

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับไตรมาสที่ 1 ปี 2568 สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2568 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

1. บทสรุปผู้บริหาร

ไตรมาสที่ 1 ปี 2568 เศรษฐกิจโลกมีแนวโน้มชะลอตัวลง จากผลกระทบของนโยบายทางเศรษฐกิจของรัฐบาลสหรัฐอเมริกา (Trump 2.0) แต่มีแรงหนุนจากการใช้นโยบายการคลังและการเงินของประเทศต่าง ๆ รวมถึงอัตราเงินเฟ้อที่ลดลง เศรษฐกิจยุโรปและจีนมีแนวโน้มชะลอตัวน้อยกว่าที่ประเมินไว้เดิมจากนโยบายการคลังที่เพิ่มขึ้น เศรษฐกิจญี่ปุ่นมีแนวโน้มฟื้นตัวได้ดีขึ้นจากการบริโภคที่สูงขึ้นตามค่าจ้างที่สูงขึ้น จากรายงาน World Economic Outlook (WEO) ฉบับเดือนเมษายน 2568 โดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund : IMF) คาดว่าเศรษฐกิจโลกในปี 2568 จะขยายตัวร้อยละ 2.8 ลดลงจากที่คาดการณ์ไว้ในเดือนมกราคม 2568 ที่ร้อยละ 3.3

ในส่วนของอุตสาหกรรมการบินโลกไตรมาสที่ 1 ปี 2568 สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association : IATA) รายงานตัวเลขปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ (Revenue Passenger Kilometers: RPK) ขยายตัวร้อยละ 5.3 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน เป็นการขยายตัวของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศร้อยละ 7.7 และปริมาณการขนส่งสินค้า (Revenue Freight Ton-Kilometers: RFTK) ขยายตัวร้อยละ 2.4 สำหรับภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก สมาคมสายการบินเอเชียแปซิฟิก (Association of Asia Pacific Airlines: AAPA) รายงานจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ 12.8 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) และปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers: ASK) เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 14.4 และร้อยละ 12.8 ตามลำดับ อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่ 81.3% เป็น 82.5% ในขณะที่ปริมาณการขนส่งสินค้า (RFTK) และปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (Available Dead Load Kilometer: ADTK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.1 และร้อยละ 6.7 ตามลำดับ ทำให้อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor: FLF) ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่ 60.1% เป็น 59.2% โดยอุตสาหกรรมการบินมีปัจจัยสนับสนุนจากการขยายเส้นทางบินระหว่างประเทศ นโยบายวีซ่าที่ผ่อนคลายมากขึ้น และกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ยังคงแข็งแกร่งทั่วทั้งภูมิภาค

เศรษฐกิจประเทศไทยในไตรมาสที่ 1 ปี 2568 ยังมีแรงหนุนจากการท่องเที่ยว ด้วยนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยว “Amazing Thailand Grand Tourism & Sports Year 2025” การกระตุ้นเศรษฐกิจเพิ่มเติมจากโครงการเงินดิจิทัลเฟสต่อไป และการลงทุนภาครัฐที่ขยายตัวต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม นโยบายกีดกันการค้าของสหรัฐฯ มีผลต่อการส่งออก การลงทุนภาคเอกชน และภาคการผลิตไทย ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทยในอนาคต ทั้งนี้ IMF ได้ปรับลดประมาณการเติบโตของเศรษฐกิจไทยสำหรับปี 2568 เป็นร้อยละ 1.8 ลดลงจากที่คาดการณ์ไว้ในเดือนมกราคม 2568 ที่ร้อยละ 2.9

ในภาคการท่องเที่ยว ช่วงไตรมาสที่ 1 ปี 2568 มีนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้าประเทศไทยจำนวนรวม 9.5 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.9 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 88.5 ของช่วงก่อนวิกฤตปี 2562 โดยนักท่องเที่ยวร้อยละ 62.7 มาจากภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ทั้งนี้ ประเทศที่มีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้าไทยสูงที่สุด 5 อันดับแรก ได้แก่ สาธารณรัฐประชาชนจีน มาเลเซีย สหพันธรัฐรัสเซีย สาธารณรัฐอินเดีย และสาธารณรัฐเกาหลี ในส่วนของผู้โดยสารที่เดินทางเข้าออกประเทศไทยผ่านท่าอากาศยานหลัก 6 แห่ง มีจำนวนรวมประมาณ 34.8 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.6 โดยเป็นผู้โดยสารเดินทางระหว่างประเทศประมาณร้อยละ 61.7 หรือประมาณ 21.5 ล้านคน คิดเป็นอัตราเติบโตร้อยละ 7.8 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน

การดำเนินการที่สำคัญของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ตามแผนฟื้นฟูกิจการในช่วงไตรมาสที่ 1 ปี 2568 ได้แก่

- การปรับปรุงประสิทธิภาพฝูงบินและห้องโดยสาร เพื่อเสริมสร้างความพึงพอใจของผู้โดยสาร : ติดตั้งระบบเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ตความเร็วสูง In-flight Connectivity (IFC) บนเครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 ซึ่งเริ่มให้บริการแล้วบนเครื่องบิน 2 ลำแรก ผู้โดยสารสามารถแชทและส่งข้อความได้แบบไม่จำกัดโดยไม่มีค่าใช้จ่าย ส่วนบริการอินเทอร์เน็ตเต็มรูปแบบจะเปิดให้ใช้งานฟรีสำหรับสมาชิกโปรแกรมสะสมไมล์ Royal Orchid Plus ตามระดับสมาชิกตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2568 เป็นต้นไป
- การหาประโยชน์จากทรัพย์สินรองที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจ : จำหน่ายเครื่องบินแบบแอร์บัส A340-500 จำนวน 1 ลำ แบบโบอิง 777-200 จำนวน 1 ลำ เครื่องยนต์อะไหล่จำนวน 1 เครื่องยนต์ และทรัพย์สินอื่นๆ
- บริษัทฯ ดำเนินการลดมูลค่าที่ตราไว้ (Par Value) ของหุ้น จากหุ้นละ 10.00 บาท เหลือหุ้นละ 1.30 บาท เพื่อชดเชยผลขาดทุนสะสมทางบัญชีให้ใกล้เคียงศูนย์ เพื่อเสริมสร้างความแข็งแกร่งทางการเงิน และให้บริษัทฯ สามารถฟื้นฟูกิจการได้อย่างยั่งยืน ทั้งนี้ การลดทุนดังกล่าวมิได้กระทบต่อส่วนของผู้ถือหุ้นหรือจำนวนหุ้นของบริษัทฯ ซึ่งผู้ถือหุ้นแต่ละรายถืออยู่แต่อย่างใด
- การมุ่งมั่นรักษาสีสิ่งแวดล้อมเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน : บริษัทฯ พร้อมมุ่งสู่เป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ในปี 2593 โดยใช้หลักการ 3 ประการ ประกอบด้วย FROM PLANES TO PLANET (การบินเพื่อสิ่งแวดล้อม) FROM WASTE TO WEALTH (การพัฒนาเพื่อสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจ) FROM PURPLE TO PURPOSE (จากใจสู่เป้าหมายเพื่อความยั่งยืน) โดยบริษัทฯ ได้ออกแบบและจำหน่ายกระเป๋าที่ผลิตจากวัสดุรีไซเคิลจาก Life Vest ที่ผลิตโดยคำนึงถึงความสวยงามและความยั่งยืน ด้วยคุณสมบัติพิเศษของเสื้อชูชีพที่มีความทนทาน น้ำหนักเบา กันน้ำ และมีสีสันทันสมัย

นอกจากนี้ ช่วงไตรมาสที่ 1 ปี 2568 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้รับรางวัลจากสถาบันต่างๆ อาทิ

- รางวัล Readers' Choice Awards 2025 ของนิตยสาร DestinAsian รวม 4 รางวัล ได้แก่
 - สายการบินยอดเยี่ยม (Best Airlines) อันดับ 3
 - สายการบินที่ให้บริการชั้นประหยัดยอดเยี่ยม (Best Airlines: Economy Class) อันดับ 3
 - สายการบินที่ให้บริการชั้นพรีเมียมยอดเยี่ยม (Best Airlines: Premium Class) อันดับ 4
 - โปรแกรมสะสมไมล์ยอดเยี่ยม (Best Frequent Flier Programs) อันดับ 5

รางวัล Readers' Choice Awards 2025 จัดโดย DestinAsian ซึ่งเป็นนิตยสารท่องเที่ยวชั้นนำของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ก่อตั้งขึ้นในปี 2544 วางจำหน่ายในสิงคโปร์ ฮองกง มาเลเซีย ไทย ฟิลิปปินส์ และประเทศอื่นๆ ทั่วโลก การประกาศรางวัลดังกล่าวจัดขึ้นเป็นประจำทุกปี โดยปีนี้จัดเป็นครั้งที่ 18 เพื่อมอบรางวัลให้แก่องค์กรในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวที่มีความเป็นเลิศในประเภทต่างๆ ด้วยการลงคะแนนจากความพึงพอใจของผู้อ่านทั่วโลก

- รางวัลด้านองค์กร ดังนี้
 - รางวัลจาก WorkVenture ซึ่งจัดอันดับบริษัทที่ดีที่สุดจากผลสำรวจความคิดเห็นของคนรุ่นใหม่ โดยบริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับที่ 28 ใน “50 บริษัทที่ดีที่สุดในประเทศไทย”
 - รางวัลจาก QGEN Consultant QMAC 2025 ซึ่งสำรวจบริษัทที่คนอยากร่วมงานด้วยมากที่สุด ประจำปี 2568 โดย QGEN Consultant บริษัทที่ปรึกษาผู้เชี่ยวชาญด้าน People & Organization ของไทย โดยบริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับที่ 28 ใน “องค์กรที่คนอยากร่วมงานมากที่สุด”
 - นายชาย เอี่ยมศิริ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) รับรางวัล Pride of Asia - Industry's No 1 Thailand Edition ซึ่งเป็นรางวัลที่มอบเป็นเกียรติแก่บุคคลผู้มีส่วนในการขับเคลื่อนธุรกิจการบิน และอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ในงานเสวนา ERTC Global Business Symposium 2025 ที่เปิดโอกาสให้ผู้บริหารจากทั่วโลก แสดงวิสัยทัศน์เพื่อร่วมขับเคลื่อนเศรษฐกิจระหว่างประเทศ รางวัลที่ได้รับสะท้อนถึงความมุ่งมั่นของพนักงานในการขับเคลื่อนองค์กรให้แข็งแกร่งและก้าวสู่ความเป็นเลิศ

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 บริษัทฯ มีเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงานทั้งสิ้น 78 ลำ และในช่วงไตรมาสที่ 1 ของปี 2568 บริษัทฯ มีอัตราการใช้ประโยชน์ของเครื่องบินเฉลี่ย 13.7 ชั่วโมง มีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 4.33 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 11.6 มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้น 3,083 ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร (21.1%) และปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้น 2,549 ล้านคน-กิโลเมตร (20.8%) เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) อยู่ที่ 83.3% ใกล้เคียงกับช่วงเดียวกันของปีก่อน จากการปรับเครือข่ายเส้นทางบินที่เหมาะสม รวมทั้งการสร้างพันธมิตรผ่านการทำรหัสเที่ยวบินร่วม (Codeshare) รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย ไม่รวมค่าน้ำหนักส่วนเกิน) อยู่ที่ 2.91 บาท ต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 7.3 สำหรับด้านการขนส่งสินค้ามีปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ADTK) เพิ่มขึ้น 191 ล้านตัน-กิโลเมตร (24.4%) และปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) เพิ่มขึ้น 65 ล้านตัน-กิโลเมตร (15.6%) เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ยลดลงจาก 53.1% ในช่วงเดียวกันของปีก่อนเป็น 49.4% รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย ไม่รวมค่าไปรษณีย์ภัณฑ์) เท่ากับ 8.58 บาท ต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 3.2

สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ทั้งสิ้น 51,625 ล้านบาท สูงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน 5,670 ล้านบาท (12.3%) สาเหตุหลักมาจากรายได้จากกิจการขนส่งที่เพิ่มขึ้น 5,116 ล้านบาท (12.1%) โดยรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 4,702 ล้านบาท (12.2%) เนื่องจากการเพิ่มจำนวนเที่ยวบิน และเส้นทางบินที่ให้บริการ เพื่อรองรับปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น โดยบริษัทฯ ได้กลับมาให้บริการในเส้นทางเฟิร์ท โคลัมโบ ออสโล มิลาโน บรัสเซลส์ และเปิดเส้นทางบินใหม่ไปยังเมืองโกจิ นอกจากนี้ยังเพิ่มความถี่เที่ยวบินในเส้นทางภูมิภาค ทำให้บริษัทฯ มีเครือข่ายเส้นทางบินให้บริการครอบคลุม 62 จุดบิน ใน 27 ประเทศทั่วโลก โดยเป็น 8 จุดบินในประเทศ (ไม่รวมกรุงเทพมหานคร) ส่วนรายได้จากค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์เพิ่มขึ้น 414 ล้านบาท (11.0%) จากปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) เพิ่มขึ้น 65 ล้านตัน-กิโลเมตร (15.6%) ถึงแม้ว่ารายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วยลดลงร้อยละ 3.2 นอกจากนี้บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีรายได้จากกิจการอื่นเพิ่มขึ้น 277 ล้านบาท (10.6%) โดยส่วนใหญ่มาจากรายได้หน่วยธุรกิจที่เพิ่มขึ้นจากจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินของสายการบินลูกค้าที่เพิ่มขึ้น และมี

รายได้อื่นๆ เพิ่มขึ้น 277 ล้านบาท (25.8%) ส่วนค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 3,084 ล้านบาท (8.8%) ตามปริมาณการผลิตและ/หรือปริมาณการขนส่ง จำนวนเที่ยวบิน จุดบิน และผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้นปัจจัยอื่น เช่น ราคาวัตถุดิบที่เพิ่มขึ้น ค่าบริการการบินต่อเที่ยวบินปรับตัวสูงขึ้น และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณาเพิ่มขึ้นตามการจองบัตรโดยสารที่เพิ่มสูงขึ้น ส่งผลให้บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีกำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) เท่ากับ 13,661 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 2,586 ล้านบาท (23.3%)

บริษัทฯ และบริษัทย่อยรับรู้ต้นทุนทางการเงิน (ซึ่งเป็นการรับรู้ต้นทุนทางการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9: TFRS 9) จำนวน 3,481 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 1,127 ล้านบาท (24.5%) และมีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียวสุทธิเป็นค่าใช้จ่ายรวม 339 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักจากรายการขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ ขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9 และขาดทุนจากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์ อย่างไรก็ตาม มีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ส่งผลให้ไตรมาสที่ 1 ปี 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีกำไรสุทธิจำนวน 9,839 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 7,416 ล้านบาท (306.1%) โดยเป็นกำไรส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 9,832 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 0.35 บาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่บริษัทฯ มีกำไรต่อหุ้น 1.10 บาท เนื่องจากจำนวนหุ้นสามัญของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจากการปรับโครงสร้างทุนภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการ โดยมี EBITDA หลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน รวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) จำนวน 12,728 ล้านบาท ต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน 1,103 ล้านบาท (8.0%)

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานไตรมาสที่ 1 ปี 2568

งบการเงินรวมสำหรับไตรมาสที่ 1 ปี 2568 ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อย 5 บริษัท ได้แก่ 1) บริษัท ไทย-อะมาติอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด 2) บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสেস จำกัด 3) บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด 4) บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด และ 5) บริษัท ทัวร์เอ็องหลวง จำกัด

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) - งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

	ม.ค.-มี.ค.			
	2568	2567	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	51,625	45,955	+5,670	+12.3
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	43,219	38,517	+4,702	+12.2
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	4,176	3,762	+414	+11.0
- รายได้กิจการอื่น	2,879	2,602	+277	+10.6
- อื่นๆ	1,351	1,074	+277	+25.8
ค่าใช้จ่ายรวม	37,964	34,880	+3,084	+8.8
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	12,703	12,926	-223	-1.7
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบิน	25,261	21,954	+3,307	+15.1
กำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	13,661	11,075	+2,586	+23.3
ต้นทุนทางการเงิน	3,481	4,608	-1,127	-24.5
กำไรจากการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	10,180	6,467	+3,713	+57.4
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	137	(5,372)	+5,509	+102.6
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	32	36	-4	-11.1
กำไร (ขาดทุน) จากการปรับโครงสร้างหนี้	(4)	493	-497	-100.8
ขาดทุนจากการขายสินทรัพย์	(7)	(33)	+26	+78.8
ปรับปรุงรายได้บัตรโดยสารที่หมดอายุ	-	4,136	-4,136	-100.0
โครงการร่วมใจจากองค์กร	-	(11)	+11	+100.0
ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์	(273)	(3,338)	+3,065	+91.8
ขาดทุนจากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์	(107)	-	-107	-
ขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 (กลับริายการ)	(117)	53	-170	-320.8
กำไรก่อนภาษีเงินได้	9,841	2,431	+7,410	+304.8
กำไรสุทธิ	9,839	2,423	+7,416	+306.1
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	9,832	2,410	+7,422	+308.0
กำไรต่อหุ้น (บาท)	0.35	1.10	-0.75	-68.2

			ม.ค.-มี.ค.			
			2568	2567	เปลี่ยนแปลง	
					จำนวน	%
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ						
EBITDA หลังหักค่าเช่าเครื่องบิน	(ล้านบาท)	12,728	13,831	-1,103	-8.0	
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	4.33	3.88	+0.45	+11.6	
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	17,729	14,646	+3,083	+21.1	
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	14,776	12,227	+2,549	+20.8	
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	83.3	83.5		-0.2	
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-กม.)	2.91	3.14	-0.23	-7.3	
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	975	784	+191	+24.4	
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	482	417	+65	+15.6	
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	49.4	53.1		-3.7	
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	113,379	95,679	+17,700	+18.5	
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-กม.)	8.58	8.86	-0.28	-3.2	
จำนวนเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 31 มี.ค.	(ลำ)	78	73	+5	+6.8	
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	87,212	73,164	+14,048	+19.2	
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	13.7	12.8	+0.9	+7.0	
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย						
1 USD : THB		33.9542	35.6601	-1.7059	-4.8	
1 EUR : THB		35.7005	38.7080	-3.0075	-7.8	
100 JPY : THB		22.2813	24.0491	-1.7678	-7.4	
อัตราแลกเปลี่ยน ณ 31 มี.ค.						
1 USD : THB		34.0859	36.6318	-2.5459	-6.9	
1 EUR : THB		37.0723	39.6486	-2.5763	-6.5	
100 JPY : THB		23.0368	24.4332	-1.3964	-5.7	
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	100.29	111.85	-11.56	-10.3	

หมายเหตุ : EBITDA หลังหักค่าเช่าเครื่องบิน = รายได้ (ไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ และกำไรที่เกิดจากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) ขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้ ต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 ผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ และขาดทุนจากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์) หักเงินสดจ่ายหนี้สิ้นตามเงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน รวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour)

สรุปผลการดำเนินงาน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

รายได้

ในไตรมาสที่ 1 ปี 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) จำนวน 51,625 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 5,670 ล้านบาท (12.3%) โดยมีรายละเอียดของรายได้ ดังนี้

• รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน

เป็นรายได้ส่วนใหญ่ของบริษัทฯ คิดเป็นร้อยละ 83.7 ของรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) มีจำนวน 43,219 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 4,702 ล้านบาท (12.2%)

ตารางแสดงข้อมูลรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน จำแนกตามภูมิภาค – บริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มี.ค.			
	2568	2567	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
เส้นทางบินภายในประเทศ	2,191	2,239	-48	-2.1
เส้นทางบินระหว่างประเทศ	41,028	36,278	+4,750	+13.1
เอเชีย	21,400	20,201	+1,199	+5.9
ยุโรป	15,642	13,260	+2,382	+18.0
ออสเตรเลีย	3,986	2,817	+1,169	+41.5
รวมรายได้ค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกิน (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว)	43,219	38,517	+4,702	+12.2

ตารางแสดงข้อมูลการดำเนินงานด้านการขนส่งผู้โดยสาร จำแนกตามภูมิภาค – บริษัทฯ และบริษัทย่อย

	เปลี่ยนแปลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน (%)		อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	
	ปริมาณการผลิต (ASK)	ปริมาณการขนส่ง (RPK)	ม.ค. - มี.ค.	
			2568	2567
เส้นทางบินภายในประเทศ	-5.1	-4.9	93.8	93.6
เส้นทางบินระหว่างประเทศ	+22.1	+22.0	83.0	83.1
เอเชีย	+14.0	+13.3	78.5	79.0
ยุโรป	+25.9	+26.0	90.2	90.1
ออสเตรเลีย	+51.7	+52.6	77.5	77.0
รวม	+21.1	+20.8	83.3	83.5

- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 20.8 ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 21.1 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน เนื่องจากบริษัทฯ มีการเพิ่มจำนวนเที่ยวบิน โดยได้กลับมาให้บริการในเส้นทางยุโรป ได้แก่ ออสโล มิลาน บรัสเซลส์ และเส้นทางออสเตรเลีย ได้แก่ เพิร์ท อีกทั้งมีการปรับเพิ่มความถี่เที่ยวบินในเส้นทางภูมิภาคเอเชีย เพื่อรองรับปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น

- อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารอยู่ที่ 83.3% ใกล้เคียงกับช่วงเดียวกันของปีก่อนที่อยู่ที่ 83.5% จากการปรับเครือข่ายเส้นทางบินที่เหมาะสม รวมทั้งการสร้างพันธมิตรผ่านการทำรหัสเที่ยวบินร่วม (Codeshare)

ตารางแสดงข้อมูลรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย – บริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : บาท/คน-กิโลเมตร	ม.ค.-มี.ค.			
	2568	2567	เปลี่ยนแปลง	
			บาท	%
เส้นทางบินภายในประเทศ	4.21	4.09	+0.12	+2.9
เส้นทางบินระหว่างประเทศ	2.87	3.09	-0.22	-7.1
เอเชีย	3.25	3.48	-0.23	-6.6
ยุโรป	2.55	2.73	-0.18	-6.6
ออสเตรเลีย	2.53	2.69	-0.16	-6.0
รวมรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	2.91	3.14	-0.23	-7.3

- รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเขยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย ไม่รวมค่าน้ำหนักส่วนเกิน) เท่ากับ 2.91 บาท ต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน 0.23 บาท ถึงแม้ว่าบริษัทฯ จะสามารถเพิ่มรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยจากเส้นทางการบินในประเทศ แต่รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยในเส้นทางบินระหว่างประเทศลดลง เนื่องจากการแข่งขันที่สูงขึ้น

- **รายได้จากค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์**

รายได้จากค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์ คิดเป็นร้อยละ 8.1 ของรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) มีจำนวน 4,176 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 414 ล้านบาท (11.0%) เป็นผลมาจากมีปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ เพิ่มขึ้นร้อยละ 15.6 เนื่องจากจำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการเพิ่มขึ้น ถึงแม้ว่ามีอัตราการขนส่งพัสดุภัณฑ์เฉลี่ย 49.4% ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่เฉลี่ย 53.1% รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเขยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย ไม่รวมค่าไปรษณีย์ภัณฑ์) เท่ากับ 8.58 บาท ต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน 0.28 บาท เนื่องจากราคาตลาดที่ลดลงจากสภาพการแข่งขันที่เพิ่มขึ้น

- **รายได้กิจการอื่น** ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจ ได้แก่ การบริการภาคพื้น ครีวการบิน การบริการคลังสินค้า และรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่นๆ เช่น การซ่อมเครื่องบิน เป็นต้น รวมจำนวน 2,879 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 277 ล้านบาท (10.6%) โดยหลักมาจากจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินของสายการบินลูกค้าที่เพิ่มขึ้นตามการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบิน

- **รายได้อื่นๆ** ประกอบด้วย ดอกเบี้ยรับ รายได้ค่าปรับ และรายได้อื่นๆ มีจำนวน 1,351 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 277 ล้านบาท (25.8%) สาเหตุหลักจากดอกเบี้ยรับเพิ่มขึ้นจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดที่เพิ่มขึ้น

ค่าใช้จ่าย

ในไตรมาสที่ 1 ปี 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) 37,964 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 3,084 ล้านบาท (8.8%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- **ค่าน้ำมันเครื่องบิน** จำนวน 12,703 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 33.5 ของค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ลดลงจากปีก่อน 223 ล้านบาท (1.7%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากราคาน้ำมันเฉลี่ยที่ปรับลดลงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อนที่ร้อยละ 10.3 และอัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐเฉลี่ยที่แข็งค่าจาก 35.66 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ ในงวดเดียวกันของปีก่อนเป็น 33.95 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ หรือคิดเป็นร้อยละ 4.8 ถึงแม้ว่าปริมาณการใช้ น้ำมันจะเพิ่มขึ้นตามจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น

- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมันเครื่องบิน มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 25,261 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 3,307 ล้านบาท (15.1%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มี.ค.			
	2568	2567	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว)				
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	2,821	2,496	+325	+13.0
ค่าบริการการบิน	4,942	4,112	+830	+20.2
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	1,389	1,118	+271	+24.2
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	5,370	5,263	+107	+2.0
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	3,076	2,966	+110	+3.7
ค่าสินค้าและวัสดุทั่วไป	2,425	2,114	+311	+14.7
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	2,388	1,985	+403	+20.3
ค่าใช้จ่ายอื่น	2,850	1,900	+950	+50.0
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบิน	25,261	21,954	+3,307	+15.1

สรุปค่าใช้จ่ายที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญ ได้แก่

- ค่าใช้จ่ายในส่วนที่แปรผันตามปริมาณการผลิตและ/หรือปริมาณการขนส่ง และ/หรือจำนวนผู้โดยสาร (Variable Cost) รวมทั้งสิ้น จำนวน 16,514 ล้านบาท สูงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน 1,922 ล้านบาท (13.2%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้
 - ค่าบริการการบิน ประกอบด้วย ค่าบริการภาคพื้น ค่าธรรมเนียมท่าอากาศยาน ค่าบริการควบคุมการจราจรทางอากาศ และค่าบริการการบินอื่นๆ ซึ่งโดยหลักประกอบไปด้วยค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับห้องรับรองพิเศษสำหรับผู้โดยสาร มีจำนวน 4,942 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 830 ล้านบาท (20.2%) สาเหตุหลักเกิดจากจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น ค่าบริการการบินต่อเที่ยวบินปรับตัวสูงขึ้น
 - ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ โดยหลักประกอบด้วย ค่าเบี้ยเลี้ยงนักบินและลูกเรือเมื่อปฏิบัติหน้าที่บนเที่ยวบิน ค่าโรงแรมที่พักและยานพาหนะในต่างประเทศสำหรับนักบินและลูกเรือที่ค้างคืน มีจำนวน 1,389 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 271 ล้านบาท (24.2%) จากจำนวนเที่ยวบินและจุดบินที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งค่าใช้จ่ายจากการบินต่อเที่ยวบินเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งมาจากค่าเบี้ยเลี้ยงเดินทางที่แปรผันตามชั่วโมงบิน ค่าที่พัก เป็นต้น
 - ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน มีจำนวน 5,370 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 107 ล้านบาท (2.0%) โดยถึงแม้ว่ามีการรับมอบเครื่องบินเพิ่มขึ้น 5 ลำ รวมทั้งชั่วโมงปฏิบัติการบินเพิ่มขึ้นร้อยละ 19.2 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ส่งผลให้การตั้งสำรองและการจ่ายชำระค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยานรายเดือนเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม ในช่วงเดียวกันของปีก่อนมีการปรับปรุงค่าซ่อมแซมเครื่องยนต์ของแอร์บัส A320-200 ที่โอนย้ายจากไทยสมายล์ และค่าซ่อมเครื่องยนต์และค่าอะไหล่เครื่องบินที่ครบกำหนดเข้าซ่อมตามอายุการใช้งาน

- ค่าสินค้าและวัสดุที่ใช้ไป มีจำนวนรวม 2,425 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 311 ล้านบาท (14.7%) สาเหตุหลักจากจำนวนผู้โดยสาร และราคาวัตถุดิบที่เพิ่มขึ้น รวมถึงค่าใช้จ่ายวัสดุและอะไหล่สิ้นเปลืองเพิ่มขึ้น ตามการซ่อมบำรุงที่เพิ่มขึ้น ในขณะที่ค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) และค่าเช่าสินทรัพย์สิทธิการใช้ประเภทอื่นที่มีอายุสัญญาน้อยกว่า 12 เดือนลดลง สาเหตุหลักจากสัญญาเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) ครบอายุสัญญากลับไปเป็นการจ่ายค่าเช่ารายเดือนตามสัญญาเช่าดำเนินงานตามปกติ

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา มีจำนวน 2,388 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 403 ล้านบาท (20.3%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากค่าใช้จ่ายและค่าธรรมเนียมในการสำรองที่นั่งที่เพิ่มขึ้นตามปริมาณการจองเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น จากจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งมีค่าธรรมเนียมบัตรเครดิตที่สูงขึ้นตามยอดขายที่สูงขึ้น

- ค่าใช้จ่ายคงที่ (Fixed Cost) ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และค่าใช้จ่ายอื่น มีจำนวนรวม 8,747 ล้านบาท สูงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน 1,385 ล้านบาท (18.8%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน โดยหลักประกอบด้วย เงินเดือนพนักงาน ค่าจ้างแรงงานภายนอก ค่าล่วงเวลา และสวัสดิการอื่น ๆ (ไม่รวมสำรองเงินชดเชยพนักงานที่เข้าร่วมโครงการร่วมใจจากองค์กร และเงินชดเชยกรณีเลิกจ้าง) มีจำนวน 2,821 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 325 ล้านบาท (13.0%) สาเหตุหลักเกิดจากการปรับเพิ่มอัตราเงินเดือนประจำปีของพนักงาน การเพิ่มขึ้นของจำนวนพนักงาน และการจ้างแรงงานภายนอก เพื่อรองรับการเติบโตของธุรกิจ

- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย มีจำนวน 3,076 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 110 ล้านบาท (3.7%) สาเหตุหลักจากการรับมอบเครื่องบินเพิ่มขึ้น โดยประกอบด้วยเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 3 ลำ เครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 2 ลำ และเครื่องบินแบบโบอิง 787-9 จำนวน 1 ลำ

- ค่าใช้จ่ายอื่นๆ โดยหลักประกอบด้วย ค่าเช่าสำนักงาน ค่าเบี้ยประกันภัย ค่าสาธารณูปโภคต่าง ๆ รวมถึงค่าจ้างเหมาจ่ายผู้ให้บริการหรือแรงงานภายนอก ซึ่งเป็นการให้บริการทั่วไปที่เกิดขึ้นเป็นประจำ เช่น บริการการบำบัดขยะและกากอุตสาหกรรม การตรวจสอบคุณภาพน้ำเสีย หรือบริการซักรีด เป็นต้น มีจำนวน 2,850 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 950 ล้านบาท (50.0%) สาเหตุหลักจากการปรับปรุงรายการที่เกี่ยวข้องจากการที่บริษัทฯ ได้ลงนามสัญญาซื้อเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 4 ลำ ที่บริษัทฯ เช่าดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นตามการให้บริการที่เพิ่มขึ้นและการปรับอัตราของผู้ให้บริการ ค่าพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และค่าจ้างเหมางานภายนอก เป็นต้น

- **ต้นทุนทางการเงิน** มีจำนวน 3,481 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 1,127 ล้านบาท (24.5%) สาเหตุหลักเกิดจากการแปลงหนี้เป็นทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการ ทำให้มูลหนี้ลดลง ถึงแม้ว่ามีการบันทึกดอกเบี้ยของสัญญาเช่าดำเนินงาน จากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 (TFRS 16) มาใช้ในส่วนของการรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงานที่เพิ่มขึ้น

กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ จำนวน 137 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Gain) จำนวน 315 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักจากการแข็งค่าของเงินสกุลบาทต่อเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ เมื่อเทียบ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 กับ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 ส่งผลให้มูลค่าเงินกู้รวมทั้งนี้สิ้นตามสัญญาเช่าเครื่องบิน สิทธิประโยชน์และหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศภายหลังการแปลงมูลค่าลดลง ในขณะที่ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Loss) จำนวน 178 ล้านบาท

ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม ประกอบด้วย บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ตโฮเต็ล จำกัด บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด และบริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด มีจำนวน 32 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 4 ล้านบาท (11.1%)

ขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้ จำนวน 4 ล้านบาท ประกอบด้วย ขาดทุนจากการปรับปรุงหนี้สินให้เป็นไปตามคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ กำไรจากการตัดรายการหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย และกำไรจากการเปลี่ยนแปลงรายการหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4.2.3)

ขาดทุนจากการขายสินทรัพย์ จำนวน 7 ล้านบาท ประกอบด้วย

- ขาดทุนจากการขายเครื่องบิน และเครื่องยนต์ สุทธิเป็นเงิน จำนวน 9 ล้านบาท
- กำไรจากการขายสินทรัพย์อื่นๆ จำนวน 2 ล้านบาท

ขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์ จำนวน 273 ล้านบาท บริษัทฯ รับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบินแบบโบอิง 777-300 จำนวน 6 ลำ ซึ่งบริษัทฯ อยู่ระหว่างกระบวนการจำหน่ายสินทรัพย์ และมีมูลค่าที่คาดว่าจะขายได้ต่ำกว่ามูลค่าทางบัญชี

ขาดทุนจากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์ มีจำนวน 107 ล้านบาท บริษัทฯ บริหารความเสี่ยงอันเนื่องมาจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน เพื่อลดความผันผวนของรายการผลกำไรหรือผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในงบการเงิน จึงได้มีการวางแผนในการจัดหาเงินทุน และการใช้เครื่องมือทางการเงินในการทำธุรกรรมที่เหมาะสม ได้แก่ Cross Currency Swap (CCS) ในช่วงที่ตลาดเงินเอื้ออำนวยและการแลกเปลี่ยนล่วงหน้า (Forward Contract) เพื่อจัดหาเงินชำระหนี้ในสกุลเงินที่บริษัทฯ มีภาระผูกพันในอนาคต ซึ่งเป็นสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ โดยแลกเปลี่ยนจากสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ เป็นสกุลเงินบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 23.2.1)

ขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 จำนวน 117 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากประมาณการด้อยค่าสินทรัพย์ทางการเงินอันเกิดจาก เงินสด ลูกหนี้การค้า และสินทรัพย์อื่น

EBITDA หลังหักเงินสดจ่ายหนี้สิ้นตามเงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบินรวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) ของไตรมาสที่ 1 ปี 2568 มีจำนวน 12,728 ล้านบาท ต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน 1,103 ล้านบาท (8.0%)

3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มี.ค.	
	2568	2567
เครื่องบิน	438	812
อื่นๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	53	90
รวม	491	902

ในไตรมาสที่ 1 ปี 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 491 ล้านบาท ต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน 411 ล้านบาท ประกอบด้วย

- การลงทุนในส่วนที่เกี่ยวกับเครื่องบิน จำนวน 438 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นการซื้ออะไหล่เครื่องบินหมุนเวียน
- การลงทุนในสินทรัพย์ถาวรอื่นๆ จำนวน 53 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในเครื่องมืออุปกรณ์การให้บริการซ่อมบำรุงของฝ่ายช่าง

สภาพคล่อง

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 92,526 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 31.1 ของสินทรัพย์รวม เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 8,314 ล้านบาท (9.9%)

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่างๆ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มี.ค.	
	2568	2567
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	16,589	15,959
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(4,502)	(12,719)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(4,467)	(4,653)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ		
ที่ยังไม่เกิดขึ้นที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	700	1,209
ผลกระทบจากการด้อยค่าด้านเครดิต		
ที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(6)	-
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง)	8,314	(204)

ในไตรมาสที่ 1 ปี 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 16,589 ล้านบาท สูงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน 630 ล้านบาท ในขณะที่มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 4,502 ล้านบาท ต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน 8,217 ล้านบาท เนื่องจากในงวดเดียวกันของปีก่อนมีการจ่ายเงินล่วงหน้าตามสัญญาจัดหาเครื่องบินจำนวน 7,974 ล้านบาท และมีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 4,467 ล้านบาท ประกอบด้วยการจ่ายชำระคืนหนี้สินตามสัญญาเช่าเครื่องบิน จ่ายชำระดอกเบี้ยหุ้นกู้ และจ่ายชำระดอกเบี้ยเงินกู้ยืม

ระยะยาว เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 มีจำนวน 92,526 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 8,314 ล้านบาท จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 ซึ่งมีอยู่จำนวน 84,212 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6)

เครื่องบิน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงานจำนวน 78 ลำ และมีเครื่องบินของบริษัทฯ ที่ไม่ได้ใช้ดำเนินงาน จำนวน 8 ลำ

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมจำนวน 297,753 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 5,245 ล้านบาท (1.8%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 มี.ค. 2568		31 ธ.ค. 2567		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	92,526	31.1	84,212	28.8	+8,314	+9.9
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย	1,634	0.5	1,734	0.6	-100	-5.8
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ	52,293	17.6	49,063	16.8	+3,230	+6.6
สินทรัพย์หมุนเวียน	146,453	49.2	135,009	46.2	+11,444	+8.5
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	36,458	12.2	37,025	12.7	-567	-1.5
สินทรัพย์สิทธิการใช้	71,653	24.1	75,367	25.7	-3,714	-4.9
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ	43,189	14.5	45,107	15.4	-1,918	-4.3
รวมสินทรัพย์	297,753	100.0	292,508	100.0	+5,245	+1.8

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 146,453 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 49.2 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 11,444 ล้านบาท (8.5%) โดยมีรายการที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญ ได้แก่

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด มีจำนวน 92,526 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 8,314 ล้านบาท (9.9%) โดยมีเงินสดสุทธิที่ได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน สูงกว่าเงินสดสุทธิที่ใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน และกิจกรรมลงทุน (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.1)
- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย มีจำนวน 1,634 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 100 ล้านบาท (5.8%) สาเหตุหลักจากการจำหน่ายเครื่องบินแบบแอร์บัส A340-500 จำนวน 1 ลำ เครื่องบินแบบโบอิง 777-200 จำนวน 1 ลำ และเครื่องยนต์อะไหล่จำนวน 1 เครื่องยนต์ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 9)
- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 52,293 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 3,230 ล้านบาท (6.6%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 1,621 ล้านบาท จากการเพิ่มขึ้นของรายได้จากการขายและให้บริการ และสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 1,544 ล้านบาท จากการลงทุนในเงินฝากประจำที่มีระยะเวลาคงกำหนดชำระมากกว่า 3 เดือน แต่ไม่เกิน 1 ปี ที่เพิ่มขึ้น (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.2, 7, 8, 23.2.3)

ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ มีจำนวน 36,458 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 12.2 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 567 ล้านบาท (1.5%) สาเหตุหลักจากการบันทึกค่าเสื่อมราคาสำหรับงวด และการรับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินแบบโบอิง 777-300 จำนวน 6 ลำ ถึงแม้ว่าจะมีการซื้ออุปกรณ์เครื่องบินหมุนเวียนเพิ่มเติม (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 11)

สินทรัพย์สิทธิการใช้ มีจำนวน 71,653 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 24.1 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ประกอบด้วยสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสัญญาเช่าดำเนินงานสินทรัพย์ถาวรอื่น ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 3,714 ล้านบาท (4.9%) สาเหตุหลักจากการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับงวดและการวัดมูลค่าหนี้สินจากการเปลี่ยนเงื่อนไขสัญญาเช่าใหม่ตามระยะเวลาการเช่าที่คงเหลือ จากการที่บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาซื้อเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 4 ลำ ซึ่งบริษัทฯ เช่าดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 12)

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 43,189 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 14.5 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 เป็นจำนวน 1,918 ล้านบาท (4.3%) สาเหตุหลักจากเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินที่ลดลงจากการเปลี่ยนเงื่อนไขสัญญาเช่า (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 10.1, 10.2, 12, 13, 14, 23.2.1)

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) ในไตรมาสที่ 1 ปี 2568 เท่ากับร้อยละ 3.33 สูงกว่าช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนซึ่งเท่ากับร้อยละ 0.98 เนื่องจากมีกำไรสุทธิจากการดำเนินงาน

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 หนี้สินรวมของ**บริษัทฯ และบริษัทย่อย** มีจำนวน 242,314 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 4,605 ล้านบาท (1.9%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 มี.ค. 2568		31 ธ.ค. 2567		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน	67,270	27.8	67,077	27.1	+193	+0.3
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	7,346	3.0	9,510	3.9	-2,164	-22.8
หนี้สินระยะยาว	116,459	48.1	119,231	48.3	-2,772	-2.3
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	51,239	21.1	51,101	20.7	+138	+0.3
รวมหนี้สิน	242,314	100.0	246,919	100.0	-4,605	-1.9

หนี้สินหมุนเวียน มีจำนวน 67,270 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 27.8 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 193 ล้านบาท (0.3%) สาเหตุจากเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 1,362 ล้านบาท ตามการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้น ถึงแม้ว่ารายได้รับล่วงหน้าลดลง 1,173 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.2, 17)

หนี้สินระยะยาวรวมส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี มีจำนวน 123,805 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 51.1 ของหนี้สินทั้งหมด ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 4,936 ล้านบาท (3.8%) สาเหตุหลักจากการจ่ายชำระคืนหนี้สินตามสัญญาเช่า และการวัดมูลค่าหนี้สินตามสัญญาเช่า จากการที่บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาซื้อเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 4 ลำ ซึ่งบริษัทฯ เช่าดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน (หมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 5.2, 6.3, 12, 15, 16)

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 51,239 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 21.1 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 138 ล้านบาท (0.3%) สาเหตุหลักเกิดจากประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น เพิ่มขึ้น 512 ล้านบาท (1.5%) จากประมาณการหนี้สินระยะยาว สำหรับค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน รายการสำรองค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่นๆ สำหรับรายการซ่อมที่จะต้องจ่ายเงินในอนาคตตามสัญญา ซึ่งบริษัทฯ มีภาระผูกพันภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานในการซ่อมบำรุงเครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่นๆ ตลอดอายุสัญญาเช่า รวมถึงการเตรียมสภาพเครื่องบินก่อนการส่งมอบ คืนตามที่ผู้ให้เช่ากำหนดเมื่อสิ้นสุดสัญญาเช่า โดยบริษัทฯ ประมาณการค่าซ่อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตามชั่วโมงบิน รอบการบิน รอบการซ่อมใหญ่ และอายุสัญญาเช่า ซึ่งคำนวณตามสัดส่วนระยะเวลาที่บริษัทฯ ใช้งาน (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.2, 17, 18, 19, 20, 23.2.1)

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ และบริษัทย่อย มีจำนวน 55,439 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 9,850 ล้านบาท (21.6%) จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 ซึ่งมีอยู่จำนวน 45,589 ล้านบาท จากการที่บริษัทฯ มีกำไรจากการดำเนินงาน และผลจากการปรับโครงสร้างทุนภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4.2.2)

ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 บริษัทฯ มีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากภาระผูกพันที่มีได้แสดงในงบการเงิน จากหนังสือค้ำประกันที่ออกโดยธนาคารในประเทศและต่างประเทศ และภาระผูกพันที่จะต้องจ่ายในอนาคตตามสัญญาเช่าของเครื่องบิน และสัญญาจัดหาสินทรัพย์ ซึ่งอยู่ระหว่างการรอรับมอบ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 24)

สรุปผลการดำเนินงานงบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ในไตรมาสที่ 1 ปี 2568 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) มีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ทั้งสิ้น 51,602 ล้านบาท สูงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน 5,708 ล้านบาท (12.4%) สาเหตุสำคัญเนื่องจากรายได้จากกิจการขนส่งเพิ่มขึ้น 5,116 ล้านบาท (12.1%) โดยรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 4,702 ล้านบาท (12.2%) เป็นผลจากปริมาณการผลิตและการขนส่งที่เพิ่มขึ้น จากการที่บริษัทฯ กลับมาให้บริการในเส้นทางยุโรป ได้แก่ ออสโล มิลาโน บรัสเซลส์ และเส้นทางออสเตรเลีย ได้แก่ เพิร์ท อีกทั้งมีการปรับเพิ่มความถี่เที่ยวบินในเส้นทางภูมิภาคเอเชีย เพื่อรองรับปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น ส่วนรายได้จากค่าระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 414 ล้านบาท (11.0%) จากปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ที่เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน นอกจากนี้รายได้กิจการอื่นเพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 277 ล้านบาท (11.0%) ตามจำนวนเที่ยวบิน และผู้โดยสารของสายการบินลูกค้าที่เพิ่มขึ้น และมีรายได้อื่นๆ เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 315 ล้านบาท (28.9%) สำหรับค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) จำนวน 37,960 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 3,182 ล้านบาท (9.1%) ตามปริมาณการผลิตและ/หรือปริมาณการขนส่ง จำนวนเที่ยวบิน จุดบินและผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานเพิ่มสูงขึ้นจากหลายปัจจัย เช่น ราคาวัตถุดิบที่เพิ่มขึ้น ค่าบริการการบินต่อเที่ยวบินปรับตัวสูงขึ้น และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณาเพิ่มขึ้นตามการจองบัตรโดยสารที่เพิ่มสูงขึ้น ส่งผลให้บริษัทฯ มีกำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) เท่ากับ 13,642 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 2,526 ล้านบาท (22.7%)

บริษัทฯ มีต้นทุนทางการเงิน (ซึ่งเป็นการรับรู้ต้นทุนทางการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 : TFRS 9) จำนวน 3,481 ล้านบาท ต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน 1,126 ล้านบาท (24.4%) และมีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียวสุทธิเป็นค่าใช้จ่ายรวม 450 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่มาจากขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ ขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9 และขาดทุนจากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์ อย่างไรก็ตาม มีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ส่งผลให้ไตรมาสที่ 1 ปี 2568 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 9,714 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 7,207 ล้านบาท (287.5%) หรือคิดเป็นกำไรต่อหุ้น 0.34 บาท ในขณะที่ ปีก่อนมีกำไรต่อหุ้น 1.15 บาท เนื่องจากจำนวนหุ้นสามัญของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจากการปรับโครงสร้างทุนภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการ โดยมี EBITDA หลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน รวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) มีจำนวน 12,706 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 1,165 ล้านบาท (8.4%)

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

	ม.ค.-มี.ค.			
	2568	2567	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	51,602	45,894	+5,708	+12.4
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	43,219	38,517	+4,702	+12.2
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	4,176	3,762	+414	+11.0
- รายได้กิจการอื่น	2,801	2,524	+277	+11.0
- อื่นๆ	1,406	1,091	+315	+28.9
ค่าใช้จ่ายรวม	37,960	34,778	+3,182	+9.1
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	12,703	12,926	-223	-1.7
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบิน	25,257	21,852	+3,405	+15.6
กำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	13,642	11,116	+2,526	+22.7
ต้นทุนทางการเงิน	3,481	4,607	-1,126	-24.4
กำไรจากการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	10,161	6,509	+3,652	+56.1
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	139	(5,379)	+5,518	+102.6
ปรับปรุงรายได้บัตรโดยสารที่หมดอายุ	-	4,136	-4,136	-100.0
โครงการร่วมใจจากองค์กร	-	(11)	+11	+100.0
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์	(273)	(3,338)	+3,065	+91.8
กำไร (ขาดทุน) จากการปรับโครงสร้างหนี้	(4)	493	-497	-100.8
ขาดทุนจากการขายสินทรัพย์	(7)	(33)	+26	+78.8
ขาดทุนจากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์	(107)	-	-107	-
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 (กลับรายการ)	(198)	130	-328	-252.3
กำไรก่อนภาษีเงินได้	9,711	2,507	+7,204	+287.4
กำไรสุทธิ	9,714	2,507	+7,207	+287.5
กำไรต่อหุ้น (บาท)	0.34	1.15	-0.81	-70.4

		ม.ค.-มี.ค.			
		2568	2567	เปลี่ยนแปลง	
				จำนวน	%
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ					
EBITDA หลังหักค่าเช่าเครื่องบิน	(ล้านบาท)	12,706	13,871	-1,165	-8.4
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	4.33	3.88	+0.45	+11.6
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	17,729	14,646	+3,083	+21.1
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	14,776	12,227	+2,549	+20.8
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	83.3	83.5		-0.2
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-กม.)	2.91	3.14	-0.23	-7.3
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	975	784	+191	+24.4
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	482	417	+65	+15.6
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	49.4	53.1		-3.7
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	113,379	95,679	+17,700	+18.5
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-กม.)	8.58	8.86	-0.28	-3.2
จำนวนเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 31 มี.ค.	(ลำ)	78	73	+5	+6.8
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	87,212	73,164	+14,048	+19.2
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	13.7	12.8	+0.9	+7.0
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		33.9542	35.6601	-1.7059	-4.8
1 EUR : THB		35.7005	38.7080	-3.0075	-7.8
100 JPY : THB		22.2813	24.0491	-1.7678	-7.4
อัตราแลกเปลี่ยน ณ 31 มี.ค.					
1 USD : THB		34.0859	36.6318	-2.5459	-6.9
1 EUR : THB		37.0723	39.6486	-2.5763	-6.5
100 JPY : THB		23.0368	24.4332	-1.3964	-5.7
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	100.29	111.85	-11.56	-10.3

หมายเหตุ : EBITDA หลังหักค่าเช่าเครื่องบิน = รายได้ (ไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ และกำไรจากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) ขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้ ต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 ผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ และขาดทุนจากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์) หักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน รวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour)

สินทรัพย์ งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวมจำนวน 297,274 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 5,124 ล้านบาท (1.8%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	31 มี.ค. 2568		31 ธ.ค. 2567		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	92,347	31.1	84,012	28.7	+8,335	+9.9
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย	1,634	0.5	1,734	0.6	-100	-5.8
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ	52,378	17.6	49,268	16.9	+3,110	+6.3
สินทรัพย์หมุนเวียน	146,359	49.2	135,014	46.2	+11,345	+8.4
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	36,412	12.3	36,979	12.7	-567	-1.5
สินทรัพย์สิทธิการใช้	71,634	24.1	75,345	25.8	-3,711	-4.9
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ	42,869	14.4	44,812	15.3	-1,943	-4.3
รวมสินทรัพย์	297,274	100.0	292,150	100.0	+5,124	+1.8

- สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 146,359 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 49.2 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 11,345 ล้านบาท (8.4%) สาเหตุหลักเกิดจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น 8,335 ล้านบาท และสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 1,544 ล้านบาท จากการลงทุนในเงินฝากประจำที่มีระยะเวลาครบกำหนดชำระมากกว่า 3 เดือน แต่ไม่เกิน 1 ปี ที่เพิ่มขึ้น (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.2, 6.1, 7, 8, 9, 23.2.3)

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ มีจำนวน 36,412 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 12.3 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจำนวน 567 ล้านบาท (1.5%) จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 สาเหตุหลักจากการบันทึกค่าเสื่อมราคาสำหรับงวด และการรับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินแบบโบอิง 777-300 จำนวน 6 ลำ ถึงแม้ว่าจะมีการซื้ออุปกรณ์เครื่องบินหมุนเวียนเพิ่มเติม (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 11)

สินทรัพย์สิทธิการใช้ มีจำนวน 71,634 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 24.1 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ซึ่งประกอบด้วยสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสัญญาเช่าดำเนินงานสินทรัพย์ถาวรอื่น ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 3,711 ล้านบาท (4.9%) สาเหตุหลักจากการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับงวดและการวัดมูลค่าหนี้สินจากการเปลี่ยนเงื่อนไขสัญญาเช่าใหม่ตามระยะเวลาการเช่าที่คงเหลือ จากการที่บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาซื้อเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 4 ลำ ซึ่งบริษัทฯ เช่าดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 12)

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 42,869 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 14.4 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 1,943 ล้านบาท (4.3%) สาเหตุหลักจากเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินที่ลดลงจากการเปลี่ยนเงื่อนไขสัญญาเช่า (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 10.1, 10.2, 12, 13, 14, 23.2.1)

หนี้สิน งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 บริษัทฯ มีหนี้สินรวมจำนวน 242,053 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 4,602 ล้านบาท (1.9%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	31 มี.ค. 2568		31 ธ.ค. 2567		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน	67,082	27.7	66,883	27.1	+199	+0.3
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	7,335	3.0	9,501	3.9	-2,166	-22.8
หนี้สินระยะยาว	116,448	48.1	119,217	48.3	-2,769	-2.3
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	51,188	21.2	51,054	20.7	+134	+0.3
รวมหนี้สิน	242,053	100.0	246,655	100.0	-4,602	-1.9

หนี้สินหมุนเวียน มีจำนวน 67,082 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 27.7 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 199 ล้านบาท (0.3%) สาเหตุหลักจากเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 1,372 ล้านบาท ตามการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้น ถึงแม้ว่ารายได้รับล่วงหน้าลดลง 1,173 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.2, 17)

หนี้สินระยะยาวรวมส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี มีจำนวน 123,783 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 51.1 ของหนี้สินทั้งหมด ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 4,935 ล้านบาท (3.8%) สาเหตุหลักจากการจ่ายชำระคืนหนี้สินตามสัญญาเช่า และการวัดมูลค่าหนี้สินตามสัญญาเช่า จากการที่บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาซื้อเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 4 ลำ ซึ่งบริษัทฯ เช่าดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน (หมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 5.2, 6.3, 12, 15, 16)

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 51,188 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 21.2 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้น 134 ล้านบาท (0.3%) สาเหตุหลักเกิดจากประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 512 ล้านบาท (1.5%) จากประมาณการหนี้สินระยะยาว สำหรับค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน รายการสำรองค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่นๆ สำหรับรายการซ่อมที่จะต้องจ่ายเงินในอนาคตตามสัญญา ซึ่งบริษัทฯ มีภาระผูกพันภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานในการซ่อมบำรุงเครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่นๆ ตลอดอายุสัญญาเช่า รวมถึงการเตรียมสภาพเครื่องบินก่อนการส่งมอบคืนตามที่ผู้ให้เช่ากำหนดเมื่อสิ้นสุดสัญญาเช่า โดยบริษัทฯ ประมาณการค่าซ่อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตามชั่วโมงบิน รอบการบิน รอบการซ่อมใหญ่ และอายุสัญญาเช่า ซึ่งคำนวณตามสัดส่วนระยะเวลาที่บริษัทฯ ใช้งาน (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.2, 17, 18, 19, 20, 23.2.1)

ส่วนของผู้ถือหุ้น งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 บริษัทฯ มีส่วนของผู้ถือหุ้นจำนวน 55,221 ล้านบาทเพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 9,726 ล้านบาท (21.4%) จากการที่บริษัทฯ มีกำไรจากการดำเนินงาน และผลจากการปรับโครงสร้างทุนภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4.2.2)

4. ปัจจัยที่อาจมีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

ช่วงต้นเดือนเมษายน 2568 ที่ผ่านมา เศรษฐกิจโลกเผชิญกับความไม่แน่นอน หลังมีการประกาศมาตรการภาษีศุลกากรตอบโต้ (Reciprocal Tariffs) ของสหรัฐอเมริกา ซึ่งจะมีการเรียกเก็บจากกว่า 180 ประเทศและเขตปกครอง รวมถึงสมาชิกสหภาพยุโรปจะเผชิญนโยบายการค้าใหม่ที่ครอบคลุมในวงกว้าง ต่อมาประธานาธิบดีโดนัลด์ ทรัมป์ ได้ประกาศระงับการขึ้นภาษีนำเข้าจากต่างประเทศทั้งหมด และลดอัตราภาษีนำเข้าสินค้าจากพันธมิตรทางการค้าส่วนใหญ่ของสหรัฐอเมริกากลางเหลือร้อยละ 10 ซึ่งเป็นอัตราภาษีพื้นฐานเป็นเวลา 3 เดือน เพื่อเปิดทางให้มีการเจรจาการค้า ยกเว้นสาธารณรัฐประชาชนจีน อย่างไรก็ตาม การประกาศมาตรการดังกล่าว ส่งผลให้กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) แสดงความกังวลถึงผลกระทบต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจทั่วโลก รวมถึงความเชื่อมั่นของผู้บริโภคและนักลงทุน ซึ่งอาจกระทบต่อแนวโน้มการเติบโตของเศรษฐกิจ

อุตสาหกรรมการบินยังคงมีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยในระยะยาวคาดการณ์แนวโน้มอุตสาหกรรมการบินโลก (ปี 2567-2577) ว่าจะมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 4.0 ต่อปี และภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกยังคงเป็นตลาดการเดินทางทางอากาศที่ใหญ่ที่สุดด้วยการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 5.1 ต่อปี จากความต้องการเดินทางที่เพิ่มขึ้นจากสาธารณรัฐประชาชนจีน และสาธารณรัฐประชาชนอินเดียเป็นสำคัญ อย่างไรก็ตาม อุตสาหกรรมการบินยังเผชิญความท้าทาย อาทิ ปัญหาห่วงโซ่อุปทานซึ่งส่งผลให้มีการขาดแคลนเครื่องบินอย่างต่อเนื่อง อัตราผลตอบแทนที่ชะลอตัวจากอัตราค่าโดยสารที่ปรับตัวเข้าสู่ภาวะปกติจากที่เคยสูงขึ้นในช่วงหลังวิกฤติโควิด-19 ต้นทุนที่เพิ่มสูงขึ้นโดยเฉพาะค่าแรง และค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน รวมถึงความเสี่ยงจากสงครามการค้าที่ยกระดับขึ้นจากการใช้มาตรการทางภาษี

เศรษฐกิจไทยเผชิญความไม่แน่นอนจากสงครามการค้ากดดันการส่งออกและการลงทุน และยังส่งผลให้เกิดภาวะชะลอการลงทุน อย่างไรก็ตาม คาดว่าภาคการท่องเที่ยวและการบริการจะเติบโตต่อเนื่อง จากนโยบายกระตุ้นการท่องเที่ยว อาทิ การประกาศให้ปี 2568 เป็นปีแห่ง “Amazing Thailand Grand Tourism and Sports Year 2025” การจัดกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยวและกีฬาอย่างต่อเนื่อง และมาตรการของรัฐบาลที่เอื้อต่อการเดินทาง อาทิ มาตรการวีซ่าฟรี (Visa-Free) การยกเว้นบัตร ตม.6 รวมถึงการส่งเสริมให้สายการบินเพิ่มเที่ยวบินมากยิ่งขึ้น เป็นต้น

บริษัทฯ มุ่งมั่นพัฒนาฝูงบินและห้องโดยสารอย่างต่อเนื่อง โดยลงนามในสัญญาเช่าเครื่องบินแบบแอร์บัส A321neo จำนวน 5 ลำ ติดตั้งเครื่องยนต์ที่มีประสิทธิภาพสูง ประหยัดพลังงาน นับเป็นอีกหนึ่งก้าวสำคัญในการยกระดับการให้บริการด้วยเครื่องบินรุ่นใหม่ ที่รองรับทั้งประสิทธิภาพเชื้อเพลิงและความสะดวกสบายของผู้โดยสาร นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ลงนามในหนังสือแสดงเจตจำนง (Letter of Intent: LOI) ร่วมกับแอร์บัส เพื่อเดินหน้าโครงการปรับปรุงห้องโดยสารของเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 เพื่อสร้างประสบการณ์การเดินทางสู่ระดับพรีเมียม ซึ่งจะเริ่มดำเนินการในช่วงปี 2571 ห้องโดยสารใหม่จะมี 3 ชั้นที่นั่ง ได้แก่ Royal Silk Class Premium Economy Class และ Economy Class เพื่อเสริมสร้างความพึงพอใจอย่างสูงสุดให้แก่ผู้โดยสาร สอดคล้องกับแผนฟื้นฟูธุรกิจและกลยุทธ์ขยายตลาดของสายการบินอย่างยั่งยืน

นอกจากนี้ เพื่อเสริมศักยภาพอุตสาหกรรมการบินซ่อมบำรุงอากาศยาน (MRO) ของไทย สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติในการผลักดันประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบิน (Aviation Hub) ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ บริษัทฯ และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ร่วมลงนามบันทึกความเข้าใจการศึกษาความเป็นไปได้ของความร่วมมือทางธุรกิจโครงการพัฒนาศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ณ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ในการร่วมมือกันพัฒนาศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน และธุรกิจอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย และภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก รวมไปถึงการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านอุตสาหกรรมการบิน อีกทั้ง บริษัทฯ ลงนามบันทึกความเข้าใจ (MOU) กับบริษัท Kansas Modification Center, LLC. (KMC) จัดตั้งบริษัทร่วมทุนดำเนินธุรกิจดัดแปลงเครื่องบินโดยสารแบบโบอิง

777-300ER ให้เป็นเครื่องบินขนส่งสินค้า (Passenger-to-Freighter: P2F) โดยคาดว่าจะเริ่มดำเนินการได้ภายในไตรมาสที่ 2 ของปี 2569 ที่ศูนย์ซ่อมบำรุงการบินไทย ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง และมีแผนขยายไปยังพื้นที่ระยอง เขตเศรษฐกิจพิเศษ EEC ต่อไปในอนาคต

บริษัทฯ ร่วมมือทางวิชาการกับจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในโครงการ “จุฬาฯ - การบินไทย: ความรู้คู่ฟ้า Chula-TG: Be the Star in the Sky of Knowledge” มีเป้าหมายเพื่อส่งเสริมการเรียนรู้ตลอดชีวิต การแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ และการพัฒนาหลักสูตรที่ตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของโลกยุคใหม่ โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมบริการที่ต้องเผชิญกับความท้าทายด้านบุคลากร เทคโนโลยี และความคาดหวังของผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว โดยจะมีกิจกรรมที่หลากหลาย อาทิ การจัดทำรายการ “Series of the President” ซึ่งเป็นรายการสัมภาษณ์ผู้บริหารระดับสูงของการบินไทย โดยมีเป้าหมายเพื่อเปิดเผยแนวคิดภาวะผู้นำ วิสัยทัศน์ในการขับเคลื่อนองค์กร และการจัดการในสภาพแวดล้อมที่ท้าทาย และการออกแบบหลักสูตรด้านการบริการภายใต้ชื่อ “School of Hospitality” โดยเน้นการฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการผสมผสานกับองค์ความรู้ด้านจิตวิทยาบริการ การสื่อสารข้ามวัฒนธรรม และความเข้าใจพฤติกรรมผู้บริโภคในยุคดิจิทัล เพื่อยกระดับทักษะของบุคลากรในอุตสาหกรรมบริการให้มีมาตรฐานเทียบเท่าระดับนานาชาติ เป็นต้น

เมื่อวันที่ 18 เมษายน 2568 บริษัทฯ ได้จัดการประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2568 ซึ่งเป็นการประชุมผู้ถือหุ้นที่จัดขึ้นตามข้อกำหนดของแผนฟื้นฟูกิจการ เพื่อพิจารณาอนุมัติกำหนดจำนวนกรรมการ แต่งตั้งกรรมการเข้าใหม่ และกำหนดกรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทฯ ต่อมาเมื่อวันที่ 28 เมษายน 2568 ผู้บริหารแผนได้ยื่นคำร้องต่อศาลล้มละลายกลาง เพื่อแจ้งผลสำเร็จของการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการและขอให้ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการ โดยบริษัทฯ ตั้งเป้าหมายที่จะกลับเข้าซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (SET) ภายในเดือนกรกฎาคม 2568 ตามแนวคิด “THE NEW WORLDS OF TOMORROW” ซึ่งเป็นการฉายภาพการบินไทยในโฉมใหม่ ที่พร้อมจะก้าวสู่อนาคตอย่างมั่นคง แข็งแกร่ง และเติบโต เป็นส่วนหนึ่งในการนำเสนอเอกลักษณ์ความเป็นไทยสู่ผู้คนทั่วโลกอย่างเต็มภาคภูมิในฐานะสายการบินที่มุ่งมั่นพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เพื่อรักษามาตรฐานการบริการระดับสากล และก้าวสู่ยุคใหม่ด้วยความเหนือระดับที่ทั่วโลกเชื่อมั่น

5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		ม.ค. - มี.ค.			
		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2568	2567	2568	2567
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)					
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	3.91	2.42	3.93	2.45
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร (Profitability Ratio)					
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน	ร้อยละ	19.72	14.07	19.70	14.18
อัตรากำไรสุทธิ	ร้อยละ	19.06	5.27	18.83	5.46
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	19.48	n/a	19.29	n/a
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)					
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	3.33	0.98	3.30	1.02
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)					
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	2.23	n/a	2.24	n/a
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	4.37	n/a	4.38	n/a
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	4.81	3.94	4.80	3.94
อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA	เท่า	8.95	13.52	8.96	13.46
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน	เท่า	2.10	1.93	2.09	1.94

ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

อัตราส่วนสภาพคล่อง (Current Ratio)

= สินทรัพย์หมุนเวียน (ไม่รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย) / หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมรายการรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้)

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

= กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน (รวมต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) / 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 ผลขาดทุนจากการด้อยค่า
 ซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 กำไร (ขาดทุน) จากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์ และผลกำไร (ขาดทุน) จากอัตรา
 แลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (EBITDA) / ดอกเบี้ยจ่าย

อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA (Net Debt to EBITDA)

= (หนี้สินรวม - เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด) / EBITDA

อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (Debt Service Coverage Ratio)

= EBITDAR / (การชำระคืนหนี้สินระยะยาวและหนี้สินตามสัญญาเช่า + ดอกเบี้ยจ่าย + ค่าเช่า
 เครื่องบินและอะไหล่)

6. รายการระหว่างกัน

บริษัทฯ มีรายการระหว่างกันที่สำคัญกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ และนิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง สำหรับงวดสามเดือน สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2568 ดังนี้

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดสามเดือน วันที่ 31 มีนาคม 2568	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	
กระทรวงการคลัง	กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 38.90	1. กระทรวงการคลังกู้เงินจากสถาบันการเงินต่างประเทศให้บริษัทฯ กู้ต่อ				- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1 และ 2
		- เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู	0.00	0.00	12,583.54	
		- ดอกเบี้ยจ่าย	0.00	845.73	861.76	
		- ดอกเบี้ยรอดัดบัญชี	0.00	0.00	997.66	
		2. บริษัทฯ มีรายการเช่าที่ดินจากที่ราชพัสดุ	0.41	1.98	7.80	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		3. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบินให้แก่กระทรวงการคลัง				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม	0.00	0.00	1.43	
		- ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.00	0.00	0.00	

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดสามเดือน วันที่ 31 มีนาคม 2568	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	
ธนาคารออมสิน	■ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุม ธนาคารออมสิน	1. บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับ ธนาคารออมสินจำนวนเงิน 3,500 ล้านบาท มีการใช้วงเงินกู้ - ยอดเงินคงค้าง 0.00 - ดอกเบี้ยจ่าย 0.00 - ดอกเบี้ยค้างจ่าย 531.10 - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู 1,625.37 - ดอกเบี้ยจ่าย 32.86 - ดอกเบี้ยรอดัดบัญชี 101.40 2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสาร เครื่องบิน ให้บริการเช่าพื้นที่และ บริการอื่น ๆ แก่ธนาคารออมสิน - ยอดรายได้รวม 0.07	0.00 1,625.37 32.86 101.40 0.07	0.00 79.48 531.10 1,597.40 68.54 68.54 0.45	3,500.00 119.22 451.52 0.36	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตรา ดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไป ตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทาง เดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน หมายเหตุ - อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2565- 31ส.ค. 67เป็นอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตาม สัญญาเดิม - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1 และ 3 - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดสามเดือน วันที่ 31 มีนาคม 2568	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	
ธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่ง ประเทศไทย	■ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารเพื่อ การส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	1. บริษัทฯ ทำสัญญาเงินกู้ยืมระยะ ยาวกับธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย - ยอดเงินคงค้าง - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยจ่าย 2. บริษัทฯ ทำสัญญาวางเงินกู้ประเภท เงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารเพื่อ การส่งออกและนำเข้าแห่งประเท ศไทยจำนวนเงิน 1,500 ล้านบาท มี การใช้วงเงินกู้ - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยรอดัดบัญชี	- - 1,107.55 4.12 83.32	- - 1,105.52 22.49 79.20	- 17.11 1,508.18 22.63 56.71	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตรา ดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไป ตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปใน แนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1 และ 3 - การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตรา ดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไป ตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปใน แนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1
ธนาคารอิสลามแห่ง ประเทศไทย	■ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคาร อิสลามแห่งประเทศไทย	1. บริษัทฯ ทำสัญญาเงินกู้ยืม ระยะ ยาวกับธนาคารอิสลามแห่ง ประเทศไทย - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู	956.65	938.46	1,579.31	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตรา ดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไป ตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปใน แนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดสามเดือน วันที่ 31 มีนาคม 2568	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	
		- ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยรอตตัดบัญชี	21.68 501.96	149.97 480.28	139.89 303.31	- ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 3
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	■ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้ควบคุมธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) โดยผ่านทางธนาคารแห่งประเทศไทย และกองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาระบบสถาบันการเงิน	1. บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) จำนวนเงิน 3,000 ล้านบาท มีการใช้วงเงินกู้ - ยอดเงินคงค้าง - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย - บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) จำนวนเงิน 3,500 ล้านบาท มีการใช้วงเงินกู้ - ยอดเงินคงค้าง - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย	0.00 333.59 0.00 170.31	51.24 333.59 26.60 170.31	2,260.73 76.86 282.34 3,500.00 39.90 143.71	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปตามแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน หมายเหตุ - อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2565- 31ส.ค. 67เป็นอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม - การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปตามแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดสามเดือน วันที่ 31 มีนาคม 2568	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	
		- เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยรอดัดบัญชี	2,926.30 13.79 48.94	2,920.56 35.15 35.15		- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1 และ 2 - การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1 - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัทฯ ขายหุ้นกู้ให้แก่ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน)				
		- มูลค่าหุ้นกู้ - ดอกเบี้ยจ่ายตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยรอดัดบัญชี	437.94 1.64 45.39	437.94 11.99 43.75	832.00 12.48 31.76	
		3. บริษัทฯ ขายบริการให้เช่าสำนักงาน ตู้ ATM ค่าน้ำ-ไฟ และ Lease line แก่ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)				
		- ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.35 0.00	2.45 0.00	2.58 0.21	

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดสามเดือน วันที่ 31 มีนาคม 2568	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	
		4. บริษัทฯ ซื้อบริการรับ-ส่ง เงินสด ของบริษัทฯ และจ่ายให้กับ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.15 - ยอดเจ้าหนี้ค้าง 0.00		0.47 0.00	0.00 0.13	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด	■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด และของบริษัทฯ	1. บริษัทฯ ซื้อบริการฝากส่ง ไปรษณีย์ในประเทศและ ต่างประเทศ และซื้ออุปกรณ์จาก บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.98 2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน แก่บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด - ยอดรายได้รวม 0.38	0.98 0.38	0.68 0.88	0.38 -	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดสามเดือน วันที่ 31 มีนาคม 2568	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	
การท่องเที่ยว แห่งประเทศไทย	■ กระทรวงการคลังซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุม การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	1. บริษัทฯ จ่ายค่าโฆษณา และ ส่งเสริมการขาย ให้แก่ การ ท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.53 - ยอดเจ้าหน้าที่คงค้าง 0.49 2. บริษัทฯ ขยายบัตรโดยสาร เครื่องบิน และ ให้เช่าสำนักงาน แก่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย - ยอดรายได้รวม 0.86 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 2.08		0.76 0.49	1.32 0.52	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)	■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	1. บริษัทฯ จ่ายค่าโฆษณา ให้แก่ บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.00 - ยอดเจ้าหน้าที่คงค้าง 0.00 - เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู 0.68 - ดอกเบี้ยจ่าย 0.01 - ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี 0.23	0.00 0.00 0.68 0.01 0.23	0.00 0.00 0.67 0.06 0.22	0.00 0.00 0.86 0.06 0.16	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดสามเดือน วันที่ 31 มีนาคม 2568	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	
บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)	■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	1. บริษัทฯ ซื้อน้ำมันรถยนต์และ น้ำมันหล่อลื่นจากบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.00 - ยอดเจ้าหนี้ค้าง 0.13 - เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู 1.00 - ดอกเบี้ยจ่าย 0.02 - ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี 0.33 2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสาร เครื่องบิน ให้แก่บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) - ยอดรายได้รวม 8.13		0.47 0.13 0.98 0.09 0.31 27.51	0.01 0.13 1.26 0.09 0.22 28.07	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 3 - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดสามเดือน วันที่ 31 มีนาคม 2568	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	
บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	1. บริษัทฯ ประกอบกิจการและเช่า พื้นที่ในเขตท่าอากาศยานต่าง ๆ เพื่อใช้สำหรับจอดอากาศยาน จอดพาดหะ ขนถ่ายสินค้า เก็บ อุปกรณ์ภาคพื้นดิน เก็บตู้คอนเทน เนอร์ ที่ทำการสำนักงานสายการ บิน และบริการอื่น ๆ จากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 1,918.57 - ยอดเจ้าหนี้ค้าง 889.78 2. บริษัทฯ มีรายได้จากการขายบัตร โดยสารเครื่องบิน และได้รับส่วน แบ่งรายได้ 2% จากการเรียกเก็บ ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน (Passenger Service Charges) ให้กับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) - ยอดรายได้รวม 17.03 - ยอดลูกหนี้ค้าง 19.02				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดสามเดือน วันที่ 31 มีนาคม 2568	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	
บริษัท โทรคมนาคม แห่งชาติจำกัด (มหาชน)	■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	1. บริษัทฯ ขายหุ้นกู้ให้แก่ บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) - มูลค่าหุ้นกู้ - ดอกเบี้ยจ่ายตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยรอดัดบัญชี 2. บริษัทฯ เช่าช่องสัญญาณอินเทอร์เน็ต จากบริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้าง - เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยรอดัดบัญชี	1,017.74 3.82 74.44 0.00 0.00 8.19 0.16 2.60	1,017.74 19.81 70.62 0.00 0.00 9.26 0.59 2.44	1,348.00 20.22 50.81 0.00 0.00 10.33 0.77 1.85	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตรา ดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมเงินกู้เป็นไป ตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปใน แนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 3 - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
สถาบันการบินพลเรือน	■ กระทรวงการคลังซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุม สถาบันการบินพลเรือน	1. บริษัทฯ จัดส่งนักบินบริษัทฯ ไปอบรมด้านกิจการบิน จาก สถาบันการบินพลเรือน - ยอดเจ้าหนี้ค้าง - เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยจ่าย	0.00 5.05 0.09	0.00 4.96 0.61	0.00 9.35 0.65	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดสามเดือน วันที่ 31 มีนาคม 2568	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	
		- ดอกเบี้ยรอตตัดบัญชี	2.27	2.18	1.57	
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด (บริษัทย่อย)	■ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 55 ■ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นายชาย เอี่ยมศิริ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด - นายกรกฎ ชาดะสิงห์ บริษัทฯ แต่งตั้ง ให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของ บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์ เอเชีย จำกัด - นายตรัส พรหมโบล บริษัทฯ แต่งตั้ง ให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของ บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์ เอเชีย จำกัด	1. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงาน และอุปกรณ์ คอมพิวเตอร์ ให้แก่ บริษัท ไทย - อะมาดิอุส เซาท์อีสต์ เอเชีย จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้ค้าง	0.94 0.31	3.94 0.32	3.53 0.30	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดสามเดือน วันที่ 31 มีนาคม 2568	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิส เชส จำกัด (บริษัทย่อย)	- บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม - ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นางจันทร์ภา โขติกเสถียร บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของ บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด	1. บริษัทฯ ให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์สำนักงาน จ่ายเงินค่าเช่าเหมาแรงงานแทนจากการเลิกจ้าง ให้แก่ บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด - ยอดรายได้รวม 1.20 - ยอดลูกหนี้ค้าง 282.44				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัทฯ ซื้อบริการจัดส่งพนักงาน แรงงานภายนอก เพื่อปฏิบัติงานในบริษัทฯ จากบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 377.21 - ยอดเจ้าหนี้ค้าง 198.43				

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดสามเดือน วันที่ 31 มีนาคม 2568	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	
บริษัท ทวีร์เอี๊ยงหลวง จำกัด (บริษัทย่อย)	บริษัทฯ ถือหุ้นผ่านบริษัท วิงสแปน เซอร์วิส เซส จำกัด ประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม	1. บริษัทฯ ขายทวีร์เอี๊ยงหลวงให้แก่ บริษัททวีร์เอี๊ยงหลวง จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	1.11 0.84	17.17 2.22	2.16 0.18	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัทฯ จ่าย ค่า ต อ บ แ ท น (Commission) จากการจำหน่าย ผลิตภัณฑ์ของบริการเอี๊ยงหลวง ให้แก่บริษัท ทวีร์เอี๊ยงหลวง จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	8.69 0.00	32.15 0.00	2.16 0.18	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดสามเดือน วันที่ 31 มีนาคม 2568	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด (บริษัทย่อย)	■ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ร้อยละ 100 ■ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นายชาย เอี่ยมศิริ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด - นายกรกฎ ชาตะสิงห์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด - นางจันทริกา โชติกเสถียร บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด - นางเจดโณม เทอดสักรัตน์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด	1. บริษัทฯ ให้บริการเช่าเครื่องบิน การบริการภาคพื้นดิน ลานจอด สนามบิน ค่าเบี้ยประกันเครื่องบิน บัตรผ่านขึ้นเครื่องบิน ฝึกนักบิน ใช้เครื่องบินจำลอง และอาหาร ขึ้นเครื่องบิน				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
		2. บริษัทฯ ซื้อบริการ Block Space จากบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด				
		- ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.00 9,718.23	150.17 9,729.82	3,911.55 10,353.67	
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.00 0.00	276.13 0.00	3,943.73 130.91	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดสามเดือน วันที่ 31 มีนาคม 2568	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	
บริษัท ดอนเมือง อินเทอร์เน็ต เนชั่นแนล แอร์พอร์ท โฮเต็ล จำกัด (บริษัทร่วม)	■ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท ดอนเมือง อินเทอร์เน็ต เนชั่นแนล แอร์พอร์ท โฮเต็ล จำกัด ประมาณร้อยละ 40 ■ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นางเจดโหม เทอดสิทธิ์ศักดิ์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่ง กรรมการของบริษัทดอนเมือง อินเทอร์เน็ต เนชั่นแนล แอร์พอร์ท โฮเต็ล จำกัด	1. บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักของ บริษัท ดอนเมือง อินเทอร์เน็ต เนชั่น แนล แอร์พอร์ท 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 - นางวรางคณา ลือโรจน์วงศ์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่ง	1. บริษัทฯ ซื้ออาหารและบริการจาก บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหน้าที่ค่าง - เงินค่างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยรอตดบัญชี	88.93 31.07 17.57 0.26 4.64	261.88 25.47 13.42 1.29 4.38	148.48 0.00 17.23 1.29 3.09	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดสามเดือน วันที่ 31 มีนาคม 2568	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	
	กรรมการ ของบริษัท ครีวการบิน ภูเก็ต จำกัด - นายรัฐ รักสำรวจ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่ง กรรมการ ของบริษัท ครีวการบิน ภูเก็ต จำกัด					
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด (บริษัทร่วม)	■ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด ประมาณร้อยละ 30 ■ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นายเชิดพันธ์ โชติคุณ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่ง กรรมการของบริษัท โรงแรม ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด	1. บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักจาก บริษัท โรงแรมท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ จำกัด สำหรับ ผู้โดยสารของบริษัทฯ - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.75 - ยอดเจ้าหนี้ค้าง 0.35 - เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู 1.44 - ดอกเบี้ยจ่าย 0.03 - ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี 0.48		1.79 0.57 1.42 0.13 0.45	0.32 0.00 1.82 0.13 0.32	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดสามเดือน วันที่ 31 มีนาคม 2568	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	
บริษัท วิทยุการบิน แห่งประเทศไทย จำกัด (บริษัทร่วมลงทุน)	■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และของบริษัทฯ ■ บริษัทฯ ถือหุ้นประมาณร้อยละ 1.20 ในบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ■ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ -นายชวาล รัตนวราหะ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรง ตำแหน่งกรรมการของ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	1. บริษัทฯ ซื้อบริการนำร่อง (Navigation) จากบริษัท วิทยุการ บินแห่งประเทศไทย จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 335.47 - เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู 50.57 - ดอกเบี้ยจ่าย 0.89 - ดอกเบี้ยรอดัดบัญชี 23.00 2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้แก่บริษัท วิทยุการบิน แห่งประเทศไทย จำกัด - ยอดรายได้รวม 0.48 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.70				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

หมายเหตุ:

1. หลังจากศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการและคำร้องขอแก้ไขแผนตามมติที่ประชุมของเจ้าหนี้เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2564 บริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับปรุงมูลหนี้สำหรับหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายโดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงและพิจารณาว่าหนี้สินทางการเงินก่อนปรับปรุง และหลังปรับปรุงมีผลแตกต่างกันอย่างมีสาระสำคัญหรือไม่สำหรับหนี้สินทางการเงินที่มีผลแตกต่างกันอย่างมากจะรับรู้หนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยใช้วิธีการคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด ผลแตกต่างระหว่างมูลค่าตามบัญชีของหนี้สินทางการเงินก่อนปรับปรุงและมูลค่าปัจจุบันของหนี้สินทางการเงินที่คำนวณใหม่ บริษัทฯ รับรู้เป็นกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ดอกเบี้ยจ่ายด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด หากหนี้สินทางการเงินดังกล่าวไม่มีผลแตกต่างกันอย่างมาก บริษัทฯ จะปรับปรุงกระแสเงินสดภายใต้เงื่อนไขใหม่โดยใช้อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม ผลแตกต่างที่เกิดขึ้นจะรับรู้เป็นกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ดอกเบี้ยจ่ายด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม

- อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2565-68 เป็นอัตราตาม ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการ (วันที่ 15 มิถุนายน 2564)

2. เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินต่างประเทศผ่านผู้ถือหุ้นใหญ่ เป็นเงินกู้ยืมที่กระทรวงการคลังทำสัญญาเงินกู้กับสถาบันการเงินต่างประเทศ และกระทรวงการคลังได้ให้บริษัทกู้ยืมต่อ เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนที่แก้ไข เจ้าหนี้กลุ่มที่ 4 เจ้าหนี้เงินกู้ยืมจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ที่ไม่ใช่สถาบันการเงิน ปรับเปลี่ยนวิธีการชำระหนี้เป็นได้รับชำระหนี้ด้วยการแปลงหนี้เงินต้นเป็นทุนหุ้นสามัญ ตามแผนฟื้นฟูกิจการที่แก้ไข ดังนั้นบริษัทจึงปรับปรุงมูลหนี้ให้เป็นไปตามคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ วัสดุค่าหนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรมโดยใช้วิธีคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด
3. เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนที่แก้ไข เจ้าหนี้กลุ่มที่ 6 เจ้าหนี้สถาบันการเงินไม่มีประกันปรับเปลี่ยนวิธีการชำระหนี้เป็นได้รับชำระหนี้ด้วยการแปลงหนี้เงินต้นเป็นทุนหุ้นสามัญ ตามแผนฟื้นฟูกิจการที่แก้ไข ด้วยเหตุนี้ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 บริษัทปรับปรุงมูลหนี้ให้เป็นไปตามคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ วัสดุค่าหนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรมโดยใช้วิธีคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด

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.)