

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับไตรมาสที่ 2 ปี 2568 สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2568 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

1. บทสรุปผู้บริหาร

ไตรมาสที่ 2 ปี 2568 เศรษฐกิจโลกมีแนวโน้มชะลอตัวจากผลของสงครามการค้าและความไม่แน่นอนเชิงนโยบายในระดับสูง โดยการขึ้นภาษีนำเข้าของสหรัฐอเมริกาเป็นปัจจัยลบต่อเศรษฐกิจของสหรัฐอเมริกา ส่งผลให้เศรษฐกิจชะลอตัวและเงินเฟ้อเร่งตัวขึ้น ขณะที่ประเทศอื่นๆ ส่วนใหญ่จะเผชิญกับปัจจัยลบด้านอุปสงค์จากการส่งออกและเงินเฟ้อที่ชะลอตัว นอกจากนี้ ความไม่แน่นอนของนโยบายการค้าของสหรัฐอเมริกา และความผันผวนในตลาดการเงินกระทบต่อความเชื่อมั่นของภาคธุรกิจและภาคครัวเรือน ส่งผลให้มีการลดหรือชะลอการลงทุนและการใช้จ่าย อย่างไรก็ตาม รายงาน World Economic Outlook (WEO) ฉบับเดือนกรกฎาคม 2568 โดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund : IMF) คาดว่าเศรษฐกิจโลกในปี 2568 จะขยายตัวร้อยละ 3.0 เพิ่มขึ้นจากที่คาดการณ์ไว้ในเดือนเมษายน 2568 ที่ร้อยละ 2.8 จากการที่ประเทศต่างๆ เร่งซื้อสินค้ามากกว่าที่คาดการณ์ก่อนหน้า สหรัฐอเมริกาจะบังคับใช้มาตรการภาษีศุลกากร และการใช้จ่ายภาครัฐที่ขยายตัวในบางประเทศเศรษฐกิจหลัก

ในส่วนของการอุตสาหกรรมการบินโลกไตรมาสที่ 2 ปี 2568 สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association : IATA) รายงานตัวเลขปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ (Revenue Passenger Kilometers: RPK) ขยายตัวประมาณร้อยละ 5.2 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน เป็นการขยายตัวของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศประมาณร้อยละ 6.9 และปริมาณการขนส่งสินค้า (Revenue Freight Ton-Kilometers: RFTK) ขยายตัวร้อยละ 2.9 สำหรับภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก สมาคมสายการบินเอเชียแปซิฟิก (Association of Asia Pacific Airlines: AAPA) รายงานจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.8 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) และปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers: ASK) เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 12.4 และร้อยละ 11.6 ตามลำดับ อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่ 81.0% เป็น 81.6% ในขณะที่ปริมาณการขนส่งสินค้า (RFTK) และปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (Available Dead Load Kilometer: ADTK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.1 และร้อยละ 8.2 ตามลำดับ ส่งผลให้อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor: FLF) ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่ 61.9% เป็น 61.3%

เศรษฐกิจประเทศไทยในไตรมาสที่ 2 ของปี 2568 ขยายตัวต่อเนื่องจากไตรมาสก่อน จากการเร่งส่งออกสินค้าในช่วงระยะผ่อนผันของนโยบายการขึ้นภาษีนำเข้าของสหรัฐอเมริกา รวมถึงความต้องการสินค้าในกลุ่มอิเล็กทรอนิกส์ที่ขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ในภาคการท่องเที่ยว ช่วงไตรมาสที่ 2 ปี 2568 มีนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้าประเทศไทยจำนวนรวม 7.1 ล้านคน ลดลงร้อยละ 12.2 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 79.2 เมื่อเทียบกับไตรมาสที่ 2 ของปี 2562 ซึ่งเป็นช่วงก่อนเกิดวิกฤตโควิด-19 โดยนักท่องเที่ยวร้อยละ 73.2 มาจากภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ทั้งนี้ ประเทศที่มีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้าไทย สูงที่สุด 5 อันดับแรก ได้แก่ มาเลเซีย สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐอินเดีย สหพันธรัฐรัสเซีย และสาธารณรัฐเกาหลี ในส่วนของจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางเข้าออกประเทศไทยผ่านท่าอากาศยานหลัก 6 แห่ง ในช่วงเดือนเมษายน - มิถุนายน 2568 มีจำนวนรวมประมาณ 28.8 ล้านคน ลดลงที่ร้อยละ 0.3 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยเป็นผู้โดยสารเดินทางระหว่างประเทศประมาณร้อยละ 59.4 หรือ

ประมาณ 17.1 ล้านคน ลดลงร้อยละ 3.6 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ทั้งนี้ IMF ได้ปรับประมาณการเติบโตของเศรษฐกิจไทยสำหรับปี 2568 เป็นร้อยละ 2.0 เพิ่มขึ้นจากที่คาดการณ์ไว้ในเดือนเมษายน 2568 ที่ร้อยละ 1.8

การดำเนินการที่สำคัญของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในช่วงไตรมาสที่ 2 ปี 2568 ได้แก่

- การแต่งตั้งคณะกรรมการใหม่ : เมื่อวันที่ 18 เมษายน 2568 บริษัทฯ ได้จัดการประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2568 ซึ่งเป็นการประชุมผู้ถือหุ้นที่จัดขึ้นตามข้อกำหนดของแผนฟื้นฟูกิจการ เพื่อพิจารณาอนุมัติ กำหนดจำนวนกรรมการ แต่งตั้งกรรมการเข้าใหม่ และกำหนดกรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทฯ โดยที่ประชุมมีมติอนุมัติกำหนดให้คณะกรรมการของบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการจำนวนทั้งสิ้น 11 ราย เป็นกรรมการเดิมจำนวน 3 ราย กรรมการเข้าใหม่ 8 ราย และอนุมัติกำหนดกรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันบริษัทฯ
- การขอยกเลิกการฟื้นฟูกิจการ : เมื่อวันที่ 28 เมษายน 2568 ผู้บริหารแผนได้ยื่นคำร้องต่อศาลล้มละลายกลางเพื่อแจ้งผลสำเร็จของการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการและขอให้ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ต่อมาเมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2568 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการ หลังบริษัทฯ ประสบความสำเร็จในการดำเนินการตามเงื่อนไขของแผนฟื้นฟูกิจการได้อย่างครบถ้วน
- การปรับโครงสร้างการดำเนินธุรกิจกลุ่มการบิน : ตามที่บริษัทฯ ได้ปรับโครงสร้างการดำเนินธุรกิจในส่วนที่เกี่ยวข้องกับบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของการบินไทย โดยได้ดำเนินการโอนย้ายการปฏิบัติการบินและบริการต่างๆ มายังการบินไทยเสร็จสิ้นเรียบร้อยแล้วตั้งแต่ปี 2567 ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 8 พฤษภาคม 2568 คณะผู้บริหารแผนได้อนุมัติให้ดำเนินการเลิกบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ซึ่งการดำเนินการยกเลิกบริษัทย่อยดังกล่าวไม่ส่งผลกระทบต่อภาระงานของการบินไทยแต่อย่างใด ต่อมาเมื่อวันที่ 5 มิถุนายน 2568 บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ได้จดทะเบียนเลิกบริษัทต่อกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์เรียบร้อยแล้ว และปัจจุบันอยู่ระหว่างกระบวนการชำระบัญชี
- การยกระดับประสบการณ์การเดินทางให้สมบูรณ์แบบในทุกมิติ เพื่อเสริมสร้างความพึงพอใจให้แก่ผู้โดยสาร : ครอบคลุมการพัฒนาในหลากหลายด้าน ภายใต้แนวคิด “THE NEW WORLDS OF TOMORROW” เปิดมุมมองใหม่แห่งแรงบันดาลใจ ก้าวสู่ยุคใหม่ของการบริการ โดยบริษัทฯ ยกกระดับการบริการบนเที่ยวบินในหลายด้าน อาทิเช่น นิตยสาร “Sawasdee” โฉมใหม่ Amenities Kit รุ่นพิเศษ จากแบรนด์ SIRIVANNAVARI แคมเปญ “Good Taste for a Good Cause” ที่คัดสรรผลิตภัณฑ์คุณภาพจากผู้ประกอบการไทย เพื่อส่งเสริมสินค้าไทยสู่ระดับสากล ตอบสนองนโยบาย Soft Power ของรัฐบาล และแคมเปญ “Streets to Sky” ที่คัดสรรอาหารจานเด่นจากร้านดังของไทย อาทิ ผัดไทยมันกุ้งที่พิถีพิถัน ก๋วยเตี๋ยวคั่วทะเลเจ๊ไผ่ และข้าวหน้าไก่รสเด็ด ให้บริการบนเที่ยวบินเพื่อสร้างประสบการณ์ใหม่ให้กับผู้โดยสาร นอกจากนี้ยังยกระดับการให้บริการด้วยคาร์วีเยอร์ระดับพรีเมียม และเครื่องดื่มสุตรพิเศษ “Oriental Dawn” และ “Rose of Royal Voyage” ที่รังสรรค์ขึ้นสำหรับผู้โดยสารชั้นหนึ่ง รอยัลเฟิสต์ และชั้นธุรกิจ รอยัลซิลค์ เป็นต้น

- การมุ่งมั่นรักษาสีสิ่งแวดล้อมเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน : บริษัทฯ พร้อมมุ่งสู่เป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นศูนย์ในปี 2593 โดยใช้หลักการ 3 ประการ ประกอบด้วย FROM PLANES TO PLANET (การบินเพื่อสิ่งแวดล้อม) FROM WASTE TO WEALTH (การพัฒนาเพื่อสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจ) FROM PURPLE TO PURPOSE (จากใจสู่เป้าหมายเพื่อความยั่งยืน) โดยบริษัทฯ ได้ดำเนินโครงการต่างๆ ดังนี้
- ร่วมกับ สมาคมธุรกิจสายการบิน (Board of Airline Representatives Business Association – BAR) จัดงานสัมมนา "Flying Green: Thailand's Sustainable Aviation Fuel Forum" เพื่อหารือเกี่ยวกับบทบาทสำคัญของเชื้อเพลิงอากาศยานที่ยั่งยืน (Sustainable Aviation Fuel - SAF) ในการสร้างอนาคตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมสำหรับอุตสาหกรรมการบิน ยืนยันถึงความมุ่งมั่นของภาคอุตสาหกรรมการบินและพลังงานในการเร่งผลักดันการใช้ SAF ให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริบทของประเทศไทยที่มีศักยภาพสูงในการเป็นศูนย์กลางการพัฒนา SAF ในภูมิภาค นำไปสู่ความก้าวหน้าที่ยั่งยืนของอุตสาหกรรมการบินทั้งในระดับประเทศและระดับโลก
- ติดตั้งระบบผลิตไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์ ณ สำนักงานใหญ่ โดยจะมีการติดตั้งแผงโซลาร์เซลล์บนหลังคาอาคารสำนักงาน และบริเวณพื้นที่จอดรถ ซึ่งจะช่วยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้กว่า 589 ตันต่อปี เทียบเท่าการปลูกต้นไม้กว่า 64,000 ต้น นับเป็นต้นแบบของการใช้พลังงานหมุนเวียนภายในองค์กร ซึ่งเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้พื้นที่และลดต้นทุนด้านพลังงานในระยะยาว

นอกจากนี้ ช่วงไตรมาสที่ 2 ปี 2568 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้รับรางวัลสายการบินที่มีการปรับปรุงคุณภาพและการบริการดีขึ้นมากที่สุด (Most Improved Airline) จากงานประกาศรางวัล PAX International Readership Awards 2025 โดยรางวัล PAX International Readership Awards จัดขึ้นเพื่อมอบให้แก่องค์กรในอุตสาหกรรมการบินที่มีความโดดเด่นในประเภทต่างๆ อาทิ การบริการผู้โดยสาร การบริการอาหารบนเครื่องบิน ระบบสารบบแท็บเล็ตบนเครื่องบิน ผลิตภัณฑ์ เทคโนโลยี การตกแต่งภายในเครื่องบิน และการซ่อมบำรุงอากาศยาน เป็นต้น

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2568 บริษัทฯ มีเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงานทั้งสิ้น 78 ลำ โดยในช่วงไตรมาสที่ 2 ปี 2568 บริษัทฯ มีอัตราการใช้ประโยชน์ของเครื่องบินเฉลี่ย 13.5 ชั่วโมง/ลำ/วัน มีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 3.97 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 4.2 มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้น 1,559 ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร (+9.7%) และปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้น 1,821 ล้านคน-กิโลเมตร (+15.6%) เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน เนื่องจากบริษัทฯ ได้กลับมาให้บริการในเส้นทางยุโรป ได้แก่ ออสโล มิลาน และ บรัสเซลส์ รวมถึงเพิ่มความถี่เที่ยวบินในเส้นทางภูมิภาคเอเชีย เพื่อรองรับปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น ทำให้บริษัทฯ มีเครือข่ายเส้นทางบินให้บริการครอบคลุม 62 จุดบิน ใน 27 ประเทศทั่วโลก โดยเป็น 8 จุดบินในประเทศ (ไม่รวมกรุงเทพมหานคร) อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) อยู่ที่ 77.0% สูงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อนที่อยู่ที่ 73.2% จากการปรับเครือข่ายเส้นทางบินที่เหมาะสม รวมทั้งการสร้างพันธมิตรผ่านการทำรหัสเที่ยวบินร่วม (Codeshare) รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเคยน้ำมัน และค่าเบี้ยประกันภัย ไม่รวมค่าน้ำหนักส่วนเกิน) อยู่ที่ 2.66 บาท ต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 13.4 สำหรับด้านการขนส่งสินค้ามีปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ADTK) เพิ่มขึ้น 108 ล้านตัน-กิโลเมตร (+12.5%) และปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) เพิ่มขึ้น 65 ล้านตัน-กิโลเมตร (+14.7%) เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ยเพิ่มขึ้นจาก 51.5% ในช่วงเดียวกันของปีก่อนเป็น 52.4% รายได้จากพัสดุภัณฑ์

เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขนส่งเขื่อน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย ไม่รวมค่าไปรษณีย์ภัณฑ์) เท่ากับ 8.62 บาท ต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 7.5

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ทั้งสิ้น 44,828 ล้านบาท สูงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน 847 ล้านบาท (+1.9%) สาเหตุหลักมาจากรายได้จากกิจการขนส่งที่เพิ่มขึ้น 284 ล้านบาท (+0.7%) โดยรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 54 ล้านบาท (+0.1%) ส่วนรายได้จากค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์เพิ่มขึ้น 230 ล้านบาท (+5.5%) จากปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) เพิ่มขึ้น 65 ล้านตัน-กิโลเมตร (+14.7%) ถึงแม้ว่ารายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วยลดลงร้อยละ 7.5 นอกจากนี้บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีรายได้จากกิจการอื่นเพิ่มขึ้น 80 ล้านบาท (+3.0%) โดยหลักมาจากรายได้หน่วยธุรกิจคลังสินค้า และการให้บริการของฝ่ายช่างที่เพิ่มขึ้น และมีรายได้อื่นๆ เพิ่มขึ้น 483 ล้านบาท (+46.7%) ส่วนค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 3,408 ล้านบาท (-9.0%) โดยหลักมาจากค่าน้ำมันเครื่องบินที่ลดลงตามราคาน้ำมันเฉลี่ยที่ปรับลดลง ถึงแม้ว่าปริมาณการใช้น้ำมันจะเพิ่มขึ้นตามจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน และค่าใช้จ่ายอื่นที่ลดลง ส่งผลให้บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีกำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) เท่ากับ 10,180 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 4,255 ล้านบาท (+71.8%)

บริษัทฯ และบริษัทย่อยรับรู้ต้นทุนทางการเงิน (ซึ่งเป็นการรับรู้ต้นทุนทางการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9: TFRS 9) จำนวน 3,392 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 1,404 ล้านบาท (-29.3%) และมีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียวสุทธิเป็นรายได้รวม 5,347 ล้านบาท สาเหตุหลักจากกำไรจากการยกเลิกสัญญาเช่าเครื่องบิน กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์ และผลขาดทุนจากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์ ส่งผลให้ไตรมาสที่ 2 ปี 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีกำไรสุทธิจำนวน 12,134 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 11,820 ล้านบาท โดยเป็นกำไรส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 12,124 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 0.43 บาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่บริษัทฯ มีกำไรต่อหุ้น 0.14 บาท โดยมี EBITDA จำนวน 13,408 ล้านบาท สูงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน 4,158 ล้านบาท (+45.0%)

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานไตรมาสที่ 2 ปี 2568

งบการเงินรวมสำหรับไตรมาสที่ 2 ปี 2568 ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อย 5 บริษัท ได้แก่ 1) บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด 2) บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด 3) บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด 4) บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด และ 5) บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ซึ่งได้จดทะเบียนเลิกกิจการแล้วและอยู่ระหว่างกระบวนการชำระบัญชี

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) - งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

	เม.ย.-มิ.ย.			
	2568	2567	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	44,828	43,981	+847	+1.9
- ค่าโดยสารและค่าน้ำมันส่วนเกิน	36,142	36,088	+54	+0.1
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	4,422	4,192	+230	+5.5
- รายได้กิจการอื่น	2,747	2,667	+80	+3.0
- อื่นๆ	1,517	1,034	+483	+46.7
ค่าใช้จ่ายรวม	34,648	38,056	-3,408	-9.0
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	11,278	13,742	-2,464	-17.9
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบิน	23,370	24,314	-944	-3.9
กำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	10,180	5,925	+4,255	+71.8
ต้นทุนทางการเงิน	3,392	4,796	-1,404	-29.3
กำไรจากการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	6,788	1,129	+5,659	+501.2
กำไรจากการยกเลิกสัญญาเช่าเครื่องบิน	4,980	-	+4,980	-
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ	1,190	(1,023)	+2,213	+216.3
กลับรายการผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9	10	5	+5	+100.0
กำไรจากการขายสินทรัพย์	2	81	-79	-97.5
เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างงาน	-	(4)	+4	+100.0
โครงการร่วมใจจากองค์กร	-	(6)	+6	+100.0
ส่วนแบ่งกำไร (ขาดทุน) จากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	(1)	15	-16	-106.7
กำไร (ขาดทุน) จากการปรับโครงสร้างหนี้	(3)	855	-858	-100.4
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์	(85)	(732)	+647	+88.4
ผลขาดทุนจากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์	(746)	-	-746	-
กำไรก่อนภาษีเงินได้	12,135	320	+11,815	+3,692.2
กำไรสุทธิ	12,134	314	+11,820	+3,764.3
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	12,124	306	+11,818	+3,862.1
กำไรต่อหุ้น (บาท)	0.43	0.14	+0.29	+207.1

		เม.ย.-มิ.ย.			
		2568	2567	เปลี่ยนแปลง	
				จำนวน	%
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ					
EBITDA	(ล้านบาท)	13,408	9,250	+4,158	+45.0
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	3.97	3.81	+0.16	+4.2
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	17,552	15,993	+1,559	+9.7
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	13,521	11,700	+1,821	+15.6
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	77.0	73.2		+3.8
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-กม.)	2.66	3.07	-0.41	-13.4
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	969	861	+108	+12.5
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	508	443	+65	+14.7
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	52.4	51.5		+0.9
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	117,309	105,718	+11,591	+11.0
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-กม.)	8.62	9.32	-0.70	-7.5
จำนวนเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 30 มิ.ย.	(ลำ)	78	77	+1	+1.3
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	85,886	79,075	+6,811	+8.6
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	13.5	13.1	+0.4	+3.1
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		33.1071	36.7083	-3.6012	-9.8
1 EUR : THB		37.5122	39.5203	-2.0081	-5.1
100 JPY : THB		22.9118	23.5726	-0.6608	-2.8
อัตราแลกเปลี่ยน ณ 30 มิ.ย.					
1 USD : THB		32.7234	37.0105	-4.2871	-11.6
1 EUR : THB		38.5089	39.7534	-1.2445	-3.1
100 JPY : THB		22.9141	23.2160	-0.3019	-1.3
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	91.49	108.11	-16.62	-15.4

หมายเหตุ : EBITDA = รายได้ (ไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ และกำไรจากการยกเลิกสัญญาเช่าเครื่องบิน) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมผลขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้ ต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์ ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 ผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ และผลขาดทุนจากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์)

สรุปผลการดำเนินงาน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

รายได้

ในไตรมาสที่ 2 ปี 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) จำนวน 44,828 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 847 ล้านบาท (+1.9%) โดยมีรายละเอียดของรายได้ ดังนี้

- รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน

เป็นรายได้ส่วนใหญ่ของบริษัทฯ คิดเป็นร้อยละ 80.6 ของรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) มีจำนวน 36,142 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 54 ล้านบาท (+0.1%)

ตารางแสดงข้อมูลรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน จำแนกตามภูมิภาค - บริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	เม.ย.-มิ.ย.			
	2568	2567	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
เส้นทางบินภายในประเทศ	1,655	2,016	-361	-17.9
เส้นทางบินระหว่างประเทศ	34,487	34,072	+415	+1.2
เอเชีย	18,331	19,528	-1,197	-6.1
ยุโรป	12,602	11,044	+1,558	+14.1
ออสเตรเลีย	3,554	3,500	+54	+1.5
รวมรายได้ค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกิน (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว)	36,142	36,088	+54	+0.1

ตารางแสดงข้อมูลการดำเนินงานด้านการขนส่งผู้โดยสาร จำแนกตามภูมิภาค - บริษัทฯ และบริษัทย่อย

	เปลี่ยนแปลงจากงวดเดียวกันของปีก่อน (%)		อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	
	ปริมาณการผลิต (ASK)	ปริมาณการขนส่ง (RPK)	เม.ย. - มิ.ย.	
			2568	2567
เส้นทางบินภายในประเทศ	-5.6	-9.2	85.8	89.2
เส้นทางบินระหว่างประเทศ	+10.3	+16.7	76.8	72.6
เอเชีย	+0.8	+5.6	74.4	71.0
ยุโรป	+26.2	+32.8	79.2	75.3
ออสเตรเลีย	+4.7	+14.3	77.7	71.2
รวม	+9.7	+15.6	77.0	73.2

- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 15.6 ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.7 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน เนื่องจากบริษัทฯ ได้กลับมาให้บริการในเส้นทางยุโรป ได้แก่ ออสเตรเลีย มิลาน และบรัสเซลส์ รวมถึงเพิ่มความถี่เที่ยวบินในเส้นทางภูมิภาคเอเชีย เพื่อรองรับปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ยเพิ่มขึ้นจาก 13.1 เป็น 13.5 ชั่วโมง/ลำ/วัน
- อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารอยู่ที่ 77.0% สูงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อนที่อยู่ที่ 73.2% จากการปรับเครือข่ายเส้นทางบินที่เหมาะสม รวมทั้งการสร้างพันธมิตรผ่านการทำรหัสเที่ยวบินร่วม (Codeshare)

ตารางแสดงข้อมูลรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยจำแนกตามภูมิภาค - บริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : บาท/คน-กิโลเมตร	เม.ย.- มิ.ย.			
	2568	2567	เปลี่ยนแปลง	
			บาท	%
เส้นทางบินภายในประเทศ	3.54	3.93	-0.39	-9.9
เส้นทางบินระหว่างประเทศ	2.63	3.05	-0.42	-13.8
เอเชีย	3.05	3.46	-0.41	-11.8
ยุโรป	2.30	2.68	-0.38	-14.2
ออสเตรเลีย	2.20	2.47	-0.27	-10.9
รวมรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	2.66	3.07	-0.41	-13.4

หมายเหตุ : รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย ไม่รวมค่าน้ำหนักส่วนเกิน

- รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเขยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย ไม่รวมค่าน้ำหนักส่วนเกิน) เท่ากับ 2.66 บาท ต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน 0.41 บาท หรือลดลง 13.4% สาเหตุหลักเกิดจากการแข่งขันที่สูงขึ้น รวมทั้งการเพิ่มเที่ยวบินของสายการบินคู่แข่ง

- **รายได้จากการระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์**

รายได้จากการระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์ คิดเป็นร้อยละ 9.9 ของรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) มีจำนวน 4,422 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 230 ล้านบาท (+5.5%) เป็นผลมาจากการมีปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ เพิ่มขึ้นร้อยละ 14.7 เนื่องจากจำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการเพิ่มขึ้น และมีอัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์เฉลี่ย 52.4% สูงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อนที่เฉลี่ย 51.5% ตามปริมาณการส่งออกสินค้าที่เพิ่มขึ้น รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเขยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย ไม่รวมค่าไปรษณีย์ภัณฑ์) เท่ากับ 8.62 บาท ต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน 0.70 บาท หรือลดลงร้อยละ 7.5 เนื่องจากการแข่งขันที่เพิ่มขึ้น

- **รายได้กิจการอื่น** ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจ ได้แก่ การบริการภาคพื้น ครีวการบิน การบริการคลังสินค้า และรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่นๆ เช่น การซ่อมเครื่องบิน เป็นต้น รวมจำนวน 2,747 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 80 ล้านบาท (+3.0%) โดยหลักมาจากรายได้หน่วยธุรกิจคลังสินค้าที่เพิ่มขึ้น ตามปริมาณการส่งออกสินค้าที่เพิ่มขึ้น และจากการให้บริการของฝ่ายช่างเพิ่มขึ้น

- **รายได้อื่นๆ** ประกอบด้วย ดอกเบี้ยรับ รายได้ค่าปรับ และรายได้อื่นๆ มีจำนวน 1,517 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 483 ล้านบาท (+46.7%) สาเหตุหลักจากดอกเบี้ยรับเพิ่มขึ้นจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดที่เพิ่มขึ้น

ค่าใช้จ่าย

ในไตรมาสที่ 2 ปี 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) 34,648 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 3,408 ล้านบาท (-9.0%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- **ค่าน้ำมันเครื่องบิน** จำนวน 11,278 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 32.6 ของค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ลดลงจากปีก่อน 2,464 ล้านบาท (-17.9%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากราคาน้ำมันเฉลี่ยที่ปรับลดลงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อนที่ร้อยละ 15.4 และอัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐเฉลี่ยที่แข็งค่าจาก 36.71 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐในช่วงเดียวกันของปีก่อนเป็น 33.11 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ หรือคิดเป็นร้อยละ 9.8 ถึงแม้ว่าปริมาณการใช้ น้ำมันจะเพิ่มขึ้นตามจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น

- **ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมันเครื่องบิน** มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 23,370 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 944 ล้านบาท (-3.9%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	เม.ย.-มิ.ย.			
	2568	2567	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว)				
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	3,134	2,998	+136	+4.5
ค่าบริการการบิน	4,810	4,573	+237	+5.2
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	1,377	1,213	+164	+13.5
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	4,122	5,256	-1,134	-21.6
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	3,227	3,255	-28	-0.9
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	2,309	2,031	+278	+13.7
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	2,209	2,427	-218	-9.0
ค่าใช้จ่ายอื่น	2,182	2,561	-379	-14.8
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบิน	23,370	24,314	-944	-3.9

• ค่าใช้จ่ายในส่วนที่แปรผันตามปริมาณการผลิตและ/หรือปริมาณการขนส่ง และ/หรือจำนวนผู้โดยสาร (Variable Cost) รวมทั้งสิ้น จำนวน 14,827 ล้านบาท ต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน 673 ล้านบาท (-4.3%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- ค่าบริการการบิน ประกอบด้วย ค่าบริการภาคพื้น ค่าธรรมเนียมท่าอากาศยาน ค่าบริการควบคุมการจราจรทางอากาศ และค่าบริการการบินอื่นๆ ซึ่งโดยหลักประกอบไปด้วยค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับห้องรับรองพิเศษสำหรับผู้โดยสาร มีจำนวน 4,810 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 237 ล้านบาท (+5.2%) สาเหตุหลักเกิดจากจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น ถึงแม้ว่าเงินบาทจะแข็งค่าขึ้น

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ โดยหลักประกอบด้วย ค่าเบี้ยเลี้ยงนักบินและลูกเรือเมื่อปฏิบัติหน้าที่บนเที่ยวบิน ค่ายานพาหนะและค่าโรงแรมที่พักในต่างประเทศสำหรับนักบินและลูกเรือที่ค้างคืน มีจำนวน 1,377 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 164 ล้านบาท (+13.5%) ตามปริมาณการผลิตที่เพิ่มขึ้น

- ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน มีจำนวน 4,122 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 1,134 ล้านบาท (-21.6%) สาเหตุหลักเกิดจากการเปลี่ยนสัญญาจากเช่าเป็นซื้อเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 4 ลำ และการแข็งค่าของเงินบาท นอกจากนี้ในปีก่อนบริษัทฯ มีการปรับปรุงค่าซ่อมแซมเครื่องยนต์สำหรับเครื่องบินแบบแอร์บัส A320-200 ที่รับโอนย้ายมาจากไทยสมายล์ ถึงแม้ว่าชั่วโมงปฏิบัติการบิน และจำนวนเครื่องบินจะเพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนก็ตาม

- ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป มีจำนวนรวม 2,309 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 278 ล้านบาท (+13.7%) สาเหตุหลักจากจำนวนผู้โดยสาร และราคาวัตถุดิบที่เพิ่มขึ้น

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา มีจำนวน 2,209 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 218 ล้านบาท (-9.0%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากค่าใช้จ่ายและค่าธรรมเนียมในการสำรองที่นั่งลดลงเนื่องจากการแข็งค่าของเงินบาท ถึงแม้ว่าค่าธรรมเนียมบัตรเครดิตเพิ่มขึ้นตามยอดขายที่เพิ่มขึ้นก็ตาม

- ค่าใช้จ่ายคงที่ (Fixed Cost) ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และค่าใช้จ่ายอื่น มีจำนวนรวม 8,543 ล้านบาท ต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน 271 ล้านบาท (-3.1%) โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน โดยหลักประกอบด้วย เงินเดือนพนักงาน ค่าจ้างแรงงานภายนอก ค่าล่วงเวลา และสวัสดิการอื่นๆ (ไม่รวมสำรองเงินชดเชยพนักงานที่เข้าร่วมโครงการร่วมใจจากองค์กร และเงินชดเชยกรณีเลิกจ้าง) มีจำนวน 3,134 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 136 ล้านบาท (+4.5%) สาเหตุหลักเกิดจากการปรับเพิ่มอัตราเงินเดือนประจำปีของพนักงาน การปรับโครงสร้างค่าตอบแทนพนักงานเพื่อให้เทียบเท่าและสามารถแข่งขันได้ในอุตสาหกรรม การเพิ่มขึ้นของจำนวนพนักงาน และการจ้างแรงงานภายนอก เพื่อรองรับการเติบโตของธุรกิจ

- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย มีจำนวน 3,227 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 28 ล้านบาท (-0.9%) สาเหตุหลักจากการด้อยค่าของเครื่องบินแบบโบอิง 777-200ER จำนวน 2 ลำ ซึ่งคิดค่าเสื่อมราคาครบแล้ว

- ค่าใช้จ่ายอื่นๆ โดยหลักประกอบด้วย ค่าเช่าสำนักงาน ค่าเบี้ยประกันภัย ค่าสาธารณูปโภคต่างๆ รวมถึงค่าจ้างเหมาจ่ายผู้ให้บริการหรือแรงงานภายนอก ซึ่งเป็นการให้บริการทั่วไปที่เกิดขึ้นเป็นประจำ เช่น บริการการบำบัดขยะและกากอุตสาหกรรม การตรวจสอบคุณภาพน้ำเสีย หรือบริการซักரிต เป็นต้น มีจำนวน 2,182 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 379 ล้านบาท (-14.8%) สาเหตุหลักเกิดจากการจัดประเภทพัสดุเครื่องบินที่ไม่ได้ใช้งาน นำกลับมาใช้งาน ถึงแม้ว่าค่าจ้างเหมาจ่ายจากภายนอก และค่าสาธารณูปโภคเพิ่มขึ้นตามปริมาณการผลิตที่เพิ่มขึ้น

- **ต้นทุนทางการเงิน** มีจำนวน 3,392 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 1,404 ล้านบาท (-29.3%) สาเหตุหลักเกิดจากการแปลงหนี้เป็นทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการ ทำให้มูลหนี้ลดลง ถึงแม้ว่ามีการบันทึกดอกเบี้ยของสัญญาเช่าดำเนินงาน จากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 (TFRS 16) มาใช้ในส่วนของการรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงานที่เพิ่มขึ้น

กำไรจากการยกเลิกสัญญาเช่าเครื่องบิน จำนวน 4,980 ล้านบาท โดยเป็นการปรับปรุงรายการทางบัญชี จากการที่บริษัทฯ ซื้อเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 4 ลำ ที่เดิมบริษัทฯ ใช้งานผ่านสัญญาเช่าดำเนินงาน

กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ จำนวน 1,190 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Gain) จำนวน 1,047 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักจากการแข็งค่าของเงินสกุลบาทต่อเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ และเงินเยน เมื่อเทียบ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2568 กับ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 ส่งผลให้มูลค่าเงินกู้รวมทั้งหมดนี้สิ้นตามสัญญาเช่าเครื่องบิน สิทธิประโยชน์และหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศ ภายหลังการแปลงมูลค่าลดลง และมีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Gain) จำนวน 143 ล้านบาท

กลับรายการผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 จำนวน 10 ล้านบาท

กำไรจากการขายสินทรัพย์ จำนวน 2 ล้านบาท จากการขายสินทรัพย์อื่นๆ อาทิ อุปกรณ์ภาคพื้น

ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม ประกอบด้วย บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ตโฮเต็ล จำกัด บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด และบริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด มีจำนวน 1 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนเป็นส่วนแบ่งกำไรจำนวน 15 ล้านบาท

ผลขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้ จำนวน 3 ล้านบาท จากการปรับปรุงหนี้สินให้เป็นไปตามคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์ จำนวน 85 ล้านบาท บริษัทฯ รับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบินที่ได้รับอนุมัติขายแล้ว และอยู่ระหว่างกระบวนการจำหน่าย ตามอัตราแลกเปลี่ยนที่เปลี่ยนแปลง

ผลขาดทุนจากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์ จำนวน 746 ล้านบาท ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2568 บริษัทฯ มีสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศกับสถาบันการเงิน โดยการใช้เครื่องมือทางการเงินในการทำธุรกรรม ได้แก่ Cross Currency Swap (CCS) โดยแลกเปลี่ยนจากสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเป็นสกุลเงินบาท มีวัตถุประสงค์เพื่อลดผลกระทบจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในงบการเงิน

EBITDA ไตรมาสที่ 2 ปี 2568 มีจำนวน 13,408 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 4,158 ล้านบาท (+45.0%) แม้ว่าในไตรมาสนี้ รายได้รวมของบริษัทฯ จะปรับเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน แต่บริษัทฯ สามารถบริหารจัดการต้นทุนได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยบริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายรวมต่อรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ลดลงจากร้อยละ 86.5 ในงวดไตรมาส 2 ปีก่อน เป็นร้อยละ 77.3 และมีค่าใช้จ่ายการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบิน ต่อหน่วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK: Cost per ASK) ลดลงจาก 1.5203 บาท ในงวดไตรมาสที่ 2 ปีก่อน เป็น 1.3315 บาท ในไตรมาสที่ 2 ปีปัจจุบัน ส่งผลให้ EBITDA ปรับเพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนอย่างมีนัยสำคัญ

สรุปผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย 6 เดือนแรกของปี 2568 (1 มกราคม - 30 มิถุนายน 2568)
 ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) - งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

	ม.ค.-มิ.ย.			
	2568	2567	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	96,452	89,936	+6,516	+7.2
- ค่าโดยสารและค่าน้ำมันเครื่องบิน	79,361	74,605	+4,756	+6.4
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	8,598	7,954	+644	+8.1
- รายได้กิจการอื่น	5,626	5,269	+357	+6.8
- อื่นๆ	2,867	2,108	+759	+36.0
ค่าใช้จ่ายรวม	71,863	72,935	-1,072	-1.5
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	23,981	26,668	-2,687	-10.1
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบิน	47,882	46,267	+1,615	+3.5
กำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	24,589	17,001	+7,588	+44.6
ต้นทุนทางการเงิน	6,873	9,403	-2,530	-26.9
กำไรจากการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	17,716	7,598	+10,118	+133.2
กำไรจากการยกเลิกสัญญาเช่าเครื่องบิน	4,230	-	+4,230	-
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ	1,328	(6,395)	+7,723	+120.8
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	32	51	-19	-37.3
เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างงาน	-	(4)	+4	+100.0
โครงการร่วมใจจากองค์กร	-	(18)	+18	+100.0
ปรับปรุงรายได้บัตรโดยสารที่หมดอายุ	-	4,136	-4,136	-100.0
กำไร (ขาดทุน) จากการขายสินทรัพย์	(6)	47	-53	-112.8
กำไร (ขาดทุน) จากการปรับโครงสร้างหนี้	(7)	1,348	-1,355	-100.5
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 (กลับรายการ)	(107)	58	-165	-284.5
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์	(358)	(4,070)	+3,712	+91.2
ผลขาดทุนจากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์	(853)	-	-853	-
กำไรก่อนภาษีเงินได้	21,975	2,751	+19,224	+698.8
กำไรสุทธิ	21,973	2,738	+19,235	+702.5
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	21,956	2,716	+19,240	+708.4
กำไรต่อหุ้น (บาท)	0.78	1.24	-0.46	-37.1

		ม.ค.-มิ.ย.			
		2568	2567	เปลี่ยนแปลง	
				จำนวน	%
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ					
EBITDA	(ล้านบาท)	30,887	27,383	+3,504	+12.8
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	8.30	7.68	+0.62	+8.1
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	35,281	30,639	+4,642	+15.2
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	28,297	23,927	+4,370	+18.3
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	80.2	78.1		+2.1
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-ก.ม.)	2.79	3.11	-0.32	-10.3
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	1,944	1,645	+299	+18.2
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	990	860	+130	+15.1
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	50.9	52.3		-1.4
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	230,688	201,397	+29,291	+14.5
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-กม.)	8.60	9.10	-0.50	-5.5
จำนวนเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 30 มิ.ย.	(ลำ)	78	77	+1	+1.3
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	173,098	152,239	+20,859	+13.7
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	13.6	13.0	+0.6	+4.6
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		33.5306	36.1842	-2.6536	-7.3
1 EUR : THB		36.6063	39.1141	-2.5078	-6.4
100 JPY : THB		22.5966	23.8109	-1.2143	-5.1
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย ณ 30 มิ.ย.					
1 USD : THB		32.7234	37.0105	-4.2871	-11.6
1 EUR : THB		38.5089	39.7534	-1.2445	-3.1
100 JPY : THB		22.9141	23.2160	-0.3019	-1.3
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	95.87	109.92	-14.05	-12.8

หมายเหตุ : EBITDA = รายได้ (ไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ และกำไรจากการยกเลิกสัญญาเช่าเครื่องบิน) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมผลขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้ ต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์ ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 ผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ และผลขาดทุนจากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์)

ในงวด 6 เดือนแรกของปี 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีกำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) จำนวน 24,589 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน 7,588 ล้านบาท (+44.6%) รายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) จำนวน 96,452 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน 6,516 ล้านบาท (+7.2%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากกิจการขนส่งเพิ่มขึ้น 5,400 ล้านบาท (+6.5%) โดยมีรายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.4 จากปริมาณการขนส่งผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 18.3 ถึงแม้รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย ไม่รวมค่าน้ำหนักส่วนเกิน) ต่ำกว่างวดเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 10.3 จากการแข่งขันที่เพิ่มขึ้น และรายได้จากค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.1 จากปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) ที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 15.1 ตามปริมาณการส่งออกสินค้าที่เพิ่มขึ้น ถึงแม้ว่ารายได้พัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย ไม่รวมค่าไปรษณีย์ภัณฑ์)

ต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 5.5 ก็ตาม นอกจากนี้รายได้จากกิจการอื่นเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.8 สาเหตุหลักเกิดจากรายได้หน่วยธุรกิจคลังสินค้าที่เพิ่มขึ้นตามปริมาณการส่งออกสินค้าที่เพิ่มขึ้น และการให้บริการของฝ่ายช่างเพิ่มขึ้น

ค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) จำนวน 71,863 ล้านบาท ลดลง 1,072 ล้านบาท (-1.5%) โดยมีสาเหตุหลักเกิดจากค่าน้ำมันเครื่องบินที่ลดลง 2,687 ล้านบาท (-10.1%) เป็นผลมาจากราคาน้ำมันเฉลี่ยที่ปรับลดลงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อนที่ร้อยละ 12.8 และอัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐเฉลี่ยที่แข็งค่าจาก 36.18 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ ในช่วงเดียวกันของปีก่อนเป็น 33.53 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ หรือคิดเป็นร้อยละ 7.3 ถึงแม้ว่าปริมาณการใช้น้ำมันจะเพิ่มขึ้นตามจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น ในขณะที่ค่าใช้จ่ายดำเนินงานในส่วนที่แปรผันตามปริมาณการผลิตและ/หรือปริมาณการขนส่ง และ/หรือ จำนวนผู้โดยสาร เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.1 และค่าใช้จ่ายคงที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.3 โดยส่วนหนึ่งมาจากค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.4 นอกจากนี้ บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายรวมต่อรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ลดลงจากร้อยละ 81.1 ในช่วงหกเดือนปีก่อน เป็นร้อยละ 74.5 และมีค่าใช้จ่ายการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบินต่อหน่วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK: Cost per ASK) ลดลงจาก 1.5101 บาท ในช่วงหกเดือนปีก่อนเป็น 1.3572 บาท ในช่วงหกเดือนปีปัจจุบัน ซึ่งแสดงถึงความสามารถของ บริษัทฯ ในการบริหารจัดการต้นทุนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว สาเหตุหลักจากกำไรจากการยกเลิกสัญญาเช่าเครื่องบิน กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ ขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9 และผลขาดทุนจากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์ โดยในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2568 มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียวสุทธิ เป็นรายได้รวม 4,259 ล้านบาท ส่งผลให้บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรสุทธิ 21,973 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 19,235 ล้านบาท (+702.5%) โดยเป็นกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 21,956 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 0.78 บาท ต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อนที่บริษัทฯ มีกำไรต่อหุ้น 1.24 บาท เนื่องจากจำนวนหุ้นสามัญของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจากการปรับโครงสร้างทุนภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการ อย่างไรก็ตาม หักคำนวณจากจำนวนหุ้นในปัจจุบัน กำไรต่อหุ้นสำหรับงวดหกเดือนปี 2567 เท่ากับ 0.10 บาท

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มี EBITDA จำนวน 30,887 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 3,504 ล้านบาท (+12.8%) โดยหลักมาจากรายได้รวมของบริษัทฯ ที่เพิ่มขึ้นตามปริมาณการผลิตที่เพิ่มขึ้นและการบริหารจัดการต้นทุนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มิ.ย.	
	2568	2567
เครื่องบิน	9,534	2,211
อื่นๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	227	307
รวม	9,761	2,518

ในงวด 6 เดือนแรกของปี 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 9,761 ล้านบาท สูงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน 7,243 ล้านบาท (+287.6%) ประกอบด้วย

- การลงทุนในส่วนที่เกี่ยวกับเครื่องบิน จำนวน 9,534 ล้านบาท โดยหลักมาจากการซื้อเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 4 ลำ ที่เดิมบริษัทฯ ใช้งานผ่านสัญญาเช่าดำเนินงาน
- การลงทุนในสินทรัพย์ถาวรอื่นๆ จำนวน 227 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในเครื่องมืออุปกรณ์การให้บริการซ่อมบำรุงของฝ่ายช่าง

สภาพคล่อง

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 82,693 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 27.8 ของสินทรัพย์รวม ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 1,519 ล้านบาท (-1.8%)

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่างๆ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มิ.ย.	
	2568	2567
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	31,803	30,916
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(22,412)	(18,386)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(9,407)	(10,042)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ		
ที่ยังไม่เกิดขึ้นที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(1,538)	829
ผลกระทบจากการด้อยค่าด้านเครดิต		
ที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	35	(1)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง)	(1,519)	3,316

ในงวด 6 เดือนแรกของปี 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 31,803 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 887 ล้านบาท (+2.9%) ในขณะที่มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 22,412 ล้านบาท สูงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน 4,026 ล้านบาท (+21.9%) เนื่องจากการเปลี่ยนสัญญาเช่าเป็นซื้อเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 4 ลำ รวมทั้งการลงทุนในตั๋วเงินที่มีสิทธิไถ่ถอนคืนได้ และเงินฝากประจำ ถึงแม้ว่าในช่วงเดียวกันของปีก่อนมีการจ่ายเงินล่วงหน้าตามสัญญาจัดหาเครื่องบินจำนวน 7,974 ล้านบาท และมีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 9,407 ล้านบาท ประกอบด้วยการจ่ายชำระคืนหนี้สินตามสัญญาเช่าเครื่องบิน จ่ายชำระดอกเบี้ยหุ้นกู้ และจ่ายชำระดอกเบี้ยเงินกู้ยืมระยะยาว เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2568 มีจำนวน 82,693 ล้านบาท ลดลง 1,519 ล้านบาท (-1.8%) จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 ซึ่งมีอยู่จำนวน 84,212 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6)

ทั้งนี้ เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด รวมสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่นสุทธิ มีจำนวน 120,010 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 5,021 ล้านบาท (+4.4%)

เครื่องบิน

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงานจำนวน 78 ลำ และมีเครื่องบินของบริษัทฯ ที่ไม่ได้ใช้ดำเนินงาน จำนวน 2 ลำ เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ประกอบด้วย เครื่องบินของบริษัทฯ จำนวน 11 ลำ และเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าจำนวน 67 ลำ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 11)

สินทรัพย์

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมจำนวน 297,691 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 5,183 ล้านบาท (+1.8%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	30 มิ.ย. 2568		31 ธ.ค. 2567		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	82,693	27.8	84,212	28.8	-1,519	-1.8
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	37,317	12.6	30,777	10.5	+6,540	+21.2
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย	2,156	0.7	1,734	0.6	+422	+24.3
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ	18,775	6.3	18,286	6.3	+489	+2.7
สินทรัพย์หมุนเวียน	140,941	47.4	135,009	46.2	+5,932	+4.4
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	44,080	14.8	37,025	12.7	+7,055	+19.1
สินทรัพย์สิทธิการใช้	70,310	23.6	75,367	25.7	-5,057	-6.7
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ	42,360	14.2	45,107	15.4	-2,747	-6.1
รวมสินทรัพย์	297,691	100.0	292,508	100.0	+5,183	+1.8

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 140,941 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 47.4 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 5,932 ล้านบาท (+4.4%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด มีจำนวน 82,693 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 1,519 ล้านบาท (-1.8%) สาเหตุหลักจากการเปลี่ยนสัญญาจากเช่าเป็นซื้อเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 4 ลำ รวมทั้งการลงทุนในตั๋วเงินที่มีสิทธิไถ่ถอนคืนได้และเงินฝากประจำที่มีระยะเวลาคงกำหนดชำระมากกว่า 3 เดือน แต่ไม่เกิน 1 ปี นอกจากนี้ มีการจ่ายชำระคืนหนี้สินตามสัญญาเช่าเครื่องบิน จ่ายชำระดอกเบี้ยหุ้นกู้ และจ่ายชำระดอกเบี้ยเงินกู้ยืมระยะยาว แม้ว่าจะมีเงินสดได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานเพิ่มสูงขึ้นก็ตาม (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.1)

- สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น มีจำนวน 37,317 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 6,540 ล้านบาท (+21.2%) จากการลงทุนในตั๋วเงินที่มีสิทธิไถ่ถอนคืนได้ และเงินฝากประจำที่มีระยะเวลาคงกำหนดชำระมากกว่า 3 เดือน แต่ไม่เกิน 1 ปี ที่เพิ่มขึ้น (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8)

- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย มีจำนวน 2,156 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 422 ล้านบาท (+24.3%) สาเหตุหลักจากการโอนจัดประเภทเครื่องบินแบบโบอิง 777-300 จำนวน 6 ลำ จากที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ ถึงแม้ว่าจะมีการจำหน่ายเครื่องบินแบบแอร์บัส A340-500

จำนวน 1 ลำ เครื่องบินแบบโบอิง 777-200 จำนวน 1 ลำ เครื่องยนต์อะไหล่ Trent 970-84 จำนวน 1 เครื่องยนต์ และสินทรัพย์อื่น (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 9)

- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 18,775 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 489 ล้านบาท (+2.7%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากสินค้าคงเหลือเพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 491 ล้านบาท (+12.3%) (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 7, 23.2.3)

ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ มีจำนวน 44,080 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 14.8 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 7,055 ล้านบาท (+19.1%) สาเหตุหลักจากการบันทึกรายการเพิ่มขึ้นจากการเปลี่ยนสัญญาจากเช่าเป็นซื้อเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 4 ลำ ถึงแม้ว่ามีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับงวด และมีการโอนจัดประเภทเครื่องบินแบบโบอิง 777-300 จำนวน 6 ลำไปยังสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขายก็ตาม (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 11)

สินทรัพย์สิทธิการใช้ มีจำนวน 70,310 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 23.6 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ประกอบด้วยสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสัญญาเช่าดำเนินงานสินทรัพย์ถาวรอื่น ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 5,057 ล้านบาท (-6.7%) สาเหตุหลักจากการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับงวด และการลดลงเนื่องจากการปรับปรุงรายการออกและบันทึกเป็นที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ จากการเปลี่ยนสัญญาจากเช่าเป็นซื้อเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 4 ลำ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 12)

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 42,360 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 14.2 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 เป็นจำนวน 2,747 ล้านบาท (-6.1%) สาเหตุหลักจากเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินที่ลดลงจากการยกเลิกสัญญาเช่า ซึ่งมาจากการเปลี่ยนสัญญาจากเช่าเป็นซื้อเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 4 ลำ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 10, 12, 13, 14, 23.2.1)

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) ในงวด 6 เดือนแรกของปี 2568 เท่ากับร้อยละ 7.45 สูงกว่าช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนซึ่งเท่ากับร้อยละ 1.07 เนื่องจากมีกำไรสุทธิจากการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้น

หนี้สิน

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2568 หนี้สินรวมของ**บริษัทฯ และบริษัทย่อย** มีจำนวน 230,134 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 16,785 ล้านบาท (-6.8%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	30 มิ.ย. 2568		31 ธ.ค. 2567		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน	68,286	29.7	67,077	27.1	+1,209	+1.8
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	10,019	4.3	9,510	3.9	+509	+5.4
หนี้สินระยะยาว	109,894	47.8	119,231	48.3	-9,337	-7.8
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	41,935	18.2	51,101	20.7	-9,166	-17.9
รวมหนี้สิน	230,134	100.0	246,919	100.0	-16,785	-6.8

หนี้สินหมุนเวียน มีจำนวน 68,286 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 29.7 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 1,209 ล้านบาท (+1.8%) สาเหตุหลักจากเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 17, 23.2.3)

หนี้สินระยะยาวรวมส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี มีจำนวน 119,913 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 52.1 ของหนี้สินทั้งหมด ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 8,828 ล้านบาท (-6.9%) สาเหตุหลักจากการจ่ายชำระคืนหนี้สินตามสัญญาเช่า และตามการลดลงของสินทรัพย์สิทธิการใช้จากการเปลี่ยนสัญญาจากเช่าเป็นซื้อเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 4 ลำ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.2, 6.3, 12, 15, 16)

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 41,935 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 18.2 ของหนี้สินทั้งหมด ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 9,166 ล้านบาท (-17.9%) สาเหตุหลักเกิดจากประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นลดลง 6,366 ล้านบาท (-18.4%) จากการปรับปรุงรายการบัญชีของประมาณการหนี้สินระยะยาวสำหรับค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน รายการสำรองค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่นๆ สำหรับรายการซ่อมที่จะต้องจ่ายเงินในอนาคตตามสัญญาลดลง อันเนื่องมาจากการเปลี่ยนสัญญาจากเช่าเป็นซื้อเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 4 ลำ นอกจากนั้นเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้ไม่หมุนเวียนอื่นลดลง (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 12, 17, 18, 19, 20, 23.2.1)

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2568 ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ และบริษัทย่อย มีจำนวน 67,557 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 21,968 ล้านบาท (+48.2%) จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 ซึ่งมีอยู่จำนวน 45,589 ล้านบาท จากการที่บริษัทฯ มีกำไรจากการดำเนินงานเพิ่มขึ้น

ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2568 บริษัทฯ มีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากภาระผูกพันที่มีได้แสดงในงบการเงินจากหนังสือค้ำประกันที่ออกโดยธนาคารในประเทศและต่างประเทศ และภาระผูกพันที่จะต้องจ่ายในอนาคตตามสัญญาเช่าของเครื่องบิน และสัญญาจัดหาสินทรัพย์ ซึ่งอยู่ระหว่างการรอรับมอบ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 24)

4. ปัจจัยที่อาจมีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

ในช่วงครึ่งปีหลังของปี 2568 คาดว่าเศรษฐกิจโลกจะมีแนวโน้มเติบโตลดลงจากปีก่อน และอยู่ภายใต้ความไม่แน่นอนสูง จากผลกระทบของนโยบาย Trump 2.0 อย่างไรก็ตาม การประมาณการเติบโตของเศรษฐกิจโลกปรับตัวดีขึ้นตามการเจรจาการค้าที่คืบหน้าและการเร่งการผลิตและส่งออกก่อนได้รับผลกระทบจากภาษีนำเข้าสหรัฐอเมริกา อัตราเงินเฟ้อมีแนวโน้มชะลอตัวตามการชะลอตัวของเศรษฐกิจ ประกอบกับราคาน้ำมันมีแนวโน้มลดลงตามอุปทานน้ำมันที่เพิ่มขึ้น แต่ยังคงมีความเสี่ยงด้านภูมิรัฐศาสตร์

สำหรับในปี 2568 สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) คาดการณ์ว่าในปีนี้ ผลกำไรของสายการบินจะเพิ่มขึ้นจากปีก่อน โดยได้รับแรงหนุนจากราคาน้ำมันที่ลดลงและจำนวนผู้โดยสารที่สูงเป็นประวัติการณ์ อย่างไรก็ตาม IATA ปรับลดคาดการณ์กำไรลงเล็กน้อยจากที่เคยคาดการณ์ไว้เมื่อเดือนธันวาคม 2567 จากความกังวลต่อเศรษฐกิจของ

ผู้บริโภคซึ่งมีผลมาจากมาตรการกีดกันทางการค้า รวมทั้ง ความล่าช้าในการส่งมอบเครื่องบินทำให้สายการบินหลายแห่งไม่สามารถรองรับความต้องการเดินทางที่เพิ่มขึ้นในบางภูมิภาค และส่งผลให้ต้นทุนดำเนินงานสูงขึ้นจากต้นทุนการซ่อมบำรุงที่สูงขึ้น

เศรษฐกิจไทยเผชิญความไม่แน่นอนมากขึ้น จากความเสี่ยงหลายด้านที่จะส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ โดยเฉพาะความไม่แน่นอนของนโยบายภาษีและผลการเจรจาการค้ากับสหรัฐอเมริกา รวมถึงสงครามความขัดแย้งอาจส่งผลให้ราคาพลังงานกลับมาสูงขึ้น อย่างไรก็ตาม ยังมีธุรกิจที่มีโอกาสเติบโตจากการปรับตัวพัฒนาสินค้าและบริการให้ยังสามารถตอบโจทย์ความต้องการของกลุ่มผู้บริโภคศักยภาพสูง อาทิ ธุรกิจที่เน้นนักท่องเที่ยวกลุ่มเติบโตใหม่ ธุรกิจที่มีสินค้าและบริการที่มีเอกลักษณ์เฉพาะ กลุ่มที่ตอบโจทย์เมกะเทรนด์ ได้แก่ เทรนด์ Health and Wellness เทรนด์ความยั่งยืนโลก เป็นต้น นอกจากนี้ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) มีแผนกระตุ้นจำนวนและรายได้จากการท่องเที่ยวโดยรักษาการเติบโตตลาดจีน ด้วยการแก้ไขภาพลักษณ์ด้านความปลอดภัย และฟื้นฟูความเชื่อมั่น จัดตลาดทดแทน (Relocation) มุ่งเน้นเอเชียใต้ อาเซียน รวมถึงกลุ่มประเทศฝั่งยุโรป ขยายตลาดกลุ่ม High Value และโฆษณาประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางออนไลน์และออฟไลน์ จัดกิจกรรมเทศกาล ดนตรี กีฬา และวัฒนธรรมตลอดทั้งปี

บริษัทฯ มุ่งมั่นในการเสริมศักยภาพผู้ปฏิบัติงานให้มีความทันสมัย ประหยัดพลังงาน และตอบโต้ผู้โดยสาร โดยจะทยอยรับมอบเครื่องบินรุ่นใหม่แบบแอร์บัส A321neo เข้าประจำการตั้งแต่สิ้นปี 2568 ผู้โดยสารจะได้รับความสะดวกสบายจากระบบความบันเทิงบนเที่ยวบินที่ติดตั้งในทุกที่นั่ง พร้อมบริการ Wi-Fi โดยไม่มีค่าใช้จ่ายสำหรับสมาชิกรอยัล ออร์คิด พลัส ทุกระดับสถานะ ตามแนวคิด “THE NEW WORLDS OF TOMORROW” ที่พร้อมจะก้าวสู่นาคตอย่างมั่นคง แข็งแกร่ง และเติบโต เป็นส่วนหนึ่งในการนำเสนอเอกลักษณ์ความเป็นไทยสู่ผู้คนทั่วโลกอย่างเต็มภาคภูมิ ในฐานะสายการบินที่มุ่งมั่นพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เพื่อรักษามาตรฐานการบริการระดับสากล และก้าวสู่ยุคใหม่ด้วยความเหนือระดับที่ทั่วโลกเชื่อมั่น

นอกจากนี้ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยอนุมัติให้หลักทรัพย์ของบริษัทฯ พันเหตุอาจถูกเพิกถอนและให้กลับมาเริ่มซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ฯ ตั้งแต่วันที่ 4 สิงหาคม 2568 เป็นต้นไป โดยตลอดระยะเวลา 4 ปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้ดำเนินมาตรการสำคัญตามแผนฟื้นฟูกิจการสำเร็จลุล่วงในด้านต่างๆ อาทิ การปรับโครงสร้างและขนาดองค์กรให้เหมาะสมเพื่อเพิ่มความคล่องตัว การขยายเครือข่ายเส้นทางบินให้ครอบคลุมภูมิภาคต่างๆ การปรับปรุงผู้บินและห้องโดยสาร การพัฒนาระบบดิจิทัลและยกระดับมาตรฐานการให้บริการในทุกจุด อาทิ ช่องทางการสำรองที่นั่งและออกบัตรโดยสารผ่านเว็บไซต์และโมบายแอปพลิเคชัน ห้องรับรองพิเศษ การบริการระหว่างเที่ยวบิน รวมถึงโปรแกรมสะสมไมล์ รอยัล ออร์คิด พลัส เป็นต้น ทั้งนี้ เพื่อยกระดับการบินไทยสู่การเป็นสายการบินชั้นนำในภูมิภาคในการเชื่อมต่อเที่ยวบิน โดยมีกรุงเทพฯ เป็นศูนย์กลาง ตลอดจนการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานในมิติต่างๆ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการสร้างรายได้ ควบคุมต้นทุน รวมถึงการเพิ่มความรวดเร็วและคล่องตัวในการตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าและการแข่งขันในอุตสาหกรรม นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้เสริมความแข็งแกร่งของฐานะทางการเงิน ผ่านกระบวนการแปลงหนี้เป็นทุน และเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมและพนักงาน โดยจะเป็นพื้นฐานที่ดีสำหรับการต่อยอดความสำเร็จเพื่อสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนทั้งในมิติทางธุรกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมในอนาคตต่อไป

5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		ม.ค.-มิ.ย.	
		2568	2567
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)			
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	3.47	2.45
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)			
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน	ร้อยละ	18.37	8.45
อัตรากำไรสุทธิ	ร้อยละ	22.78	3.04
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	38.84	n/a
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	7.45	1.07
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)			
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	1.78	n/a
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	3.41	n/a
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	4.49	2.91
อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA	เท่า	4.77	9.30
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน	เท่า	1.89	1.40

ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

อัตราส่วนสภาพคล่อง (Current Ratio)

= สินทรัพย์หมุนเวียน (ไม่รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย) / หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้)

อัตรากำไรจากการดำเนินงาน (Operating Profit Margin)

= กำไรจากการดำเนินงาน (รวมต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) / รายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว)

อัตรากำไรสุทธิ (Net Profit Margin)

= กำไรสุทธิ / รายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว)

อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity)

= กำไรสุทธิ / ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Total Asset)

= กำไรสุทธิ / สินทรัพย์รวมเฉลี่ย

อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)

= (เงินกู้ยืมระยะสั้น + หนี้สินระยะยาวรวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) / ส่วนของผู้ถือหุ้น

อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Total Debt to Equity)

$$= \text{หนี้สินรวม} / \text{ส่วนของผู้ถือหุ้น}$$

อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย (Interest Coverage Ratio)

= กำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์ กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน กำไรจากการยกเลิกสัญญาเช่าเครื่องบิน กำไร (ขาดทุน) จากการปรับโครงสร้างหนี้ ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 กำไร (ขาดทุน) จากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์ และผลกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ (EBITDA) / ดอกเบี้ยจ่าย

อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA (Net Debt to EBITDA)

$$= (\text{หนี้สินรวม} - \text{เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด}) / \text{EBITDA}$$

อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (Debt Service Coverage Ratio)

$$= \text{EBITDAR} / (\text{การชำระคืนหนี้สินระยะยาวและหนี้สินตามสัญญาเช่า} + \text{ดอกเบี้ยจ่าย} + \text{ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่})$$

6. รายการระหว่างกัน

6.1 บริษัทฯ มีรายการระหว่างกันที่สำคัญกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ และนิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง สำหรับงวดหกเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2568 ดังนี้

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน วันที่ 30 มิถุนายน 2568	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	
กระทรวงการคลัง	กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 38.90	1. กระทรวงการคลังกู้เงินจากสถาบันการเงินต่างประเทศให้บริษัทฯ กู้ต่อ - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี 2. บริษัทฯ มีรายการเช่าที่ดินจากที่ราชพัสดุ 3. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบินให้แก่กระทรวงการคลัง - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.00 0.00 0.00 0.95 0.00 0.00	0.00 845.73 0.00 1.98 0.00 0.00	12,583.54 861.76 997.66 7.80 1.43 0.00	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1 และ 2 - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน วันที่ 30 มิถุนายน 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 1,654.25 - ดอกเบี้ยจ่าย 66.67 - ดอกเบี้ยรอดัดบัญชี 135.21 2. บริษัทฯ ขยายบัตรโดยสาร เครื่องบิน ให้บริการเช่าพื้นที่ และบริการอื่น ๆ แก่ธนาคาร ออมสิน - ยอดรายได้รวม 0.07				- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของ ธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับ การกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ ไม่เกี่ยวข้องกัน หมายเหตุ - อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2565- 31ส.ค.67 เป็นอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญา เดิม - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1 และ 3 - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน วันที่ 30 มิถุนายน 2568	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	
ธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย	■ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารเพื่อ การส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	1. บริษัทฯ ทำสัญญาเงินกู้ยืมระยะ ยาวกับธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย - ยอดเงินคงค้าง - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยจ่าย 2. บริษัทฯ ทำสัญญาวางเงินกู้ประเภท เงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารเพื่อ การส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย จำนวนเงิน 1,500 ล้านบาท มี การใช้วงเงินกู้ - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยรอดัดบัญชี	0.00 0.00	0.00 0.00	0.00 17.11	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตรา ดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไป ตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทาง เดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1 และ 3
ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย	■ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคาร อิสลามแห่งประเทศไทย	1. บริษัทฯ ทำสัญญาเงินกู้ยืม ระยะ ยาวกับธนาคารอิสลามแห่ง ประเทศไทย - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยรอดัดบัญชี	1,109.62 8.30 87.50	1,105.52 22.49 79.20	1,508.18 22.63 56.71	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตรา ดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไป ตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทาง เดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1
ธนาคารอิสลามแห่ง ประเทศไทย	■ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคาร อิสลามแห่งประเทศไทย	1. บริษัทฯ ทำสัญญาเงินกู้ยืม ระยะ ยาวกับธนาคารอิสลามแห่ง ประเทศไทย - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยรอดัดบัญชี	975.47 44.03 524.31	938.46 149.97 480.28	1,579.31 139.89 303.31	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตรา ดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไป ตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทาง เดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 3

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน วันที่ 30 มิถุนายน 2568	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	■ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัทฯ เป็นผู้ควบคุม ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) โดยผ่านทางธนาคารแห่งประเทศไทย และกองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาระบบ สถาบันการเงิน	1. - บริษัทฯ ทำสัญญาวางเงินกู้ ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) จำนวนเงิน 3,000 ล้านบาท มีการใช้วงเงินกู้ - ยอดเงินคงค้าง - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย - บริษัทฯ ทำสัญญาวางเงินกู้ประเภท เงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) จำนวนเงิน 3,500 ล้านบาท มีการใช้วงเงินกู้ - ยอดเงินคงค้าง - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยรอดัดบัญชี	0.00 0.00 333.59 0.00 0.00 170.31 2,932.14 27.76 62.91	0.00 51.24 333.59 0.00 26.60 170.31 2,920.56 35.15 35.15	2,260.73 76.86 282.34 3,500.00 39.90 143.71 0.00 0.00 0.00	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตรา ดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไป ตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทาง เดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน หมายเหตุ - อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2565- 31ส.ค.67 เป็นอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญา เดิม - การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตรา ดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไป ตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทาง เดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตรา ดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไป ตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทาง เดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1 และ 2

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน วันที่ 30 มิถุนายน 2568	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	
บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด	■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด และของบริษัทฯ	1. บริษัทฯ ซื้อบริการฝากส่ง ไปรษณีย์ในประเทศและ ต่างประเทศ และซื้ออุปกรณ์จาก บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.22 2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน แก่บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด - ยอดรายได้รวม 0.07	0.22	0.68	0.38	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
การท่องเที่ยว แห่งประเทศไทย	■ กระทรวงการคลังซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุม การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	1. บริษัทฯ จ่ายค่าโฆษณา และ ส่งเสริมการขาย ให้แก่ การ ท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.53 - ยอดเจ้าหน้าที่คงค้าง 0.46 2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสาร เครื่องบิน และ ให้เช่าสำนักงาน แก่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย - ยอดรายได้รวม 19.01 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 9.14	0.53 0.46 19.01 9.14	0.76 0.49 5.14 2.33	1.32 0.52 4.57 0.87	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน วันที่ 30 มิถุนายน 2568	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	
บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)	■ กระบวนการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	1. บริษัทฯ จ่ายค่าโฆษณา ให้แก่ บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง - เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยรอตตัดบัญชี 2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสาร เครื่องบิน ให้แก่บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.00 0.00 0.57 0.03 0.25 0.11 0.50	0.00 0.00 0.67 0.06 0.22 0.00 0.00	0.00 0.00 0.86 0.06 0.16 0.00 0.00	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)	■ กระบวนการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	1. บริษัทฯ ซืื่อน้ำมันรถยนต์และ น้ำมันหล่อลื่นจากบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง - เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยรอตตัดบัญชี	0.00 0.13 0.83 0.04 0.35	0.47 0.13 0.98 0.09 0.31	0.01 0.13 1.26 0.09 0.22	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 3

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน วันที่ 30 มิถุนายน 2568	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	
		2. บริษัทฯ ขยายบัตรโดยสาร เครื่องบิน ให้แก่บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	14.68 1.90	27.51 0.00	28.07 0.00	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ปตท. น้ำมันและ การค้าปลีก จำกัด (มหาชน)	บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ถือ หุ้นรายใหญ่ของบริษัท ปตท. น้ำมันและ การค้าปลีก จำกัด (มหาชน) ในสัดส่วน ร้อยละ 75	1. บริษัทฯ ซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศ ยานชนิด JET A-1 และน้ำมัน เชื้อเพลิงรถยนต์จากบริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง - เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	4,983.59 175.57 513.38 22.80 672.34	12,856.15 825.09 502.42 57.34 649.54	7,183.63 665.95 603.27 144.00 594.14	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 3

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน วันที่ 30 มิถุนายน 2568	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	
		2.บริษัทฯ ขยายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้แก่บริษัท ปตท.น้ำมันและ การค้าปลีก จำกัด (มหาชน) - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	4.52 0.65	10.27 1.10	11.84	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และของบริษัทยา	1. บริษัทฯ ประกอบกิจการและเช่า พื้นที่ในเขตท่าอากาศยานต่าง ๆ เพื่อใช้สำหรับจอดอากาศยาน จอดพาหนะ ขนถ่ายสินค้า เก็บ อุปกรณ์ภาคพื้นดิน เก็บตู้คอนเทน เนอร์ ที่ทำการสำนักงานสายการ บิน และบริการอื่น ๆ จากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	4,432.99 889.78	8,975.21 889.99	6,676.54 889.86	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน วันที่ 30 มิถุนายน 2568	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	
		2. บริษัทฯ มีรายได้จากการขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และได้รับส่วนแบ่งรายได้ 2% จากการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน (Passenger Service Charges) ให้กับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้ค้าง	 32.75 18.08	 63.17 19.09	 49.20 78.08	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน)	■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	1. บริษัทฯ ขายหุ้นกู้ให้แก่ บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) - มูลค่าหุ้นกู้ - ดอกเบี้ยจ่ายตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยรอดัดบัญชี 2. บริษัทฯ เช่าช่องสัญญาณอินเทอร์เน็ตจากบริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้าง - เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู	 1,017.74 7.63 78.25 0.00 0.00 6.82	 1,017.74 19.81 70.62 0.00 0.00 9.26	 1,348.00 20.22 50.81 0.00 0.00 10.33	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 3 - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน วันที่ 30 มิถุนายน 2568	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	
		- ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยรอตตัดบัญชี	0.32 2.76	0.59 2.44	0.77 1.85	
สถาบันการbinพลเรือน	■ กระทรวงการคลังซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมสถาบันการbinพลเรือน	1. บริษัทฯ จัดส่งนักบินบริษัทฯ ไปอบรมด้านกิจการbin จากสถาบันการbinพลเรือน - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง - เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยรอตตัดบัญชี	0.00 2.64 0.18 2.36	0.00 4.96 0.61 2.18	0.00 9.35 0.65 1.57	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
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 แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด - นายตรีศ พรหมโบล บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของ	1. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงาน และอุปกรณ์ คอมพิวเตอร์ ให้แก่บริษัท ไทย - อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	1.88 0.31	3.94 0.32	3.53 0.30	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน วันที่ 30 มิถุนายน 2568	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	
บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด (บริษัทย่อย)	- บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม - ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นายชวาล รัตนวราหะ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด - นางอรอนงค์ ชูณหะมาน บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่ง กรรมการของ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด	1.บริษัทฯ ให้บริการใช้เครื่องมือและอุปกรณ์ในการฝึกอบรมด้านการบิน และให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงาน และอุปกรณ์สำนักงาน ให้แก่ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด - ยอดรายได้รวม 14.77 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.39 2.บริษัทฯ ซื้อบริการ การฝึกอบรม พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน จาก บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 9.61 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.28				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน วันที่ 30 มิถุนายน 2568	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	
บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด (บริษัทย่อย)	บริษัทฯ ถือหุ้นผ่านบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสেস จำกัด ประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม	1. บริษัทฯ ขายทัวร์เอื้องหลวงให้แก่ บริษัททัวร์เอื้องหลวง จำกัด - ยอดรายได้รวม 6.48 - ยอดลูกหนี้ค้าง 0.96		17.17 2.22	2.16 0.18	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัทฯ จ่ายค่าตอบแทน (Commission) จากการจำหน่าย ผลิตภัณฑ์ของบริการเอื้องหลวง ให้แก่บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 26.19 - ยอดเจ้าหนี้ค้าง 1.82		32.15 0.00	2.16 0.18	

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน วันที่ 30 มิถุนายน 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 ขาตะสิงห์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด - นางจันทริกา โชติกเสถียร บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด - นางเจดโฉม เทอดสัณฐิศักดิ์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด	1. บริษัทฯ ให้บริการเช่าเครื่องบิน การบริการภาคพื้นดิน ลานจอด สนามบิน ค่าเบี้ยประกันเครื่องบิน บัตรผ่านขึ้นเครื่องบิน ฝึกนักบิน ใช้เครื่องบินจำลอง และอาหารขึ้นเครื่องบิน - ยอดรายได้รวม 0.00 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 9,718.23 2. บริษัทฯ ซื้อบริการ Block Space จากบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.00 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.00				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน วันที่ 30 มิถุนายน 2568	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์ เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด (บริษัทร่วม)	- บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด ประมาณร้อยละ 40 - ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นางเจตติมา เทอดสถิรศักดิ์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่ง กรรมการของบริษัทดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด	1.บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักของ บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่น แนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด สำหรับผู้โดยสารของ บริษัทฯ - ยอดค่าใช้จ่ายรวม	0.00	0.00	0.00	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด (บริษัทร่วม)	- บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท ครีวการบิน ภูเก็ต จำกัด ประมาณร้อยละ 30 - ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นางวรางคณา ลือโรจน์วงศ์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่ง กรรมการ ของบริษัท ครีวการบิน ภูเก็ต จำกัด - นายรัฐ รักสำหรวจ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่ง กรรมการ ของบริษัท ครีวการบิน ภูเก็ต จำกัด	1. บริษัทฯ ซื้ออาหารและบริการจาก บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหน้าที่คงค้าง - เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยรอตตดบัญชี	156.10 13.49 11.38 0.53 4.91	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
			สำหรับงวดหกเดือน วันที่ 30 มิถุนายน 2568	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด (บริษัทร่วม)	■ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด ประมาณร้อยละ 30 ■ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นายชวาล รัตนวราหะ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด - นางเฉิดโฉม เทอดสกีร์ศักดิ์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด	1. บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักจากบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด สำหรับผู้โดยสารของบริษัทฯ - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้าง - เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	1.39 0.17 1.20 0.05 0.50	1.79 0.57 1.42 0.13 0.45	0.32 0.00 1.82 0.13 0.32	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหกเดือน วันที่ 30 มิถุนายน 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. บริษัทฯซื้อบริการนำร่อง (Navigation) จากบริษัท วิทยุการ บินแห่งประเทศไทย จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 695.14 - เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู 25.79 - ดอกเบี้ยจ่าย 1.81 - ดอกเบี้ยรอดัดบัญชี 23.92 2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้แก่บริษัท วิทยุการบินแห่ง ประเทศไทย จำกัด - ยอดรายได้รวม 0.94 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.88				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
				1,262.58	713.56	
				46.68	94.90	
				6.18	6.61	
				22.11	15.93	
			0.94	1.76	0.00	
			0.88	0.37	0.00	

หมายเหตุ:

1. หลังจากศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการและคำร้องขอแก้ไขแผนตามมติที่ประชุมของเจ้าหนี้เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2564 บริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับปรุงมูลหนี้สำหรับหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุน
ตัดจำหน่ายโดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงและพิจารณาว่าหนี้สินทางการเงินก่อนปรับปรุง และหลังปรับปรุงมีผลแตกต่างกันอย่างมีสาระสำคัญหรือไม่สำหรับหนี้สินทางการเงินที่มีผลแตกต่างกันมากจะรับรู้หนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยใช้
วิธีการคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด ผลแตกต่างระหว่างมูลค่าตามบัญชีของหนี้สินทางการเงินก่อนปรับปรุงและมูลค่าปัจจุบันของหนี้สินทางการเงินที่คำนวณใหม่ บริษัทฯ รับรู้เป็นกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ในงบกำไรขาดทุนและ
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ดอกเบี้ยจ่ายด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด หากหนี้สินทางการเงินดังกล่าวไม่มีผลแตกต่างกันมาก บริษัทฯ จะปรับปรุงกระแสเงินสดภายใต้เงื่อนไขใหม่โดยใช้อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม ผลแตกต่างที่เกิดขึ้น
จะรับรู้เป็นกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ดอกเบี้ยจ่ายด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม ผลแตกต่างที่เกิดขึ้น

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

2. เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินต่างประเทศผ่านผู้ถือหุ้นใหญ่ เป็นเงินกู้ยืมที่กระทรวงการคลังทำสัญญาเงินกู้กับสถาบันการเงินต่างประเทศ และกระทรวงการคลังได้ให้บริษัทกู้ยืมต่อ เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่ง
เห็นชอบด้วยแผนที่แก้ไข เจ้าหนี้กลุ่มที่ 4 เจ้าหนี้เงินกู้ยืมจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ที่ไม่ใช่สถาบันการเงิน ปรับเปลี่ยนวิธีการชำระหนี้เป็นได้รับชำระหนี้ด้วยการแปลงหนี้เงินต้นเป็นทุนหุ้นสามัญ ตามแผนฟื้นฟูกิจการที่แก้ไข ดังนั้นบริษัทจึงปรับปรุงมูลหนี้
ให้เป็นไปตามคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ วัดมูลค่าหนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรมโดยใช้วิธีคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด

3 .เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนที่แก้ไข เจ้าหนี้กลุ่มที่ 6 เจ้าหนี้สถาบันการเงินไม่มีประกันปรับเปลี่ยนวิธีการชำระหนี้เป็นได้รับชำระหนี้ด้วยการแปลงหนี้เงินต้นเป็นทุนหุ้นสามัญ ตามแผนฟื้นฟูกิจการที่แก้ไข ด้วยเหตุนี้ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2568 บริษัทปรับปรุงมูลหนี้ให้เป็นไปตามคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ วัตถุประสงค์หนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรมโดยใช้วิธีคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด

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 รวมทั้งกรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องนี้ๆ จะไม่มีส่วนในการอนุมัติการทำรายการ

6.4 นโยบายการทำรายการระหว่างกันในอนาคต

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