10.9
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	104.64	113.01	-8.37	-7.4

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

สินทรัพย์ งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวมจำนวน 292,150 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 จำนวน 54,722 ล้านบาท (23.0%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	31 ธ.ค. 2567		31 ธ.ค. 2566		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	84,012	28.7	52,359	22.0	+31,653	+60.5
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	1,734	0.6	2,103	0.9	-369	-17.5
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ	49,268	16.9	38,377	16.2	+10,891	+28.4
สินทรัพย์หมุนเวียน	**135,014**	**46.2**	**92,839**	**39.1**	**+42,175**	**+45.4**
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	36,979	12.7	44,556	18.8	-7,577	-17.0
สินทรัพย์สิทธิการใช้	75,345	25.8	65,042	27.4	+10,303	+15.8
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ	44,812	15.3	34,991	14.7	+9,821	+28.1
รวมสินทรัพย์	**292,150**	**100.0**	**237,428**	**100.0**	**+54,722**	**+23.0**

- สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 135,014 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 46.2 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 จำนวน 42,175 ล้านบาท (45.4%) สาเหตุหลักเกิดจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น 31,653 ล้านบาท และสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 16,566 ล้านบาท จากการลงทุนในตั๋วเงินที่มีสิทธิไถ่ถอนคืนได้ เงินฝากประจำที่มีระยะเวลาครบกำหนดชำระมากกว่า 3 เดือน แต่ไม่เกิน 1 ปี และหุ้นกู้ที่ครบกำหนดภายใน 1 ปี (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.2, 7.1, 8, 9, 10, 11)

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ มีจำนวน 36,979 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 12.7 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจำนวน 7,577 ล้านบาท (17.0%) สาเหตุหลักจากการบันทึกค่าเผื่อผลขาดทุนจากการด้อยค่ารวม 6,165 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็นผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน จำนวน 5,883 ล้านบาท นอกจากนั้นเป็นผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องยนต์อะไหล่ และอุปกรณ์การบินหมุนเวียนที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งมีการโอนจัดประเภทเครื่องบินแบบแอร์บัส A380-800 จำนวน 6 ลำ และเครื่องยนต์อะไหล่ ไปเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ถือไว้เพื่อขาย และการบันทึกค่าเสื่อมราคาสำหรับงวด ทั้งนี้ มีการโอนจัดประเภทเครื่องบินแบบโบอิ้ง 777-300 จากสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายมายังที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ รวมทั้งมีการจัดหาเครื่องยนต์อะไหล่ และอุปกรณ์เครื่องบินหมุนเวียน (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 11, 13)

สินทรัพย์สิทธิการใช้ มีจำนวน 75,345 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 25.8 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ซึ่งประกอบด้วยสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสัญญาเช่าดำเนินงานสินทรัพย์ถาวรอื่น เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 จำนวน 10,303 ล้านบาท (15.8%) สาเหตุหลักจากการรับมอบเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 6 ลำ แอร์บัส A330-300 จำนวน 2 ลำ และโบอิ้ง 787-9 จำนวน 1 ลำ ถึงแม้จะมีการบันทึกค่าเสื่อมราคาสำหรับงวดก็ตาม (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 14)

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 44,812 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 15.3 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 จำนวน 9,821 ล้านบาท (28.1%) สาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของเงินจ่ายล่วงหน้าตามสัญญาจัดหาเครื่องบิน และเงินวางหลักประกันตราสารอนุพันธ์ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 12, 15, 16, 17, 34.2.1)

หนี้สิน งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 บริษัทฯ มีหนี้สินรวมจำนวน 246,655 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 จำนวน 34,125 ล้านบาท (12.2%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	31 ธ.ค. 2567		31 ธ.ค. 2566		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ หนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของ หนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน	66,883	27.1	65,709	23.4	+1,174	+1.8
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	9,501	3.9	7,180	2.6	+2,321	+32.3
หนี้สินระยะยาว	119,217	48.3	157,231	56.0	-38,014	-24.2
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	51,054	20.7	50,660	18.0	+394	+0.8
รวมหนี้สิน	**246,655**	**100.0**	**280,780**	**100.0**	**-34,125**	**-12.2**

หนี้สินหมุนเวียน มีจำนวน 66,883 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 27.1 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 จำนวน 1,174 ล้านบาท (1.8%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้รับล่วงหน้า เพิ่มขึ้น 1,257 ล้านบาท จากการจำหน่ายบัตรโดยสารล่วงหน้าตามจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น ถึงแม้ว่าหนี้สินหมุนเวียนอื่นจะลดลง 817 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.2, 20, 21)

หนี้สินระยะยาวรวมส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี มีจำนวน 128,718 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 52.2 ของหนี้สินทั้งหมด ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 จำนวน 35,693 ล้านบาท (21.7%) โดยสาเหตุหลักจากการที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดสรรหุ้นสามัญให้แก่เจ้าหนี้จากการแปลงหนี้เป็นทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการ การจ่ายชำระคืนหนี้สินตามสัญญาเช่า การจ่ายชำระดอกเบี้ยหุ้นกู้ ดอกเบี้ยเงินกู้ยืมระยะยาวจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน และดอกเบี้ยเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน (หมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 6.2, 7.3, 18, 19)

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 51,054 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 20.7 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้น 394 ล้านบาท (0.8%) สาเหตุหลักเกิดจากประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 5,240 ล้านบาท (17.9%) จากประมาณการหนี้สินระยะยาว สำหรับค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน รายการสำรองค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่นๆ สำหรับรายการซ่อมที่จะต้องจ่ายเงินในอนาคตตามสัญญา ซึ่งบริษัทฯ มีภาระผูกพันภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานในการซ่อมบำรุงเครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่นๆ ตลอดอายุสัญญาเช่า รวมถึงการเตรียมสภาพเครื่องบินก่อนการส่งมอบคืนตามที่ผู้ให้เช่ากำหนดเมื่อสิ้นสุดสัญญาเช่า โดยบริษัทฯ ประมาณการค่าซ่อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตามชั่วโมงบิน รอบการบิน รอบการซ่อมใหญ่ และอายุสัญญาเช่า ซึ่งคำนวณตามสัดส่วนระยะเวลาที่บริษัทฯ ใช้งาน และประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับผลประโยชน์พนักงานเพิ่มขึ้น 1,788 ล้านบาท (37.7%) จากการปรับสมมติฐานอัตราการขึ้นเงินเดือนโดยนักคณิตศาสตร์ประกันภัย อย่างไรก็ตาม เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้ไม่หมุนเวียนอื่นลดลง 6,536 ล้านบาท (41.6%) โดยหลักมาจากการจัดประเภทรายการเป็นเจ้าหนี้หมุนเวียน เนื่องจากเป็นภาระหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี ซึ่งบริษัทฯ เริ่มทยอยชำระตามแผนฟื้นฟูกิจการตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2567 เป็นต้นไป (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.2, 20, 22, 23, 24, 34.2.1)

ส่วนของผู้ถือหุ้น งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 บริษัทฯ มีส่วนของผู้ถือหุ้นจำนวน 45,495 ล้านบาท ในขณะที่ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 ติดลบจำนวน 43,352 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจำนวน 88,847 ล้านบาท (204.9%) จากการที่บริษัทฯ มีกำไรจากการดำเนินงานในระหว่างปี และผลจากการปรับโครงสร้างทุนภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.2.2, 31)

4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

แนวโน้มอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจในปี 2568 จากรายงาน World Economic Outlook (WEO) ฉบับเดือนมกราคม 2568 โดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดว่าเศรษฐกิจโลกจะขยายตัวร้อยละ 3.3 ใกล้เคียงกับที่คาดการณ์ไว้ในเดือนตุลาคม 2567 การขยายตัวได้รับแรงสนับสนุนจากการฟื้นตัวในบางภูมิภาค เช่น สหรัฐอเมริกาจากการบริโภคที่แข็งแกร่งและตลาดแรงงานที่มั่นคง สาธารณรัฐประชาชนจีนจากมาตรการกระตุ้นทางการคลังที่ประกาศในเดือนพฤศจิกายน ซึ่งช่วยลดผลกระทบด้านลบต่อการลงทุนจากความไม่แน่นอนทางนโยบายการค้าและปัญหาในตลาดอสังหาริมทรัพย์ อย่างไรก็ตาม ในบางภูมิภาคมีการคาดการณ์อัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจที่ลดลง อาทิ ภูมิภาคยุโรปจากความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์และการชะลอตัวในภาคการผลิต เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) คาดการณ์ว่าปริมาณผู้โดยสารปี 2568 ในทุกภูมิภาคจะยังคงเติบโตต่อเนื่องและมีจำนวนผู้โดยสารเกินระดับก่อนการระบาดของโรคโควิด-19 สายการบินจะมีอัตรากำไรสุทธิที่สูงจากราคาน้ำมันที่ลดลง ซึ่งส่งผลต่อต้นทุนการดำเนินงานที่ลดลง อีกทั้ง มีอัตราการบรรทุกผู้โดยสารที่สูงจากปัญหาห่วงโซ่อุปทาน ในภาพรวมคาดว่าอุตสาหกรรมการบินโลกจะมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปีที่ร้อยละ 3.8 โดยภูมิภาคที่มีอัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปีสูงสุด ได้แก่ เอเชียแปซิฟิก ตะวันออกกลาง และแอฟริกา ที่ร้อยละ 5.1 ร้อยละ 4.1 และร้อยละ 3.7 ตามลำดับ ในส่วนของการขนส่งสินค้าทางอากาศคาดว่าปริมาณการขนส่งสินค้าจะขยายตัวร้อยละ 5.8 รายได้จากขนส่งสินค้าทางอากาศจะยังคงมีเสถียรภาพในปี 2568 และสูงกว่าระดับก่อนการระบาดของโรคโควิด-19 ถึงร้อยละ 30

ในส่วนของประเทศไทย สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติคาดการณ์แนวโน้มอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจในช่วงร้อยละ 2.3-3.3 โดยมีแนวโน้มขยายตัวดีขึ้นจากปี 2567 โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากรายจ่ายภาครัฐโดยเฉพาะรายจ่ายลงทุน การขยายตัวของอุปสงค์ภาคเอกชนภายในประเทศ การฟื้นตัวอย่างต่อเนื่องของภาคการท่องเที่ยวและบริการที่เกี่ยวเนื่อง รวมถึงการขยายตัวอย่างต่อเนื่องของการส่งออกสินค้า อย่างไรก็ดี ยังมีแนวโน้มที่จะเผชิญความเสี่ยงและข้อจำกัดสำคัญซึ่งอาจทำให้เศรษฐกิจขยายตัวต่ำกว่าที่คาดไว้ จากความเสี่ยงจากการดำเนินนโยบายเศรษฐกิจของสหรัฐอเมริกา และความขัดแย้งเชิงภูมิรัฐศาสตร์ที่ยังมีความไม่แน่นอนสูง สำหรับเป้าหมายจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้าไทยปี 2568 ของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) อยู่ที่ 39.0 ล้านคน ด้วยนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยว “Amazing Thailand Grand Tourism & Sports Year 2025” เพื่อยกระดับประเทศไทยสู่การเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวและกีฬาระดับโลก ผ่านกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยว ได้แก่ Grand Festivity : จัดให้มีกิจกรรมใหญ่ตลอดทั้งปี Grand Moment : การนำเสนอเส้นทางท่องเที่ยวมอบประสบการณ์ใหม่ Grand Privilege : บูรณาการ การช็อปปิ้ง แพ็กเกจทัวร์ ตั๋วเครื่องบิน และช่องทางการจ่ายเงินที่สะดวกและไร้รอยต่อ Grand Invitation : การเชิญบุคคลระดับโลกมาเยือนประเทศไทย ตลอดปี Grand Celebration : การจัดงานเฉลิมฉลองในเทศกาลต่างๆ การเปิดตัวกิจกรรมเหล่านี้จะช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวและเพิ่มจำนวนการเดินทางเข้า

มายังประเทศไทย ผลักดันให้ประเทศไทยให้เป็น Tourism Hub และเป็น Destination ของนักท่องเที่ยวทั่วโลก สอดคล้องกับการขับเคลื่อนประเทศให้เป็น Aviation Hub ซึ่งเป็น 1 ใน 8 วิสัยทัศน์พัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศภายใต้ Thailand vision : IGNITE THAILAND

บริษัทฯ มีแผนขยายฝูงบินและเพิ่มปริมาณการผลิต เพื่อให้สอดคล้องกับปริมาณความต้องการเดินทางที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยคาดว่าในปี 2568 จะมีรับมอบเครื่องบินแบบโบอิ้ง 787-9 จำนวน 2 ลำ แอร์บัส A330-300 จำนวน 1 ลำ และแอร์บัส A321neo จำนวน 1 ลำ นอกจากนั้น บริษัทฯ จะดำเนินการปรับปรุง (Retrofit) ที่นั่งภายในห้องโดยสารของเครื่องบินแบบแอร์บัส A320-200 ต่อเนื่องจากปี 2567 ซึ่งเป็นที่นั่งแบบชั้นธุรกิจ (Royal Silk Class) เพื่อความสะดวกสบายยิ่งขึ้นให้ผู้โดยสาร สามารถปรับเอนได้พร้อมที่พักศีรษะและที่พักขาที่ปรับระดับได้ นอกจากนี้ ตัวที่นั่งยังมาพร้อมฟังก์ชันตอบโจทย์การใช้งานที่ครบครันมากขึ้น มีระบบความบันเทิงแบบไร้สาย ซึ่งบริษัทฯ นับเป็นสายการบินแรกในประเทศไทยที่นำเสนอระบบความบันเทิงแบบไร้สายครบทุกที่นั่งสำหรับเส้นทางบินภายในประเทศ ในส่วนของแผนการปรับปรุง (Retrofit) ในระยะต่อไป บริษัทฯ มีแผนการปรับปรุงห้องโดยสารบนเครื่องบินแบบโบอิ้ง 777-300ER โดยจะมีที่นั่ง 3 ชั้นโดยสาร ได้แก่ Business Class Premium Economy Class และ Economy Class พร้อมทั้งติดตั้งระบบ Wi-Fi โดยยึดหลัก Customer Centric เพื่อยกระดับประสบการณ์การเดินทางของผู้โดยสาร

สำหรับแผนการจัดหาฝูงบินระยะยาว บริษัทฯ ลงนามข้อตกลงเช่าเครื่องบินแบบแอร์บัส A321neo จำนวน 8 ลำ โดยมีกำหนดส่งมอบในปี 2569 และ 2570 การเพิ่มฝูงบินลำตัวแคบนี้สอดคล้องกับแผนระยะยาวของบริษัทฯ ที่ต้องการปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงานและทดแทนเครื่องบินที่หมดสัญญาเช่าและรุ่นเก่าที่ปลดระวางออกจากฝูงบิน ทั้งนี้ ในไตรมาส 1 ปี 2567 บริษัทฯ ได้สั่งซื้อเครื่องบินแบบโบอิ้ง 787-9 จำนวน 45 ลำ และได้ลงนามข้อตกลงเช่าเครื่องบินแบบแอร์บัส A321neo จำนวน 10 ลำเพิ่มเติม ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน พร้อมทั้งยกระดับประสบการณ์ของผู้โดยสารด้วยความสะดวกสบายที่มากขึ้น และยังช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม สะท้อนถึงแนวทางการเติบโตของบริษัทฯ ที่มุ่งเน้นความทันสมัย ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม พร้อมตอบสนองความต้องการของอุตสาหกรรมการบินที่ฟื้นตัวอย่างแข็งแกร่ง

นอกจากนี้ บริษัทฯ ลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ “โครงการพัฒนาธุรกิจศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน” กับบริษัท บริการภาคพื้น ท่าอากาศยานไทย จำกัด (AOTGA) โดยมุ่งมั่นที่จะยกระดับขีดความสามารถของอุตสาหกรรมการซ่อมบำรุงอากาศยาน เพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมการบิน และสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศและการท่องเที่ยวของภูมิภาค อนึ่ง สายช่าง การบินไทย ได้รับการรับรองการซ่อมบำรุง ตามมาตรฐานระดับสากล อาทิ องค์การความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป (European Union Aviation Safety Agency: EASA) องค์การบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration: FAA) เป็นต้น รวมถึงได้รับการรับรองให้เป็นสถาบันฝึกอบรมนายช่างภาคพื้นดินแบบ Aircraft Type Training จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) จึงมีศักยภาพและความพร้อมในการพัฒนาธุรกิจศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน เพื่อขยายขีดความสามารถในการแข่งขัน สร้างรายได้ และสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค

บริษัทฯ ตั้งเป้าหมายที่จะกลับเข้าซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (SET) ภายในไตรมาส 2 ปี 2568 โดยบริษัทฯ จะดำเนินการจัดการประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัทฯ ตามเงื่อนไขในแผนฟื้นฟูกิจการ และยื่นคำร้องต่อศาลล้มละลายกลางเพื่อขอยกเลิกการฟื้นฟูกิจการ ตามแนวคิด “Fly for The New Pride” สู่ขอบฟ้าใหม่แห่งความภาคภูมิใจ ที่สะท้อนความมุ่งมั่นของการบินไทยในการสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืน เพื่อประโยชน์ขององค์กร พนักงาน ตลอดจนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งระบบ พร้อมสร้างความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุน และยกระดับการบริการเพื่อมอบประสบการณ์การเดินทางที่ดีที่สุดให้กับลูกค้าต่อไป

5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		ม.ค. - ธ.ค.			
		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2567	2566	2567	2566
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)					
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	3.52	2.51	3.54	2.56
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)					
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน	ร้อยละ	12.09	15.27	11.95	16.12
อัตรากำไรสุทธิ	ร้อยละ	(14.31)	17.46	(14.28)	13.34
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	n/a	n/a	n/a	n/a
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)					
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	n/a	12.87	n/a	9.34
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)					
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	2.82	n/a	2.83	n/a
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	5.42	n/a	5.42	n/a
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	3.15	3.27	3.13	2.72
อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA	เท่า	2.75	4.49	2.77	5.61
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน	เท่า	1.51	1.93	1.50	1.60

ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

อัตราส่วนสภาพคล่อง (Current Ratio)

= สินทรัพย์หมุนเวียน (ไม่รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย) / หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้)

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 กำไร (ขาดทุน) จากการปรับโครงสร้างหนี้ ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 ปรับปรุงสินค้าคงเหลือในกลุ่มที่ไม่มีฝูงบิน กำไรที่เกิดจากตราสารอนุพันธ์ และผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (EBITDA) / ดอกเบี้ยจ่าย

อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA (Net Debt to EBITDA)

= (หนี้สินรวม - เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด) / EBITDA

อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (Debt Service Coverage Ratio)

= EBITDAR / (การชำระคืนหนี้สินระยะยาวและหนี้สินตามสัญญาเช่า + ดอกเบี้ยจ่าย + ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่)

6. รายการระหว่างกัน

บริษัทฯ มีรายการระหว่างกันที่สำคัญกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ และนิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567 ดังนี้

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	
กระทรวงการคลัง	■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 38.90	1. กระทรวงการคลังกู้เงินจากสถาบันการเงินต่างประเทศให้บริษัทฯ กู้ต่อ				- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1 และ 2
		- เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู	0.00	12,583.54	11,721.78	
		- ดอกเบี้ยจ่าย	845.73	861.76	135.90	
		- ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	0.00	997.66	135.90	
		2. บริษัทฯ มีรายการเช่าที่ดินจากที่ราชพัสดุ	1.98	7.80	8.63	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		3. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบินให้แก่กระทรวงการคลัง				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม	0.00	1.43	0.00	
		- ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.00	0.00	0.00	

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	
ธนาคารออมสิน	■ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารออมสิน	1. บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารออมสินจำนวนเงิน 3,500 ล้านบาท มีการใช้วงเงินกู้				- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดเงินคงค้าง	0.00	3,500.00	3,500.00	<u>หมายเหตุ</u>
		- ดอกเบี้ยจ่าย	79.48	119.22	119.22	- อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2565 - 31ส.ค.67 เป็นอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม
		- ดอกเบี้ยค้างจ่าย	531.10	451.52	332.30	
		- เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู	1,597.40	0.00	0.00	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1 และ 3
		- ดอกเบี้ยจ่าย	68.54	0.00	0.00	
		- ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	68.54	0.00	0.00	
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้บริการเช่าพื้นที่และบริการอื่นๆ แก่ธนาคารออมสิน				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม	0.45	0.36	0.63	

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	
ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	■ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	1. บริษัทฯ ทำสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวกับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย				- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดเงินคงค้าง				
		- เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู	0.00	0.00	605.90	- ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1 และ 3
		- ดอกเบี้ยจ่าย	0.00	17.11	37.45	
		2. บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทยจำนวนเงิน 1,500 ล้านบาท มีการใช้วงเงินกู้				- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1
		- เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู	1,105.52	1,508.18	1,485.55	
		- ดอกเบี้ยจ่าย	22.49	22.63	22.14	
		- ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	79.20	56.71	34.07	
ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย	■ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย	1. บริษัทฯ ทำสัญญาเงินกู้ยืม ระยะยาวกับธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย				- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู	938.46	1,579.31	1,439.42	

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	
		- ดอกเบี้ยจ่าย	149.97	139.89	109.35	- ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 3
		- ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	480.28	303.31	163.42	
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	■ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้ควบคุม ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) โดยผ่านทางธนาคารแห่งประเทศไทย และกองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาระบบสถาบันการเงิน	1. - บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) จำนวนเงิน 3,000 ล้านบาท มีการใช้วงเงินกู้				- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน <u>หมายเหตุ</u> --อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2565 - 31ส.ค. 67เป็นอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม
		- ยอดเงินคงค้าง	0.00	2,260.73	2,260.73	
		- ดอกเบี้ยจ่าย	51.24	76.86	76.86	
		- ดอกเบี้ยค้างจ่าย	333.59	282.34	205.49	
		- บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) จำนวนเงิน 3,500 ล้านบาท มีการใช้วงเงินกู้				- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดเงินคงค้าง	0.00	3,500.00	3,500.00	
		- ดอกเบี้ยจ่าย	26.60	39.90	39.90	
		- ดอกเบี้ยค้างจ่าย	170.31	143.71	103.81	

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	
		- เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู	2,920.56	0.00	0.00	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1 และ 2
		- ดอกเบี้ยจ่าย	35.15	0.00	0.00	
		- ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	35.15	0.00	0.00	
		2. บริษัทฯ ขายหุ้นกู้ให้แก่ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน)				- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1
		- มูลค่าหุ้นกู้	437.94	832.00	832.00	
		- ดอกเบี้ยจ่ายตามแผนฟื้นฟู	11.99	12.48	12.48	
		- ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	43.75	31.76	19.28	
		3. บริษัทฯ ขายบริการให้เช่าสำนักงาน ตู้ ATM ค่าน้ำ-ไฟ และ Lease line แก่ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม	2.45	2.58	2.76	
		- ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.00	0.21	0.16	

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	
		4. บริษัทฯ ซื้อบริการรับ-ส่ง เงินสดของบริษัทฯ และจ่ายให้กับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	0.47	0.00	0.00	
		- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.00	0.13	0.13	
บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด	■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด และของบริษัทฯ	1. บริษัทฯ ซื้อบริการฝากส่งไปรษณีย์ในประเทศและต่างประเทศ และซื้ออุปกรณ์จากบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	0.68	0.38	0.27	
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบินแก่บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด				
		- ยอดรายได้รวม	0.88	0.00	0.00	

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	
การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	■ กระทรวงการคลังซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	1. บริษัทฯ จ่ายค่าโฆษณา และส่งเสริมการขาย ให้แก่ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	0.76	1.32	0.00	
		- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.49	0.52	0.52	
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และ ให้เช่าสำนักงานแก่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม	5.14	4.57	16.17	
		- ยอดลูกหนี้คงค้าง	2.33	0.87	5.23	
บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)	■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	1. บริษัทฯ จ่ายค่าโฆษณา ให้แก่ บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	0.00	0.00	0.00	
		- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.00	0.00	0.87	
		- เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู	0.67	0.86	0.80	
		- ดอกเบี้ยจ่าย	0.06	0.06	0.06	
		- ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	0.22	0.16	0.10	

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	
บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)	■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	1. บริษัทฯ ซื้อน้ำมันรถยนต์และน้ำมันหล่อลื่นจากบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	0.47	0.01	0.01	- ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 3
		- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.13	0.13	0.17	
		- เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู	0.98	1.26	1.17	
		- ดอกเบี้ยจ่าย	0.09	0.09	0.09	
		- ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	0.31	0.22	0.13	
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบินให้แก่บริษัท ปตท.จำกัด (มหาชน)				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม	27.51	28.07	16.33	
บริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน)	บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน) ในสัดส่วนร้อยละ 75	1. บริษัทฯ ซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานชนิด JET A-1 และน้ำมันเชื้อเพลิงรถยนต์จากบริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน)				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	12,856.15	7,183.63	6,281.62	- ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 3
		- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	825.09	665.95	376.24	
		- เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู	502.42	603.27	788.03	
		- ดอกเบี้ยจ่าย	55.40	144.00	201.98	
		- ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	649.54	594.14	450.14	

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบินให้แก่บริษัท ปตท.น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน)				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม	10.27	11.84	8.83	
		- ยอดลูกหนี้คงค้าง	1.10	0.00	0.00	
บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	1. บริษัทฯ ประกอบกิจการและเช่าพื้นที่ในเขตท่าอากาศยานต่างๆ เพื่อใช้สำหรับจอดอากาศยาน จอดพาหนะ ขนถ่ายสินค้า เก็บอุปกรณ์ภาคพื้นดิน เก็บตู้คอนเทนเนอร์ ที่ทำการสำนักงานสายการบิน และบริการอื่นๆ จากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	8,975.21	6,676.54	3,865.62	
		- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	889.99	889.86	890.11	

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	
		2. บริษัทฯ มีรายได้จากการขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และได้รับส่วนแบ่งรายได้ 2% จากการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน (Passenger Service Charges) ให้กับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม	63.17	49.20	18.52	
		- ยอดลูกหนี้คงค้าง	19.09	78.08	33.70	
บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน)	■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	1.บริษัทฯ ขายหุ้นกู้ให้แก่ บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน)				- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 3
		- มูลค่าหุ้นกู้	1,017.74	1,348.00	1,348.00	
		- ดอกเบี้ยจ่ายตามแผนฟื้นฟู	19.81	20.22	20.22	
		- ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	70.62	50.81	30.59	
		2.บริษัทฯ เช่าช่องสัญญาณอินเตอร์เน็ตจากบริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติจำกัด (มหาชน)				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	0.00	0.00	0.00	

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	
		- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.00	0.00	9.55	
		- เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู	9.26	10.33	0.00	
		- ดอกเบี้ยจ่าย	0.59	0.77	0.00	
		- ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	2.44	1.85	0.00	
สถาบันการบินพลเรือน	■ กระทรวงการคลังซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมสถาบันการบินพลเรือน	1. บริษัทฯ จัดส่งนักบินบริษัทฯ ไปอบรมด้านกิจการบิน จากสถาบันการบินพลเรือน				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.00	0.00	0.00	
		- เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู	4.96	9.35	8.70	
		- ดอกเบี้ยจ่าย	0.61	0.65	0.61	
		-ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	2.18	1.57	0.92	
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด (บริษัทย่อย)	■ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 55 ■ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ -นายชาย เอี่ยมศิริ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด -นายกรกฎ ชาตะสิงห์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของ	1. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบินและให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ ให้แก่ บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม	3.94	3.53	6.20	
		- ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.32	0.30	1.04	

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	
	บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์ เอเชีย จำกัด -นายตรัส พรหโมบล บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์ เอเชีย จำกัด					
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด (บริษัทย่อย)	■ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม - ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่	1. บริษัทฯ ให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์สำนักงาน จ่ายเงินค่าชดเชยแรงงานแทนจากการเลิกจ้าง ให้แก่ บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	8.59 283.85	3.42 2.24	3.56 1.37	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	
	- นางจันทริกา โชติกเสถียร บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด	2. บริษัทฯ ซื้อบริการจัดส่งพนักงานแรงงานภายนอก เพื่อปฏิบัติงานในบริษัทฯ จากบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	1,324.70 199.81	1,062.82 306.78	376.97 166.36	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด (บริษัทย่อย)	■ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม - ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นายชวาล รัตนวราหะ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด	1.บริษัทฯ ให้บริการใช้เครื่องมือและอุปกรณ์ในการฝึกอบรมด้านการบิน และให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์สำนักงาน ให้แก่ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง 2.บริษัทฯ ซื้อบริการการฝึกอบรมพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน จาก บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม	56.94 8.67 12.98	34.75 0.77 0.00	22.14 4.23 0.00	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	
	- นางอรอนงค์ ชุณหะมาน บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด	- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.34	0.00	0.00	
บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด (บริษัทย่อย)	บริษัทฯ ถือหุ้นผ่านบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด ประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม	1. บริษัทฯ ขายทัวร์เอื้องหลวงให้แก่ บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	 17.17 2.22	 2.16 0.18	 12.31 0.00	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	
		2. บริษัทฯจ่ายค่าตอบแทน (Commission) จากการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ของบริการเอื้องหลวง ให้แก่บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	32.15	2.16	2.05	
		- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.00	0.18	0.00	
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด (บริษัทย่อย)	■ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ร้อยละ 100 ■ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นายชาย เอี่ยมศิริ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท	1. บริษัทฯให้บริการเช่าเครื่องบิน การบริการภาคพื้นดิน ลานจอดสนามบิน ค่าเบี้ยประกันเครื่องบิน บัตรผ่านขึ้นเครื่องบิน ฝึกนักบินใช้เครื่องบินจำลอง และอาหารขึ้นเครื่องบิน				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
		- ยอดรายได้รวม	150.17	3,911.55	3,346.78	
		- ยอดลูกหนี้คงค้าง	9,729.82	10,353.67	10,885.92	

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	
	ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด - นายกรกฎ ชาตะสิงห์ บริษัทฯแต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด - นางจันทริกา โชติกเสถียร บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด - นางเฉิดโฉม เทอดสถีรศักดิ์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด	2. บริษัทฯ ซื้อบริการ Block Space จากบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	 276.13 0.00	 3,943.73 130.91	 2,995.72 490.16	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์ เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด (บริษัทร่วม)	■ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด ประมาณร้อยละ 40 ■ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นางเฉิดโฉม เทอดสถีรศักดิ์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด	1.บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักของบริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด สำหรับผู้โดยสารของ บริษัทฯ - ยอดค่าใช้จ่ายรวม	0.00	0.00	0.00	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด (บริษัทร่วม)	■ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด ประมาณร้อยละ 30 ■ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นางวรางคณา ลือโรจน์วงศ์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่ง	1. บริษัทฯ ซื้ออาหารและบริการจากบริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง - เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	 261.88 25.47 13.42 1.29 4.38	 148.48 0.00 17.23 1.29 3.09	 38.93 0.00 15.95 1.19 1.80	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	
	กรรมการของบริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด - นายรัฐ รักสำหรวจ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด					
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด (บริษัทร่วม)	■ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด ประมาณร้อยละ 30 ■ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นายเชิดพันธ์ โชติคุณ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด	1. บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักจากบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด สำหรับผู้โดยสารของบริษัทฯ - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง - เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	1.79 0.57 1.42 0.13 0.45	0.32 0.00 1.82 0.13 0.32	0.00 2.16 0.00 0.13 0.19	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บริษัทร่วมลงทุน)	■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และของบริษัทฯ ■ บริษัทฯ ถือหุ้นประมาณร้อยละ 1.20 ในบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ■ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ -นายชวาล รัตนวราหะ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	1. บริษัทฯ ซื้อบริการนำร่อง (Navigation) จากบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	1,262.58	713.56	438.31	
		- เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู	46.68	94.90	88.28	
		- ดอกเบี้ยจ่าย	6.18	6.61	6.15	
		- ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	22.11	15.93	9.32	
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบินให้แก่บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด				
		- ยอดรายได้รวม	1.76	0.00	0.00	
		- ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.37	0.00	0.00	

หมายเหตุ:

1. หลังจากที่ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการและคำร้องขอแก้ไขแผนตามมติที่ประชุมของเจ้าหนี้เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2564 บริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับปรุงมูลหนี้สำหรับหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายโดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงและพิจารณาว่าหนี้สินทางการเงินก่อนปรับปรุง และหลังปรับปรุงมีผลแตกต่างอย่างมีสาระสำคัญหรือไม่สำหรับหนี้สินทางการเงินที่มีผลแตกต่างอย่างมากจะรับรู้หนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยใช้วิธีการคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด ผลแตกต่างระหว่างมูลค่าตามบัญชีของหนี้สินทางการเงินก่อนปรับปรุงและมูลค่าปัจจุบันของหนี้สินทางการเงินที่คำนวณใหม่ บริษัทฯ รับรู้เป็นกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ดอกเบี้ยจ่ายด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด หากหนี้สินทางการเงินดังกล่าวไม่มีผลแตกต่างอย่างมาก บริษัทฯ จะปรับปรุงกระแสเงินสดภายใต้เงื่อนไขใหม่โดยใช้อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม ผลแตกต่างที่เกิดขึ้นจะรับรู้เป็นกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ดอกเบี้ยจ่ายด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม

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

2. เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินต่างประเทศผ่านผู้ถือหุ้นใหญ่ เป็นเงินกู้ยืมที่กระทรวงการคลังทำสัญญาเงินกู้กับสถาบันการเงินต่างประเทศ และกระทรวงการคลังได้ให้บริษัทกู้ยืมต่อ เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนที่แก้ไข เจ้าหนี้กลุ่มที่ 4 เจ้าหนี้เงินกู้ยืมจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ที่ไม่ใช่สถาบันการเงิน ปรับเปลี่ยนวิธีการชำระหนี้เป็นได้รับชำระหนี้ด้วยการแปลงหนี้เงินต้นเป็นทุนหุ้นสามัญ ตามแผนฟื้นฟูกิจการที่แก้ไข ดังนั้นบริษัทจึงปรับปรุงมูลหนี้ให้เป็นไปตามคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ วัดมูลค่าหนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรมโดยใช้วิธีคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด

3. เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนที่แก้ไข เจ้าหนี้กลุ่มที่ 6 เจ้าหนี้สถาบันการเงินไม่มีประกันปรับเปลี่ยนวิธีการชำระหนี้เป็นได้รับชำระหนี้ด้วยการแปลงหนี้เงินต้นเป็นทุนหุ้นสามัญ ตามแผนฟื้นฟูกิจการที่แก้ไข ด้วยเหตุนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 บริษัทปรับปรุงมูลหนี้ให้เป็นไปตามคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ วัดมูลค่าหนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรมโดยใช้วิธีคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด

6.2 ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของรายการระหว่างกัน

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

6.3 ขั้นตอนการอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน

การเข้าทำรายการระหว่างกันข้างต้น เป็นไปตามธุรกิจปกติของบริษัทฯ และได้ดำเนินการอนุมัติตามขั้นตอนของบริษัทฯ ซึ่งมีมาตรการที่รัดกุม รวมทั้งกรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องนั้นๆ จะไม่มีส่วนในการอนุมัติการทำรายการ

6.4 นโยบายการทำรายการระหว่างกันในอนาคต

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