

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับรอบระยะเวลาหกเดือนแรกของปี 2564 สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2564 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

1. บทสรุปผู้บริหาร

รายงานแนวโน้มเศรษฐกิจโลกรอบครึ่งปีแรกของธนาคารโลก คาดการณ์ว่า เศรษฐกิจโลกจะขยายตัวร้อยละ 5.6 จากที่ถดถอยอย่างหนักในปีที่ผ่านมา ซึ่งถือเป็นการฟื้นตัวที่ค่อนข้างเร็ว แต่เป็นไปอย่างไม่เท่าเทียมกัน โดยประเทศเศรษฐกิจขนาดใหญ่ เฉพาะอย่างยิ่ง ประเทศจีน ประเทศสหรัฐอเมริกา ฟื้นตัวเร็วจากความสำเร็จของโครงการวัคซีนและมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจ ในขณะที่ประเทศกำลังพัฒนาและประเทศเศรษฐกิจเกิดใหม่บางประเทศยังคงเผชิญกับการระบาดและจำนวนผู้ติดเชื้อที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งปัญหาขาดแคลนวัคซีน ทำให้การฟื้นตัวล่าช้าออกไป อย่างไรก็ตาม การค้าโลกฟื้นตัวได้อย่างต่อเนื่องตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจ คาดว่าปริมาณการค้าโลกจะขยายตัว 8.0% ในปี 2564 ขณะที่การค้าบริการ (Services trade) จะกลับมาฟื้นตัวได้ช้ากว่า จากมาตรการจำกัดการเข้าออกประเทศของแต่ละประเทศ จนกว่าระดับการแพร่เชื้อจะลดลงทั่วโลก

ในส่วนของอุตสาหกรรมการบิน ปริมาณการเดินทางทางอากาศทั่วโลกกำลังฟื้นตัวจากระดับการระบาดใหญ่ในปี 2563 แต่ยังมีน้อยกว่าก่อนเกิดโรคระบาดมาก และการฟื้นตัวแตกต่างกันไปตามภูมิภาคและสายการบิน จากข้อมูลของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ระบุว่า ผลประกอบการทางการเงินในปีนี้จะต่ำกว่าที่คาดไว้ เนื่องจากความยากลำบากในการควบคุมการแพร่ระบาดของ COVID-19 และความล่าช้าในการฉีดวัคซีนในบางภูมิภาค โดยธุรกิจการขนส่งผู้โดยสารเริ่มต้นอ่อนแอตั้งแต่ต้นปี เนื่องจากการแพร่ระบาดอย่างรวดเร็วของ COVID-19 สายพันธุ์ใหม่ และความล่าช้าในการฉีดวัคซีน ในขณะที่การขนส่งสินค้ายังคงเป็นธุรกิจที่แข็งแกร่งมากสำหรับสายการบินในปี 2564 ตามทิศทางเศรษฐกิจโลกที่ฟื้นตัว จากตัวเลขของสมาคมสายการบินเอเชียแปซิฟิก (AAPA) เปิดเผยว่าปริมาณผู้โดยสารระหว่างประเทศยังคงอยู่ในระดับที่ตกต่ำ จากข้อจำกัดในการเดินทางเข้าประเทศของแต่ละประเทศที่เข้มงวด ทำให้จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศในช่วงมกราคม-มิถุนายน 2564 ลดลงถึง 88.7% เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers: RPK) ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers: ASK) ในงวดหกเดือนแรกของปี 2564 ลดลง 87.4% และ 69.6% ตามลำดับ ส่งผลให้อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารลดลงจากปีก่อนซึ่งเท่ากับ 68.7% เหลือ 28.6% ในขณะที่ความต้องการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศเพิ่มสูงขึ้น โดยวัดจากปริมาณการขนส่งสินค้า (Revenue Freight Ton-Kilometers: RFTK) สูงขึ้น 18.9% และปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (Available Dead Load Kilometer: ADTK) เพิ่มขึ้น 1.6% เนื่องจากพื้นที่เก็บสัมภาระใต้ท้องยังคงถูกจำกัด ส่งผลให้อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์โดยเฉลี่ยเพิ่มขึ้นจากปีก่อนซึ่งเท่ากับ 62.7% เป็น 73.4%

สำหรับเศรษฐกิจประเทศไทย ธนาคารโลกปรับตัวเลขประมาณการการเติบโตทางเศรษฐกิจไทยในปี 2564 ลดลงมาที่ 2.2% จากเดิม 3.4% ที่เคยคาดการณ์ไว้เมื่อเดือนมีนาคม 2564 สอดคล้องกับการรายงานของธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) ประจำเดือนมิถุนายน 2564 ที่รายงานว่าเศรษฐกิจไทยฟื้นตัวช้าลงและไม่ทั่วถึงมากขึ้นเทียบกับประมาณการเดิม โดยในปี 2564 คาดว่าจะขยายตัว 1.8% ทั้งนี้ ในช่วง 6 เดือนที่ผ่านมา เศรษฐกิจไทยได้รับผลกระทบจากการระบาดของ COVID-19 มาตั้งแต่ต้นปี จากการระบาดระลอกที่สอง จนมาถึง การระบาดระลอกที่สามเมื่อเดือนเมษายน 2564 ตัวเลขการขยายตัวรายไตรมาสของประเทศลดลงอย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่ต้นปี แม้ว่าจะมีมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจต่างๆ ของภาครัฐ ก็ตาม ภาคบริการและการท่องเที่ยวยังหดตัวตามจำนวนนักท่องเที่ยวและกำลังซื้อที่อ่อนแอ ถึงแม้ว่าจะเริ่มดีขึ้นบ้างเมื่อปลายไตรมาสที่ 1 แต่จากการระบาดระลอกที่สามที่รุนแรงกว่าที่คาดการณ์ ส่งผลต่อการฟื้นตัวของนักท่องเที่ยวต่างชาติ โดยจากข้อมูลจำนวนนักท่องเที่ยว ของกระทรวงการ

ท่องเที่ยวและกีฬา ตั้งแต่เดือนมกราคม – มิถุนายน 2564 มีจำนวน 40,447 คน ซึ่งลดลงจากปีก่อนถึง 99.4% อย่างไรก็ดี ภาคการส่งออกยังเป็นปัจจัยบวกของเศรษฐกิจไทย โดยมูลค่าการส่งออกสินค้าของไทยมีแนวโน้มขยายตัวที่ 17.3% ในปี 2564 ตามการฟื้นตัวของประเทศคู่ค้าหลักและทิศทางเศรษฐกิจโลก

ในส่วนอุตสาหกรรมการบินของไทย การแพร่ระบาดของ COVID-19 ระลอกใหม่ภายในประเทศตั้งแต่เดือนเมษายน 2564 ที่มีความรุนแรงมากขึ้นเรื่อยๆ นับแต่มีการระบาดภายในประเทศมา ส่งผลกระทบโดยตรงต่อการเดินทางของผู้โดยสารภายในประเทศ และความเชื่อมั่นของนักท่องเที่ยวต่างชาติ ถึงแม้เส้นทางต่างประเทศจะมีการอนุญาตให้ทำการบินด้วยเที่ยวบินกึ่งพาณิชย์ (Semi Commercial Flights) แต่ความไม่มั่นใจต่อสถานการณ์ทำให้จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศไม่สามารถขยายตัวได้เท่าที่ควร สำหรับปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศมีอัตราขยายตัวลดลง

ในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2564 บริษัทฯ ยังไม่สามารถกลับมาดำเนินการบินตามสภาวะปกติได้ตั้งแต่ที่ยกเลิกเที่ยวบินทั้งในประเทศและต่างประเทศเป็นการชั่วคราวตั้งแต่ปลายเดือนมีนาคม 2563 เป็นต้นมา ถึงแม้ว่าบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อย จะได้เปิดให้บริการเที่ยวบินในประเทศบางส่วนตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2563 แต่จากสถานการณ์การแพร่ระบาดระลอกใหม่ และมาตรการจำกัดการเดินทาง ทำให้ต้องมีการพิจารณาปรับลดจำนวนเที่ยวบินตามความต้องการของผู้โดยสารที่ลดลง โดยปัจจุบันรายได้ส่วนใหญ่ของการบินไทยมาจากการให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในบางเส้นทาง และเที่ยวบินรับผู้โดยสารกลับประเทศ

ตามที่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการต่อศาลล้มละลายกลาง และศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งรับคำร้องขอฟื้นฟูกิจการเมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2563 นั้น เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2564 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบตามมติที่ประชุมของเจ้าหนี้เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2564 มีผลทำให้ผู้บริหารแผนที่ถูกเสนอชื่อตามแผนฟื้นฟูกิจการและคำร้องขอแก้ไขแผนดังกล่าวเป็นผู้บริหารแผน โดยผู้บริหารแผน 2 คนมีอำนาจลงนามร่วมกันเพื่อผูกพันบริษัท ทั้งนี้ ผู้บริหารแผนจะมีอำนาจหน้าที่ในการจัดการกิจการและทรัพย์สินของบริษัท ตลอดจนการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการต่อไป สำคัญของแผนฟื้นฟูกิจการคือ การปรับโครงสร้างเงินทุน การชำระหนี้ตามกลุ่มของเจ้าหนี้ และผลสำเร็จของแผนฟื้นฟูกิจการ (รายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4)

ทั้งนี้ การดำเนินการในระหว่างฟื้นฟูกิจการ การบินไทยตระหนักถึงปัญหาด้านต่างๆ ที่ผ่านมา และพยายามแก้ไข ปรับปรุง รวมถึงได้ริเริ่มโครงการต่างๆ รวมกว่า 600 โครงการ โดยได้เริ่มดำเนินโครงการตามแผนปฏิรูปธุรกิจทั้งองค์กร ตลอดจนการปรับโครงสร้างองค์กรให้เหมาะสมเพื่อเตรียมความพร้อมที่จะให้บริการ และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันในตลาดอุตสาหกรรมการบิน เมื่อสถานการณ์ COVID-19 คลี่คลายลง นอกจากนี้ยังได้ดำเนินการด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อรักษาสภาพคล่องทางการเงิน และเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานในอนาคตอย่างยั่งยืน ได้แก่

1. การลดต้นทุนด้านบุคลากร : บริษัทฯ ได้ประกาศโครงการต่างๆ เช่น โครงการลาหยุดโดยไม่รับเงินเดือนและค่าตอบแทน (โครงการ Together We Can) โครงการร่วมใจเสียสละเพื่อองค์กร (Mutual Separate Plan : MSP) ซึ่งทำให้จำนวนพนักงานลดลง รวมทั้งมีการปรับปรุงสวัสดิการให้สอดคล้องกับธุรกิจและอุตสาหกรรม
2. การลดต้นทุนค่าเช่าเครื่องบิน : บริษัทฯ ได้จัดทำหนังสือข้อตกลง (Letter of Intent : LOI) กับผู้ให้เช่าเครื่องบิน เพื่อแสดงเจตนาของคู่สัญญาในการที่จะแก้ไขสัญญาดำเนินงานและสัญญาเช่าทางการเงิน

ในปัจจุบัน ทั้งนี้ หนังสือข้อตกลงดังกล่าวยังได้กำหนดเรื่องการชำระค่าเช่าในช่วงระยะเวลาตามที่ระบุไว้ให้คำนวณตามชั่วโมงการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour)

3. ลดต้นทุนการดำเนินงานในด้านอื่นๆ : บริษัทฯ ได้มีการลดการใช้สินค้าและบริการให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน ตลอดจนเจรจากับเจ้าหนี้การค้า ผู้ให้บริการด้านต่างๆ เพื่อต่อรองเงื่อนงำในสัญญาต่างๆ และบริหารจัดการงบประมาณอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
4. หารายได้ในช่วงที่สถานการณ์การบินยังไม่กลับมาเป็นปกติ โดย
 - 4.1 รายได้จากธุรกิจการบิน : บริษัทฯ ทำการบินเที่ยวบินขนส่งสินค้า และเที่ยวบินรับผู้โดยสารกลับประเทศ (Repatriation Flight)
 - 4.2 รายได้จากธุรกิจที่สนับสนุนการบิน : บริษัทฯ พยายามปรับตัวและริเริ่มสิ่งใหม่ๆ เพื่อเพิ่มรายได้ เช่น การเปิดตลาดการ “อ้อยลั่นฟ้า ไม่บินก็ฟินได้”, การเปิดให้บริการเข้าเยี่ยมชมและทดลองทำการบินด้วยเครื่องฝึกบินจำลอง (Flight Simulator)
 - 4.3 รายได้อื่นๆ เพื่อเพิ่มกระแสเงินสด : บริษัทฯ ได้ดำเนินการต่างๆ เพื่อเพิ่มกระแสเงินสด เพื่อใช้เป็นทุนหมุนเวียน และเพื่อเตรียมความพร้อมรองรับหากสถานการณ์ดำเนินธุรกิจฟื้นตัวขึ้น เช่น ยื่นคำร้องต่อศาลขออนุญาตขายทรัพย์สินรองที่ไม่จำเป็นต่อการดำเนินงานหรือเป็นทรัพย์สินที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ และมีภาระค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษา ได้แก่ หุ่นที่บริษัทฯ ถืออยู่ในบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างซึ่งใช้เป็นอาคารศูนย์ฝึกอบรมที่หลักสี่ และ เครื่องยนต์ที่ไม่ใช้งานแล้ว

ในงวดหกเดือนแรกของปี 2564 เปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนซึ่งไตรมาสแรกยังทำการบินปกติเนื่องจากเป็นช่วงเริ่มระบาดของ COVID-19 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ลดลง 80.6% ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ลดลง 95.4% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 16.2% ต่ำกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ยที่ 68.7% และมีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 0.72 ล้านคน ลดลงจากปีก่อน 84.2% สำหรับด้านการขนส่งสินค้ามีปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ADTK) ต่ำกว่าปีก่อน 78.5% ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) ต่ำกว่าปีก่อน 59.1% อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ยเท่ากับ 104.4% สูงกว่าปีก่อนที่เฉลี่ยเท่ากับ 54.8%

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวมทั้งสิ้น 10,220 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 30,273 ล้านบาท หรือ 74.8% สาเหตุสำคัญเนื่องจากทั้งรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าลดลง 30,486 ล้านบาท (84.2%) รายได้จากบริการอื่นๆ ลดลง 1,417 ล้านบาท (35.5%) เนื่องจากมาตรการจำกัดการเดินทางระหว่างประเทศทั้งของประเทศไทยและประเทศต่าง ๆ แต่มีรายได้อื่นเพิ่มขึ้น 1,630 ล้านบาท สำหรับค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 24,555 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 34,246 ล้านบาท (58.2%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายดำเนินงานที่แปรผันตามปริมาณการผลิตและ/หรือปริมาณการขนส่ง และการดำเนินการเพื่อลดค่าใช้จ่ายอย่างเข้มงวด แต่ยังไม่เพียงพอที่จะชดเชยรายได้ที่สูญเสียไป ส่งผลให้ขาดทุนจากการดำเนินงาน 14,335 ล้านบาท แต่ขาดทุนลดลงจากปีก่อน 3,973 ล้านบาท (21.7%)

ในงวดหกเดือนแรกของปี 2564 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียวรวม 25,899 ล้านบาท ประกอบด้วย

- กำไรจากการขายเงินลงทุนในบริษัท บริการเช่าเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จำนวน 2,004 ล้านบาท
- กำไรจากการขายเงินลงทุนในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) จำนวน 95 ล้านบาท
- กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ จำนวน 8,675 ล้านบาท
- เงินชดเชยโครงการร่วมใจจากองค์กร 4,896 ล้านบาท
- เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างพนักงาน 613 ล้านบาท
- รายการปรับปรุงผลประโยชน์พนักงาน 8,323 ล้านบาท จากการปรับเปลี่ยนโครงสร้างบริษัทฯ และผลประโยชน์ของพนักงาน
- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน จำนวน -18,459 ล้านบาท
- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 จำนวน -163 ล้านบาท
- ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจำนวน 6,311 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการตีมูลค่าทางบัญชีของหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศ รวมหนี้สินตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรสุทธิในงวดหกเดือนแรกของปี 2564 จำนวน 11,121 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุนสุทธิ 28,030 ล้านบาท โดยเป็นกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 11,125 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 5.10 บาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุนต่อหุ้น 12.84 บาท โดยมีกำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ รายการปรับปรุงผลประโยชน์พนักงานจากการปรับโครงสร้างองค์กร ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 ผลขาดทุนสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิ และผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (EBITDA) จำนวน -6,788 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 6,963 ล้านบาท โดยมี EBITDA Margin เท่ากับ -66.3% เปรียบเทียบกับปีก่อนที่เท่ากับ 0.4%

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานหกเดือนแรกของปี 2564

งบการเงินรวมสำหรับหกเดือนแรกปี 2564 ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อย 5 บริษัท ได้แก่ 1) บริษัท ไทย-อะมาดิอุสเซอร์วิสเซสเอเชีย จำกัด 2) บริษัท วิงสเปน เซอร์วิสเซส จำกัด 3) บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด 4) บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด และ 5) บริษัท ทัวร์เอ็องหลวง จำกัด

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) - งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

	ม.ค.-มิ.ย.			
	2564	2563	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	10,220	40,493	-30,273	-74.8
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	1,888	31,133	-29,245	-93.9
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	3,842	5,083	-1,241	-24.4
- รายได้บริการอื่นๆ	2,575	3,992	-1,417	-35.5
- อื่นๆ	1,915	285	+1,630	+571.9
ค่าใช้จ่ายรวม	24,555	58,801	-34,246	-58.2
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	1,718	11,502	-9,784	-85.1
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	19,990	43,128	-23,138	-53.6
- ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ	2,847	4,171	-1,324	-31.7
ขาดทุนจากการดำเนินงาน	(14,335)	(18,308)	+3,973	+21.7
<u>บวก</u> กำไรจากการขายเงินลงทุน	2,099	-	+2,099	-
<u>บวก</u> กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้	8,675	-	+8,675	-
<u>บวก</u> รายการปรับปรุงผลประโยชน์พนักงานจากการปรับโครงสร้างองค์กร	8,323	-	+8,323	-
<u>หัก</u> โครงการร่วมใจจากองค์กร	4,896	-	+4,896	-
<u>หัก</u> เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างงาน	613	-	+613	-
<u>หัก</u> ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้ และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน	(18,459)	3,054	-21,513	-704.4
<u>หัก</u> ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9	(163)	151	-314	-207.9
<u>บวก</u> กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน	-	205	-205	-100.0
<u>บวก</u> กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(6,311)	(1,119)	-5,192	-464.0
<u>หัก</u> ผลขาดทุนสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิ	-	5,258	-5,258	-100.0
กำไร(ขาดทุน)ก่อนภาษีเงินได้	11,564	(27,685)	+39,249	+141.8
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	11,121	(28,030)	+39,151	+139.7
กำไร(ขาดทุน)สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	11,125	(28,016)	+39,141	+139.7
กำไร(ขาดทุน)ต่อหุ้น (บาท)	5.10	(12.84)	+17.94	+139.7
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ				
EBITDA (ล้านบาท)	(6,788)	175	-6,963	-
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	0.72	4.57	-3.85	-84.2
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	4,070	20,944	-16,874	-80.6
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านคน-กิโลเมตร)	660	14,387	-13,727	-95.4
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	16.2	68.7	-52.5	-52.5
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/คน-ก.ม.)	2.77	2.12	+0.65	+30.7
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	198	919	-721	-78.5
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	206	504	-298	-59.1
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (%)	104.4	54.8	+49.6	+49.6
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง (พันกก.)	53,109	137,591	-84,482	-61.4
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/ตัน-ก.ม.)	17.86	9.58	+8.28	+86.4

		ม.ค.-มิ.ย.			
		2564	2563	เปลี่ยนแปลง	
				ล้านบาท	%
เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 30 มิ.ย.	(ลำ)	103	103	-	-
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	22,812	95,230	-72,418	-76.0
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	5.1	5.9	-0.8	-13.6
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		30.8061	31.6166	-0.8105	-2.6
1 EUR : THB		37.1307	34.8187	+2.3120	+6.6
100 JPY : THB		28.6363	29.2248	-0.5885	-2.0
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	69.04	76.09	-7.05	-9.3

หมายเหตุ : EBITDA = รายได้ (ไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ และกำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย รายการปรับปรุงผลประโยชน์พนักงานจากการปรับโครงสร้างองค์กร ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 ผลขาดทุนสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิ และผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ)

สรุปผลการดำเนินงาน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) และบริษัทย่อย

รายได้

ในงวดหกเดือนแรกของปี 2564 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวมจำนวน 10,220 ล้านบาท ลดลง 30,273 ล้านบาท (74.8%) โดยมีรายละเอียดของรายได้ดังนี้

- รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน

รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินมีจำนวน 1,888 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 29,245 ล้านบาท (93.9%) จากปริมาณการขนส่งผู้โดยสารที่ลดลง 95.4% ซึ่งเป็นผลมาจากการที่บริษัทฯ และบริษัทย่อยยกเลิกเที่ยวบินแบบประจำทั้งหมดเป็นการชั่วคราว ตั้งแต่ไตรมาสที่ 2 ของปี 2563 เป็นต้นมา โดยบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด เริ่มกลับมาเปิดให้บริการผู้โดยสารในเส้นทางภายในประเทศอีกครั้งตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2563 แต่เนื่องจากการระบาระลอกใหม่ในช่วงปลายปี 2563 และระลอกที่สาม เมื่อเดือนเมษายน 2564 ประกอบกับมาตรการจำกัดการเดินทางระหว่างประเทศทั้งของประเทศไทยและประเทศต่างๆ ที่ยังคงมีอยู่ ทำให้ต้องมีการพิจารณาปรับจำนวนเที่ยวบินตามจำนวนความต้องการของผู้โดยสารที่ลดลง ยังไม่สามารถกลับเข้าสู่ภาวะปกติได้

- รายได้จากการขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์

รายได้จากการระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์มีจำนวน 3,842 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 1,241 ล้านบาท (24.4%) โดยลดลงจากปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ที่ลดลง 59.1% ซึ่งเป็นผลมาจากการที่บริษัทฯ และบริษัทย่อยยกเลิกเที่ยวบินแบบประจำทั้งหมดเป็นการชั่วคราวเช่นเดียวกับการขนส่งผู้โดยสาร โดยรายได้ส่วนใหญ่ของบริษัทฯ ตั้งแต่วันที่ 2 เป็นต้นมา ส่วนใหญ่เป็นการให้บริการแบบเช่าเหมาลำ (Charter Flight) ไปยังเมืองปลายทางตามความต้องการของลูกค้า

- รายได้ค่าบริการอื่น ๆ ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจ ได้แก่การบริการภาคพื้น ครัวการบิน การบริการคลังสินค้า และรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่นๆ รวมจำนวน 2,575 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 1,417 ล้านบาท (35.5%) สาเหตุหลักเกิดจากจำนวนสายการบินลูกค้าที่ลดลง ตามที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้กำหนดเงื่อนไขในการอนุญาตให้อากาศยานทำการบินเข้าออกประเทศไทยเพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของ COVID-19 ส่งผลให้รายได้จากทุกหน่วยธุรกิจต่ำกว่าปีก่อน

- รายได้อื่น มีจำนวน 1,915 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 1,630 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นรายได้จากการหักกลบ ลบหนี้ค่าบริการและซ่อมบำรุงเครื่องบิน Rolls Royce จำนวน 45.5 MUSD หรือประมาณ 1,457 ล้านบาท ตามที่ระบุ ในแผนฟื้นฟูกิจการ

ค่าใช้จ่าย

ในงวดหกเดือนแรกของปี 2564 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวม 24,555 ล้านบาท ลดลง 34,246 ล้านบาท (58.2%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- ค่าน้ำมันเครื่องบิน จำนวน 1,718 ล้านบาท คิดเป็น 7.0% ของค่าใช้จ่ายรวม ลดลง 9,784 ล้านบาท (85.1%) เป็นผลมาจากจำนวนเที่ยวบินลดลง ทำให้ปริมาณการใช้ น้ำมันต่ำกว่าปีก่อน ประกอบกับราคาน้ำมันปรับตัวลดลงเมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน 9.3%

- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 19,990 ล้านบาท ลดลง 23,138 ล้านบาท (53.6%) โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มิ.ย.			
	2564	2563	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
ค่าใช้จ่าย				
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	5,472	11,155	-5,683	-50.9
ค่าบริการการบิน	852	4,583	-3,731	-81.4
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	205	1,369	-1,164	-85.0
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	2,560	4,585	-2,025	-44.2
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	8,098	14,225	-6,127	-43.1
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	456	44	+412	+936.4
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	225	1,884	-1,659	-88.1
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	348	1,695	-1,347	-79.5
ค่าใช้จ่ายอื่น	1,710	3,169	-1,459	-46.0
ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	64	419	-355	-84.7
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	19,990	43,128	-23,138	-53.6

สรุปค่าใช้จ่ายที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญได้แก่

- ค่าใช้จ่ายในส่วนที่แปรผันตามปริมาณการผลิตและ/หรือ ปริมาณการขนส่ง และ/หรือจำนวนผู้โดยสาร (Variable Cost) ซึ่งประกอบด้วย ค่าบริการการบิน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา รวมจำนวน 4,190 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 9,926 ล้านบาท (70.3%) ซึ่งเป็นผลมาจากการที่บริษัทฯ และบริษัทย่อยยกเลิกเที่ยวบินประจำเป็นการชั่วคราว
 - ค่าใช้จ่ายคงที่ (Fixed Cost) ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ และค่าใช้จ่ายอื่น มีจำนวนรวม 15,736 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 12,857 ล้านบาท (45.0 %) โดยมีรายละเอียดดังนี้
 - ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน (ไม่รวมสำรองเงินชดเชยพนักงานที่เข้าร่วมโครงการร่วมใจจากองค์กร และรายการปรับปรุงผลประโยชน์พนักงานจากการปรับโครงสร้างองค์กร) มีจำนวน 5,472 ล้านบาท ลดลง 5,683 ล้านบาท (50.9%) สาเหตุหลักเกิดจากจำนวนพนักงานประจำและพนักงาน Outsource ที่ลดลง โดยตั้งแต่ปลายปี 2563 บริษัทฯ ได้ดำเนินโครงการร่วมใจเสียสละเพื่อองค์กร 2 โครงการ ได้แก่ โครงการร่วมใจจากองค์กร Mutual Separation Plan A (“MSP A”) และโครงการลาระยะยาว (“LW20”) และโครงการร่วมใจจากองค์กรอีก 2 โครงการ ในเดือนกุมภาพันธ์ 2564 ได้แก่ Mutual Separation Plan B (“MSP B”) และ Mutual Separation Plan C (“MSP C”) มีพนักงานประจำที่ได้รับการอนุมัติและพ้นสภาพ รวม 10,684 คน รวมทั้งมีการเลิกจ้างพนักงานทั้งในประเทศและต่างประเทศด้วย
 - ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย มีจำนวน 8,098 ล้านบาท ลดลง 6,127 ล้านบาท (43.1%) สาเหตุหลักจากการปรับด้อยค่าเครื่องบินตอนสิ้นปี 2563
 - ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ เพิ่มขึ้น 412 ล้านบาท (936.4%) ส่วนใหญ่เป็นค่าเช่าเครื่องบิน (Power by the Hour) ตามที่บริษัทฯ ได้จัดทำข้อตกลง (Letter of Intent : LOI) กับผู้ให้เช่าเครื่องบินที่อยู่ภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) ซึ่งได้กำหนดเรื่องการชำระค่าเช่า โดยคำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) รวม 6 เดือนประมาณ 440 ล้านบาท
 - ค่าใช้จ่ายอื่น มีจำนวน 1,710 ล้านบาท ลดลง 1,459 ล้านบาท (46.0%) จากมาตรการลดค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ อย่างเข้มงวด เช่น ค่าเช่าสำนักงานและสาธารณูปโภค ค่าจ้างงาน (Outjob) เป็นต้น
 - ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม มีจำนวน 64 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 355 ล้านบาท (84.7%) สาเหตุหลักเนื่องจากมูลค่าเงินลงทุนในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ตามวิธีส่วนได้เสียเท่ากับศูนย์แล้ว จึงไม่ต้องรับรู้ผลขาดทุนอีกต่อไป อย่างไรก็ตาม จากสถานการณ์แพร่ระบาดของ COVID-19 ทำให้บริษัทร่วมขาดทุนทุกบริษัท ประกอบด้วย
 - ส่วนแบ่งขาดทุนในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) 0 ล้านบาท ขาดทุนลดลง 393 ล้านบาท
 - ส่วนแบ่งขาดทุนในบริษัท บริการเช่าเครื่องบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 30 ล้านบาท ขาดทุนเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 9 ล้านบาท
 - ส่วนแบ่งขาดทุนในบริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด 20 ล้านบาท ขาดทุนเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 18 ล้านบาท
 - ส่วนแบ่งขาดทุนในบริษัท คริวการบินภูเก็ต จำกัด 8 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีกำไร 3 ล้านบาท
 - ส่วนแบ่งขาดทุนในบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด 6 ล้านบาท เท่ากันกับปีก่อน

- ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ จำนวน 2,847 ล้านบาท ลดลง 1,324 ล้านบาท (31.7%) สาเหตุหลักเกิดจากการที่ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ ตามมติที่ประชุมเจ้าหน้าที่เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2564 บริษัทฯ จึงได้บันทึกดอกเบี้ยจ่ายของเงินกู้ทุกสัญญาที่บันทึกไว้ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2563 จนถึงปัจจุบัน เป็นอัตราดอกเบี้ยใหม่หรือที่ได้รับยกเว้นตามที่ระบุไว้ในแผนฟื้นฟู ในขณะที่ปีก่อนบันทึกดอกเบี้ยผิคนัดชำระ โดยในส่วนดอกเบี้ยจ่ายของปี 2563 ที่ปรับลดลงหรือได้รับการยกเว้น จะบันทึกเป็นกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้

กำไรจากการขายเงินลงทุน จำนวน 2,099 ล้านบาท ประกอบด้วย

- กำไรจากการขายหุ้น บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จำนวน 2,004 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ขายหุ้นจำนวน 98,983,125 หุ้น ให้แก่บริษัท ราช กรุ๊ป จำกัด (มหาชน) คิดเป็นร้อยละ 15.53 ของหุ้นทั้งหมด ในราคาขายหุ้นละ 27.40 บาท คิดเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 2,712 ล้านบาท ซึ่งมีมูลค่าตามบัญชีตามวิธีส่วนได้เสียจำนวน 708 ล้านบาท
- กำไรจากการขายหุ้นในบริษัท สายการบินบีนกแอร์ จำกัด (มหาชน) จำนวน 95 ล้านบาท โดยขายผ่านตลาดหลักทรัพย์ในช่วงวันที่ 10-30 มิถุนายน 2564 จำนวน 119 ล้านหุ้น ซึ่งมีมูลค่าตามบัญชีจำนวน 134 ล้านบาท

กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ จำนวน 8,675 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็นกำไรจากการปรับปรุงดอกเบี้ยจ่ายในช่วงเดือนพฤษภาคม-ธันวาคม 2563 จากอัตราผิคนัดชำระเป็นอัตราดอกเบี้ยใหม่หรือที่ได้รับยกเว้นตามที่ระบุไว้ในแผนฟื้นฟูกิจการ และการปรับปรุงมูลค่าหนี้ของหนี้สินทางการเงินที่บริษัทได้รับคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ ให้ชำระหนี้แก่เจ้าหนี้ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4.3)

รายการปรับปรุงผลประโยชน์พนักงาน 8,323 ล้านบาท จากการปรับโครงสร้างองค์กร และนโยบายผลประโยชน์ของพนักงาน ได้แก่ สวัสดิการต่างๆ

โครงการร่วมใจจากองค์กร Mutual Separation Plan (“MSP”)

เมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2564 บริษัทฯ ได้ประกาศโครงการร่วมใจจากองค์กร 2 โครงการ ได้แก่ Mutual Separation Plan B (“MSP B”) และ Mutual Separation Plan C (“MSP C”) โดย “MSP B” เป็นโครงการต่อเนื่องมาจากโครงการ “LW20” ของปีก่อน ซึ่งทั้ง 2 โครงการให้พนักงานแสดงเจตนาเข้าร่วมโครงการและลาออกจากบริษัทฯ ด้วยความสมัครใจ โดยพนักงานจะได้เงินตอบแทนตามที่ระบุไว้ในโครงการ ทั้งนี้ การลาออกมีผลในวันที่ 1 พฤษภาคม 2564 มีพนักงานเข้าร่วมโครงการทั้งสิ้น 8,434 คน โดยบริษัทฯ สำรองเงินชดเชยพนักงานสำหรับโครงการนี้เป็นจำนวน 4,896 ล้านบาท

เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างงาน จำนวน 613 ล้านบาท เป็นการเลิกจ้างโดยจ่ายค่าชดเชยพนักงานทั้งในประเทศและต่างประเทศ อันเนื่องมาจากบริษัทฯ เข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ มีความจำเป็นต้องปรับปรุงองค์กรทุกๆ ด้าน เพื่อลดต้นทุนและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน ตลอดจนบริหารจัดการกระแสเงินสดให้เป็นไปตามแผนฟื้นฟูกิจการ

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน จำนวน -18,459 ล้านบาท ลดลง 21,513 ล้านบาท สาเหตุหลักจากการปรับลดมูลค่าสินทรัพย์สิทธิการใช้ตามเงื่อนไขค่าเช่าและระยะเวลาการเช่าตามที่กำหนดไว้ในหนังสือข้อตกลง (Letter Of Intent หรือ LOI) เป็นผลให้ต้องกลับรายการผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์สิทธิการใช้เครื่องบิน A350-900 จำนวน 12 ลำ B777-300ER จำนวน 14 ลำ B787-8 จำนวน 6 ลำ และ B787-9 จำนวน 2 ลำ

ผลจากการวัดมูลค่าของเครื่องมือทางการเงินจากการเริ่มใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9 จำนวน 163 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการปรับปรุงค่าเพื่อผลขาดทุนด้านเครดิตของลูกค้าและการค้าและลูกหนี้อื่นที่ในปีก่อนตั้งไว้สูงไป

ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ จำนวน 6,311 ล้านบาท ประกอบด้วย ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Loss) จำนวน 6,365 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการปรับยอดเงินกู้รวมหนี้สินตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสินทรัพย์หนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวดจากการที่เงินบาทต่อเงินสกุลยูโร อ่อนค่าเมื่อเทียบ ณ 30 มิถุนายน 2564 กับ ณ 31 ธันวาคม 2563 และกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Gain) จำนวน 54 ล้านบาท

EBITDA งวดหกเดือนของปี 2564 มีจำนวน -6,788 ล้านบาท ลดลง 6,963 ล้านบาท โดยมี EBITDA Margin -66.3% เปรียบเทียบกับปีก่อนที่เท่ากับ 0.4%

3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มิ.ย.	
	2564	2563
เครื่องบิน	5	468
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	5	382
รวม	10	850

ในงวดหกเดือนแรกของปี 2564 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 10 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 840 ล้านบาท โดยรายจ่ายเพื่อการลงทุนในงวดหกเดือนแรกของปี 2564 ส่วนใหญ่เป็นการลงทุนซื้ออะไหล่เครื่องบินหมุนเวียน

การจัดการเงินทุน

ในงวดหกเดือนของปี 2564 บริษัทฯ ไม่ได้มีการจัดหาเงินทุนเพิ่มเติม เนื่องจากอยู่ในกระบวนการฟื้นฟูกิจการ

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มิ.ย.	
	2564	2563
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	(4,601)	(4,866)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	3,210	(71)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(676)	(2,661)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน		
ที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	121	(93)
ผลกระทบจากผลกำไร (ขาดทุน) จากการด้อยค่าด้านเครดิต		
ที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	2	(9)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง)	(1,944)	(7,700)

ในงวดหกเดือนแรกของปี 2564 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 4,601 ล้านบาท เนื่องจากการขาดทุนจากการดำเนินงาน ใกล้เคียงกับปีก่อน และมีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 676 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนใช้เงินสดไปในกิจกรรมจัดหาเงินถึง 2,661 ล้านบาท สาเหตุหลักเนื่องจากเงินสดจ่ายชำระหนี้้น้อยกว่าปีก่อนจากการหยุดพักชำระหนี้ อย่างไรก็ตาม ในปีนี้มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมลงทุนจำนวน 3,210 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 3,281 ล้านบาท จากเงินสดรับจากการจำหน่ายเงินลงทุนในบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จำนวน 2,712 ล้านบาท และจำหน่ายเงินลงทุนในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) จำนวน 229 ล้านบาท เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 มีจำนวน 6,730 ล้านบาท ลดลง 1,944 ล้านบาท จากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 ซึ่งมีอยู่จำนวน 8,674 ล้านบาท

เครื่องบิน

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน จำนวน 103 ลำ (รวมเครื่องบินแอร์บัส A320-200 จำนวน 20 ลำ ซึ่งใช้ดำเนินงานโดยบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด) เท่ากับ ณ สิ้นปี 2563 และมีเครื่องบินที่ปลดระวางและรอการขาย ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 จำนวน 13 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A340-500 จำนวน 3 ลำ A340-600 จำนวน 6 ลำ A300-600 จำนวน 1 ลำ และเครื่องบินแบบโบอิง B737-400 จำนวน 3 ลำ

สินทรัพย์

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมจำนวน 168,582 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2563 จำนวน 40,715 ล้านบาท (19.5%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	30 มิ.ย.2564		31 ธ.ค.2563		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	6,730	4.0	8,674	4.1	-1,944	-22.4
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	1,422	0.8	793	0.4	+629	+79.3
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	12,823	7.6	10,784	5.2	+2,039	+18.9
สินทรัพย์หมุนเวียน	20,975	12.4	20,251	9.7	+724	+3.6
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	38,764	23.0	42,127	20.1	-3,363	-8.0
สินทรัพย์สิทธิการเช่า	79,569	47.2	116,822	55.8	-37,253	-31.9
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	29,274	17.4	30,097	14.4	-823	-2.7
รวมสินทรัพย์	168,582	100.0	209,297	100.0	-40,715	-19.5

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 20,975 ล้านบาท หรือคิดเป็น 12.4% ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2563 จำนวน 724 ล้านบาท (3.6%) โดยมีรายการที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญได้แก่

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลดลง 1,944 ล้านบาท (22.4%) จากการนำไปใช้ในการดำเนินงาน ถึงแม้ว่าจะมีเงินสดรับจากขายเงินลงทุนในบริษัท บริการเรือเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และเงินลงทุนในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)

- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย เพิ่มขึ้น 629 ล้านบาท (79.3%) สาเหตุหลักเกิดจากการ โอนที่ดินและอาคารศูนย์ฝึกอบรมหลักที่จำหน่ายให้กับ บริษัท เอนเนอร์ยี คอมเพล็กซ์ จำกัด ซึ่งมีมูลค่าตามบัญชีจำนวน 1,387 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8, 10) จากที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ มาเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย ในขณะที่มีการจำหน่ายเงินลงทุนในบริษัทบริการเรือเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งมีมูลค่าตามบัญชีตามวิธีส่วนได้เสียจำนวน 708 ล้านบาท

- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ เพิ่มขึ้น 2,039 ล้านบาท (18.9%) สาเหตุหลักเกิดจากลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 2,049 ล้านบาท (33.7%) จากลูกหนี้จากการขายที่ดินและอาคารศูนย์ฝึกอบรมหลักที่จำนวน 1,629 ล้านบาท และลูกหนี้จากการจ้างซ่อมของหน่วยงานราชการ นอกจากนี้ยังเป็นผลมาจากการปรับยอดค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตในส่วนลูกหนี้การค้าลดลงจากอายุหนี้เฉลี่ยที่ลดลง ประกอบกับค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าเพิ่มขึ้น จากค่าซ่อมและค่าน้ำมันจ่ายล่วงหน้า

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สุทธิ มีจำนวน 38,764 ล้านบาท หรือคิดเป็น 23.0% ของสินทรัพย์ทั้งหมดลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2563 เป็นจำนวน 3,363 ล้านบาท (8.0%) โดยมีสาเหตุหลักจากการโอนที่ดินและอาคารศูนย์ฝึกอบรมหลักที่ตกลงซื้อขายกับบริษัท เอนเนอร์ยี่ คอมเพล็กซ์ จำกัด ซึ่งมีมูลค่าตามบัญชีจำนวน 1,387 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8, 10) ไปเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย ประกอบกับการคิดค่าเสื่อมราคาของเครื่องบิน

สินทรัพย์สิทธิการใช้ มีจำนวน 79,569 ล้านบาท หรือคิดเป็น 47.2% ของสินทรัพย์ทั้งหมด ซึ่งประกอบด้วยสินทรัพย์ตามสัญญาเช่าเงินทุน และภาระผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสัญญาเช่าดำเนินงานสินทรัพย์ถาวรอื่น ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2563 เป็นจำนวน 37,253 ล้านบาท (31.9%) สาเหตุหลักจากการปรับลดมูลค่าสิทธิการใช้ตามสัญญาเช่าใหม่ตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในหนังสือข้อตกลง (Letter Of Intent หรือ LOI) โดยเป็นการปรับลดมูลค่าสิทธิการใช้สำหรับเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน 39 ลำ และสิทธิการใช้เครื่องบินตามสัญญาเช่าทางการเงิน 15 ลำ ประกอบกับการคิดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 29,274 ล้านบาท หรือคิดเป็น 17.4% ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2563 จำนวน 823 ล้านบาท (2.7%) สาเหตุหลักจากการโอนจ่ายเงินกองทุนบำเหน็จให้กับพนักงานรวมจำนวน 1,254 ล้านบาท ในขณะที่เงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินเพิ่มขึ้น 796 ล้านบาท (5.6%) สาเหตุหลักจากการปรับปรุงอัตราแลกเปลี่ยนของเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่าที่ผู้ให้เช่าเรียกเก็บเป็นประกันในการบำรุงรักษาเครื่องยนต์เครื่องบินตามสภาพการบิน และเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องยนต์ตามตารางการบำรุงรักษา ถึงแม้จะมีการปรับลดเงินประกันเครื่องบินบางส่วนตามเงื่อนไขที่กำหนดใน LOI ก็ตาม

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) ในงวดหกเดือนแรกของปี 2564 เท่ากับร้อยละ 7.6 ในขณะที่ปีก่อนเท่ากับร้อยละ -8.2

หนี้สิน

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 หนี้สินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย มีจำนวน 285,066 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 จำนวน 52,896 ล้านบาท (15.7%) โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	30 มิ.ย.2564		31 ธ.ค.2563		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน	74,169	26.0	83,285	24.6	-9,116	-10.9
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	541	0.2	218,811	64.8	-218,270	-99.8
หนี้สินระยะยาว	183,803	64.5	5	-	+183,798	-
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	26,553	9.3	35,861	10.6	-9,308	-26.0
รวมหนี้สิน	285,066	100.0	337,962	100.0	-52,896	-15.7

เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2564 จากกรณีที่ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการตามมติของที่ประชุมเจ้าหนี้ เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2564 จึงถือเป็นเหตุที่ส่งผลให้เงินกู้ยืมระยะสั้นซึ่งตามแผนฟื้นฟูกิจการยังไม่ได้รับชำระภายในหนึ่งปี จำนวน 14,990 ล้านบาท ได้ถูกจัดประเภทเป็นหนี้สินไม่หมุนเวียนในหัวข้อหนี้สินระยะยาวตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในแผนฟื้นฟูกิจการ เช่นเดียวกับเงินกู้ยืมระยะยาว หุ้นกู้ และหนี้สินตามสัญญาเช่าส่วนที่ปีก่อนจัดประเภทเป็นหนี้สินหมุนเวียน อันเนื่องมาจากบริษัทฯ เข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ ซึ่งถือเป็นเหตุที่ส่งผลให้สถาบันการเงินมีสิทธิเรียกหนี้เงินกู้ยืมตามสัญญาคืนได้ทันที ในปีนี้จึงถูกจัดประเภทใหม่เป็นหนี้สินไม่หมุนเวียนในหัวข้อหนี้สินระยะยาวตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในแผนฟื้นฟูกิจการ

หนี้สินหมุนเวียน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 26.0 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวน 74,169 ล้านบาท ลดลงจาก ณ 31 ธันวาคม 2563 จำนวน 9,116 ล้านบาท (10.9%) จากเงินกู้ยืมระยะสั้นที่ลดลง 14,990 บาท จากการเปลี่ยนกลุ่มไปอยู่กลุ่มเงินกู้ยืมระยะยาวตามแผนฟื้นฟูกิจการ ในขณะที่เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่นที่เพิ่มขึ้น 6,013 ล้านบาท โดยเป็นค่าใช้จ่ายค้างจ่ายในส่วนของเงินชดเชยพนักงานที่เข้าร่วมโครงการ MSP รวมจำนวน 4,604 ล้านบาท นอกจากนี้ยังเพิ่มขึ้นจากเจ้าหนี้หนี้สินสัญญาเช่า รวมทั้งเจ้าหนี้ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน ส่วนหนึ่งเนื่องจากอยู่ระหว่างการเจรจากับเจ้าหนี้

หนี้สินระยะยาวรวมส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 64.7 ของหนี้สินทั้งหมด ลดลง 34,472 ล้านบาท (15.8%) โดยลดลงจากหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ปรับลดตามหนังสือข้อตกลง (Letter of Intent” หรือ “LOI”) จำนวน 48,363 ล้านบาท และการปรับปรุงมูลหนี้ที่บริษัทได้รับคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ ให้ชำระหนี้แก่เจ้าหนี้ 1,304 ล้านบาท ทั้งนี้หากไม่รวมการลดลงของหนี้สินตามสัญญาเช่าดังกล่าว หนี้สินระยะยาวจะเพิ่มขึ้น 15,195 ล้านบาท เป็นผลมาจากการเปลี่ยนกลุ่มของเงินกู้ยืมระยะสั้นจำนวน 14,990 บาทตามที่กล่าวข้างต้น และผลจากอัตราแลกเปลี่ยนจากการปรับหนี้สินตามสัญญาเช่าต่างประเทศให้เป็นเงินบาท ทำให้หนี้สินสัญญาเช่าเพิ่มขึ้น

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 9.3 ของหนี้สินทั้งหมด ลดลง 9,308 ล้านบาท (26.0%) สาเหตุหลักเกิดจากการประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับผลประโยชน์พนักงานที่ลดลง 10,395 ล้านบาท จากปรับโครงสร้างองค์กร และนโยบายผลประโยชน์ของพนักงานตามระเบียบบริษัทฯ ฉบับใหม่ ในขณะที่ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 1,960 ล้านบาท จากประมาณการค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน รายการสำรองค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่นๆ สำหรับรายการซ่อมที่จะต้องจ่ายในอนาคตตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน

ในงวดหกเดือนของปี 2564 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) เท่ากับ -1.6 เท่า เพิ่มขึ้นจาก ณ 31 ธันวาคม 2563 ที่เท่ากับ -1.8 เท่า และมีอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ -2.5 เท่า ในขณะที่หกเดือนแรกของปี 2563 เท่ากับ -18.3 เท่า

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ และบริษัทย่อยมีจำนวน -116,484 ล้านบาท คิดลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2563 จำนวน 12,181 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากผลกำไรจากการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

สภาพคล่อง

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 6,730 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 4.0 ของสินทรัพย์รวม ลดลงจาก ณ 31 ธันวาคม 2563 จำนวน 1,944 ล้านบาท จากการใช้จ่ายในการดำเนินกิจการ ถึงแม้จะมีเงินสดรับจากการขายเงินลงทุนในบริษัท บริการเชื่อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และเงินลงทุนในสายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ทั้งนี้ เงินจากการจำหน่ายทรัพย์สินมีวัตถุประสงค์เฉพาะตามคำสั่งศาลล้มละลายกลางในการฟื้นฟูกิจการ เพื่อชำระค่าใช้จ่ายทางตรงที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจขนส่งผู้โดยสาร ชำระค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจการให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศและเป็นค่าใช้จ่ายที่จัดสรรให้แก่ผู้พ้นสภาพการเป็นพนักงานของลูกหนี้ในโครงการร่วมใจเสียสละเพื่อองค์กร (Mutual Separation Plan - MSP) ตามที่ได้กำหนดไว้ในแผนฟื้นฟูกิจการที่ได้รับความเห็นชอบจากที่ประชุมเจ้าหนี้ และศาลล้มละลายกลางแล้ว

ภาวะผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นในภายหน้า

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 บริษัทฯ มีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากภาวะผูกพันที่มีได้แสดงในงบการเงิน จากหนังสือค้ำประกันที่ออกโดยธนาคารในประเทศและต่างประเทศ และภาวะผูกพันจากสัญญาเช่าเครื่องบินจำนวน 3 ลำ ระยะเวลา 10 ปี ซึ่งยังไม่ถึงกำหนดครบรอบ (รายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 26)

สรุปผลการดำเนินงานงบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ในงวดหกเดือนแรกของปี 2564 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) มีรายได้รวมทั้งสิ้น 9,553 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 30,265 ล้านบาท หรือ 76.0% สาเหตุสำคัญเนื่องจากทั้งรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าลดลง รวม 30,142 ล้านบาท หรือ 86.7% เป็นผลจากปริมาณการผลิตและการขนส่งลดลงจากการที่บริษัทฯ หยุดบินเที่ยวบินประจำชั่วคราวตั้งแต่ไตรมาสที่ 2 ของปี 2563 นอกจากนี้รายได้การบริการอื่นๆ ลดลง 1,505 ล้านบาท หรือ 33.0% จากจำนวนสายการบินลูกค้าที่ลดลงแต่มีรายได้อื่นๆ เพิ่มขึ้น 1,382 ล้านบาท สำหรับค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 21,458 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 34,772 ล้านบาท (61.8%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายดำเนินงานโดยส่วนใหญ่ลดลงตามปริมาณการผลิตและปริมาณการขนส่งที่ลดลง และการลดค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่นอย่างเข้มงวด แต่ยังไม่เพียงพอที่จะชดเชยรายได้ที่สูญเสียไปจากการหยุดบินดังกล่าวข้างต้น ส่งผลให้ขาดทุนจากการดำเนินงาน 11,905 ล้านบาท ขาดทุนลดลงจากปีก่อน 4,507 ล้านบาท (27.5%)

นอกจากนี้ ในงวดหกเดือนแรกของปี 2564 บริษัทฯ มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียวสุทธิ เป็นจำนวน 25,683 ล้านบาท ประกอบด้วย

- กำไรจากการขายเงินลงทุนในบริษัท บริการเรือเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จำนวน 2,633 ล้านบาท
- กำไรจากการขายเงินลงทุนในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) จำนวน 95 ล้านบาท
- กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ จำนวน 8,675 ล้านบาท
- เงินชดเชยโครงการร่วมใจจากองค์กร 4,896 ล้านบาท
- เงินชดเชยกรณีเลิกจ้าง 613 ล้านบาท
- รายการปรับปรุงผลประโยชน์พนักงาน 8,323 ล้านบาท จากการปรับเปลี่ยนโครงสร้างองค์กร และนโยบายผลประโยชน์ของพนักงาน
- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน จำนวน -18,459 ล้านบาท จากการปรับลดมูลค่าสินทรัพย์สิทธิการใช้ใหม่ตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในหนังสือข้อตกลง (Letter Of Intent หรือ LOI) เป็นผลให้ต้องกลับรายการผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบินสินทรัพย์สิทธิการใช้
- ขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 จำนวน 1,039 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการตั้งค่าเผื่อการด้อยค่าของลูกหนี้ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด จำนวน 1,259 ล้านบาท
- ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ จำนวน 5,954 ล้านบาท ประกอบด้วย ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Loss) จำนวน 6,003 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการปรับยอดเงินกู้รวมหนี้สินตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสินทรัพย์หนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวด โดยเฉพาะเงินบาทต่อเงินสกุลยูโร อ่อนค่าเมื่อเทียบกับ 31 ธันวาคม 2563 และกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Gain) จำนวน 49 ล้านบาท

บริษัทฯ มีผลการดำเนินงานกำไรสุทธิ 13,336 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุน 34,414 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 6.11 บาท เปรียบเทียบกับปีก่อนที่ขาดทุนต่อหุ้น 15.77 บาท

กำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย รายการปรับปรุงผลประโยชน์พนักงาน จากการปรับโครงสร้างองค์กร กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 ผลขาดทุนสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิ และผลกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (EBITDA) จำนวน -4,473 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 5,712 ล้านบาท โดยมี EBITDA Margin เท่ากับ -46.8% เปรียบเทียบกับปีก่อนที่เท่ากับ 3.1%

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

	ม.ก.-ม.ย.			
	2564	2563	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	9,553	39,818	-30,265	-76.0
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	795	29,723	-28,928	-97.3
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	3,844	5,058	-1,214	-24.0
- รายได้บริการอื่น ๆ	3,056	4,561	-1,505	-33.0
- อื่น ๆ	1,858	476	+1,382	+290.3
ค่าใช้จ่ายรวม	21,458	56,230	-34,772	-61.8
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	1,406	10,714	-9,308	-86.9
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	17,323	41,458	-24,135	-58.2
- ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ	2,729	4,058	-1,329	-32.8
ขาดทุนจากการดำเนินงาน	(11,905)	(16,412)	+4,507	+27.5
บวก กำไรจากการขายเงินลงทุน	2,728	-	+2,728	-
บวก กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้	8,675	-	+8,675	-
บวก รายการปรับปรุงผลประโยชน์พนักงานจากการปรับโครงสร้างองค์กร	8,323	-	+8,323	-
หัก โครงการร่วมใจจากองค์กร	4,896	-	+4,896	-
หัก เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างงาน	613	-	+613	-
หัก ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้ และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน	(18,459)	3,054	-21,513	-704.4
หัก ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9	1,039	6,169	-5,130	-83.2
หัก ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเงินลงทุน	-	2,144	-2,144	-100.0
บวก กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(5,954)	(1,032)	-4,922	-476.9
หัก ผลขาดทุนสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิ	-	5,258	-5,258	-100.0
กำไร(ขาดทุน)ก่อนภาษีเงินได้	13,778	(34,069)	+47,847	+140.4
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	13,336	(34,414)	+47,750	+138.8
กำไร(ขาดทุน)ต่อหุ้น (บาท)	6.11	(15.77)	+21.88	+138.7
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ				
EBITDA (ล้านบาท)	(4,473)	1,239	-5,712	-461.0
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	0.04	3.50	-3.46	-98.9
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	3,376	19,501	-16,125	-82.7
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านคน-กิโลเมตร)	251	13,482	-13,231	-98.1
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	7.4	69.1	-61.7	-61.7
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/คน-กม.)	2.94	2.09	+0.85	+40.7
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	198	919	-721	-78.5
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	206	504	-298	-59.1
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (%)	104.4	54.8	+49.6	+49.6
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง (พันกก.)	50,915	134,814	-83,899	-62.2
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/ตัน-กม.)	17.87	9.53	+8.34	+87.5

		ม.ค.-มิ.ย.			
		2564	2563	เปลี่ยนแปลง	
				ล้านบาท	%
เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 30 มิ.ย.	(ลำ)	83	83	-	-
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	14,126	78,478	-64,352	-82.0
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	4.8	6.1	-1.3	-21.3
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		30.8061	31.6166	-0.8105	-2.6
1 EUR : THB		37.1307	34.8187	+2.3120	+6.6
100 JPY : THB		28.6363	29.2248	-0.5885	-2.0
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	69.04	76.09	-7.05	-9.3

หมายเหตุ : EBITDA = รายได้ (ไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนและกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย รายการปรับปรุงผลประโยชน์พนักงานจากการปรับโครงสร้างองค์กร ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 ผลขาดทุนสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิ และผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ)

สินทรัพย์ งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีสินทรัพย์รวมจำนวน 170,732 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2563 จำนวน 38,757 ล้านบาท (18.5%) สาเหตุหลักเกิดจาก

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	30 มิ.ย.2564		31 ธ.ค.2563		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	6,338	3.7	7,961	3.8	-1,623	-20.4
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	1,422	0.9	164	0.1	+1,258	+767.1
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	16,781	9.8	14,398	6.9	+2,383	+16.6
สินทรัพย์หมุนเวียน	24,541	14.4	22,523	10.8	+2,018	+9.0
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	38,731	22.7	42,093	20.1	-3,362	-8.0
สินทรัพย์สิทธิการใช้	74,380	43.5	110,921	52.9	-36,541	-32.9
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	33,080	19.4	33,952	16.2	-872	-2.6
รวมสินทรัพย์	170,732	100.0	209,489	100.0	-38,757	-18.5

- สินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 2,018 ล้านบาท (9.0%) สาเหตุหลักเกิดจากลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่นและค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าเพิ่มขึ้น และสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย เพิ่มขึ้น 1,258 ล้านบาท จากการโอนที่ดินและอาคารศูนย์ฝึกอบรมหลักสี่ที่จำหน่ายให้กับ บริษัท เอนเนอร์ยี คอมเพล็กซ์ จำกัด ในขณะที่เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง 1,623 ล้านบาท (20.4 %) จากการนำไปในการดำเนินกิจการ

- ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สุทธิ ลดลงจำนวน 3,362 ล้านบาท (8.0%) สาเหตุหลักมาจากการโอนที่ดินและอาคารศูนย์ฝึกอบรมหลักที่จำหน่ายให้กับ บริษัท เอนเนอร์ยี คอมเพล็กซ์ จำกัด ซึ่งมีมูลค่าตามบัญชีจำนวน 1,387 ล้านบาท ไปเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย ประกอบกับการคิดค่าเสื่อมราคาของเครื่องบิน

- สินทรัพย์สิทธิการใช้ ซึ่งประกอบด้วยสินทรัพย์ตามสัญญาเช่าเงินทุนและภาระผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสัญญาเช่าดำเนินงานสินทรัพย์ถาวรอื่น ลดลง 36,541 ล้านบาท สาเหตุหลักจากการปรับลดมูลค่าสิทธิการใช้ตามสัญญาเช่าใหม่ตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในหนังสือข้อตกลง (Letter Of Intent หรือ LOI) และการคิดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์

หนี้สิน งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีหนี้สินรวมจำนวน 283,572 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2563 จำนวน 53,152 ล้านบาท (15.8%) สาเหตุหลักเกิดจาก

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	30 มิ.ย.2564		31 ธ.ค.2563		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน	73,777	26.0	82,598	24.5	-8,821	-10.7
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	531	0.2	218,802	65.0	-218,271	-99.8
หนี้สินระยะยาว	183,797	64.8	-	-	+183,797	-
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	25,467	9.0	35,324	10.5	-9,857	-27.9
รวมหนี้สิน	283,572	100.0	336,724	100.0	-53,152	-15.8

- หนี้สินหมุนเวียนลดลง 8,821 ล้านบาท (10.7%) สาเหตุหลักจากเงินกู้ระยะสั้นลดลง 14,990 บาท จากการเปลี่ยนกลุ่มไปอยู่กลุ่มเงินกู้ยืมระยะยาวตามแผนฟื้นฟูกิจการ ในขณะที่ เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่นที่เพิ่มขึ้น 6,219 ล้านบาท

- หนี้สินระยะยาวรวมส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี ลดลง 34,474 ล้านบาท (15.8%) เป็นผลจากการลดลงของหนี้สินตามสัญญาเช่าและมูลหนี้ของเงินกู้ยืมระยะยาวตามที่กล่าวข้างต้น อย่างไรก็ตาม ผลจากการเปลี่ยนกลุ่มของเงินกู้ยืมระยะสั้นจำนวน 14,990 บาท ทำให้หนี้สินระยะยาวเพิ่มขึ้น

- หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ ลดลง 9,857 ล้านบาท (27.9%) สาเหตุหลักเกิดจากการประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับผลประโยชน์พนักงานที่ลดลง 10,404 ล้านบาท จากการปรับโครงสร้างองค์กร และนโยบายผลประโยชน์ของพนักงานตามระเบียบบริษัทฯ ฉบับใหม่ อย่างไรก็ตาม ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 1,341 ล้านบาท จากประมาณการค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน รายการสำรองค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่นๆ สำหรับรายการซ่อมที่จะต้องจ่ายในอนาคตตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน

ส่วนของผู้ถือหุ้น งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีส่วนของผู้ถือหุ้นจำนวน -112,840 ล้านบาท ตีลบลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2563 จำนวน 14,395 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากผลกำไรจากการดำเนินงานของบริษัทฯ สำหรับงวด 6 เดือนแรกของปีนี้

4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

เศรษฐกิจโลกช่วงครึ่งปีหลัง ยังเต็มไปด้วยความไม่แน่นอนสูง โดยการฟื้นตัวจะขึ้นอยู่กับปัจจัยสำคัญ ได้แก่ 1) นโยบายทางเศรษฐกิจที่มีประสิทธิภาพที่สามารถจำกัดความเสียหายจากผลกระทบจากการระบาดของเชื้อ COVID-19 2) แรงกดดันจากภาวะเงินเฟ้อของโลกที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในปี และอาจส่งผลให้ต้นทุนทางการเงินและภาระหนี้เพิ่มสูงขึ้น และ 3) การกลายพันธุ์ของเชื้อ COVID-19 และจำนวนผู้เสียชีวิตที่สะสมทำให้เกิดความกังวล อาจส่งผลให้หลายประเทศกลับมาใช้มาตรการ Lockdown การฟื้นตัวจึงล่าช้าออกไป ธุรกิจที่ประปรายอาจเผชิญปัญหาการล้มละลาย และกระทบต่อเสถียรภาพทางการเงินของบางประเทศได้ สำหรับอุตสาหกรรมการบิน “วัคซีน” จะเป็นตัวแปรสำคัญเนื่องจากมีผลต่อนโยบายการเปิดประเทศของไทยและทั่วโลก และมีผลต่อความมั่นใจในการเดินทางของนักท่องเที่ยว โดยสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) คาดการณ์ว่าการเดินทางทางอากาศทั่วโลกจะกลับมาสู่ภาวะปกติได้ในปี 2567 สำหรับภาคการส่งออกสินค้า ในปี 2564 คาดว่าเศรษฐกิจโลกจะกลับมาขยายตัวได้ แม้หลายประเทศจะใช้มาตรการ Lockdown ที่เข้มงวดมากขึ้น แต่คาดว่าผลกระทบจะจำกัดกว่ารอบแรก ประกอบกับบรรยากาศสงครามการค้าโลกน่าจะมีแนวโน้มคลี่คลายลง

สำหรับกระบวนการฟื้นฟูกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) นั้น บริษัทฯ จะขับเคลื่อนธุรกิจตามแผนฟื้นฟูกิจการที่ศาลได้เห็นชอบแล้วเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2564 ด้วยวิสัยทัศน์ใหม่ คือ สายการบินคุณภาพสูง ที่ให้บริการเต็มรูปแบบด้วยความแข็งแกร่งของอัตลักษณ์ความเป็นไทย เชื่อมโยงประเทศไทยสู่ทั่วโลก และสร้างผลกำไรที่ดียิ่งอย่างต่อเนื่อง โดยมุ่งให้ความสำคัญกับลูกค้าเป็นศูนย์กลาง ความเป็นเลิศทางการค้า ความสามารถในการแข่งขันด้านต้นทุน มีประสิทธิภาพสูงในด้านการปฏิบัติการและความปลอดภัย และเชื่อมโยงกับภูมิภาค สำหรับในช่วงไตรมาสที่ 3 ถึง ไตรมาสที่ 4 ปีนี้ บริษัทฯ ร่วมสนับสนุนนโยบายของรัฐบาลในการกระตุ้นและขับเคลื่อนเศรษฐกิจ ภายใต้มติของคณะรัฐมนตรี ชุดที่ 101 (Phuket Sandbox) ด้วยการเปิดประเทศเชิญชวนนักท่องเที่ยวที่ได้รับการฉีดวัคซีนป้องกัน COVID-19 ให้เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวที่จังหวัดภูเก็ตแบบไม่ต้องกักตัว โดยไตรมาสที่ 3 จะเริ่ม 5 เมืองจากยุโรป ได้แก่ แฟรงค์เฟิร์ต, ลอนดอน, โคเปนเฮเกน, ปารีส และซูริค บินตรงเข้าภูเก็ต และหากสถานการณ์ COVID-19 ดีขึ้น ก็จะมีเที่ยวบินตรงเข้าภูเก็ตเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้มีประเมินสถานการณ์และประเมินผลกระทบต่อผลการดำเนินธุรกิจอย่างใกล้ชิด เพื่อกลับมาทำการบินในเชิงพาณิชย์ตามมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของ COVID-19 ของแต่ละประเทศ เมื่อสถานการณ์ดีขึ้นโดยเร็ว

5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

	ม.ก.-ม.ย.				
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	2564	2563	2564	2563	
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)					
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.33	0.11	0.39	0.12
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)					
อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน	ร้อยละ	(140.09)	(45.12)	(124.46)	(41.13)
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ	ร้อยละ	108.69	(69.07)	139.42	(86.24)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	(9.07)	(877.38)	(11.11)	-
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)					
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	7.63	(8.24)	8.69	(10.43)
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)					
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	(1.58)	(13.33)	(1.63)	(14.13)
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	(2.45)	(18.30)	(2.51)	(19.34)
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	(2.37)	0.04	(1.63)	0.30
อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA	เท่า	(41.01)	-	(62.00)	256.39
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน	เท่า	(1.70)	0.01	(1.17)	0.18

ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

อัตราส่วนสภาพคล่อง (Current Ratio)

$$= \text{สินทรัพย์หมุนเวียน (ไม่รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย)} / \text{หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้)}$$

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

$$= \text{กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน/รายได้รวม (ไม่รวมอัตราแลกเปลี่ยน กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน และกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้)}$$

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

$$= \text{กำไร (ขาดทุน)สุทธิ / รายได้รวม (ไม่รวมอัตราแลกเปลี่ยน กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน และกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้)}$$

อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity)

$$= \text{กำไร (ขาดทุน) สุทธิ / ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย}$$

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Total Asset)

$$= \text{กำไร (ขาดทุน) ก่อนหักดอกเบี้ยและภาษี / สินทรัพย์รวมเฉลี่ย}$$

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 ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของ
เครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วน
เงินลงทุน กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ รายการปรับปรุงผลประโยชน์พนักงานจากการปรับ
โครงสร้างองค์กร ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 ผลขาดทุนสำหรับการป้องกัน
ความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิ และผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
(EBITDA) / ดอกเบี้ยจ่าย

อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA (Net Debt to EBITDA)

= (หนี้สินรวม – เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด) / EBITDA

อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (Debt Service Coverage Ratio)

= EBITDAR / (การชำระคืนหนี้สินระยะยาวและหนี้สินตามสัญญาเช่า + ดอกเบี้ยจ่าย + ค่าเช่าเครื่องบิน
และอะไหล่)

6. รายการระหว่างกัน

6.1 บริษัทฯ มีรายการระหว่างกันที่สำคัญกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ และนิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2564

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวด เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562	
กระทรวงการคลัง	กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 47.86	1.กระทรวงการคลังกู้เงินจากสถาบันการเงินต่างประเทศสำหรับบริษัทฯ กู้ต่อ				การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- เงินกู้ยืมคงค้าง	12,921.51	12,496.88	11,977.44	
		- ดอกเบี้ยจ่าย	148.65	1,158.94	310.92	
		- ดอกเบี้ยค้างจ่าย	148.65	1,146.23	128.54	
		- ค่าธรรมเนียมเงินกู้/ค้างจ่าย	0.00	0.00	0.00	
		2.บริษัทฯ มีรายการเช่าที่ดินจากที่ราชพัสดุ	4.11	8.47	9.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		3.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบินให้แก่กระทรวงการคลัง				กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดขายได้รวม	0.00	0.00	0.14	
		- ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.00	0.16	0.16	

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวด เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562	
ธนาคารออมสิน	กระทรวงการคลัง ซึ่ง เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัทฯ มีอำนาจ ควบคุมธนาคารออม สิน	1.บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ประเภทเงินทุน หมุนเวียนกับธนาคารออมสินจำนวนเงิน 3,500 ล้านบาท มีการใช้วงเงินกู้ - ยอดเงินคงค้าง - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ค้างจ่าย - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย	3,500.00 0.00 56.02 56.02	3,500.00 1.37 0.00 530.08 522.89	0.00 6.18 2.23 0.00 0.00	การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียม วงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทาง เดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่ เกี่ยวข้องกัน
		2.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้บริการเช่าพื้นที่และบริการอื่นๆ แก่ ธนาคารออมสิน - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.01 0.00	2.51 2.03	7.56 0.47	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
ธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย	กระทรวงการคลัง ซึ่ง เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัทฯ มีอำนาจ ควบคุมธนาคารเพื่อ การส่งออกและนำเข้า แห่งประเทศไทย	1.บริษัทฯ ทำสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวกับ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่ง ประเทศไทย - ยอดเงินคงค้าง - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย	398.12 35.04 35.04	398.74 39.92 37.62	437.31 11.41 0.02	การกำหนดราคา/เงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ยเป็นไป ตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหก เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562	
		2.บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ประเภทเงินทุน หมุนเวียนกับธนาคารเพื่อการส่งออกและ นำเข้าแห่งประเทศไทย จำนวนเงิน 1,500 ล้านบาท มีการใช้วงเงินกู้ - ยอดเงินคงค้าง - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ค้างจ่าย - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย	1,500.00 0.00 0.00 15.40 15.40	1,500.00 1.50 0.00 170.67 165.38	0.00 3.49 0.04 45.78 0.00	การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียม วงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทาง เดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่ เกี่ยวข้องกัน
		3.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบินให้แก่ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่ง ประเทศไทย - ยอดขายได้รวม	0.00	0.04	0.32	กำหนดราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
ธนาคารอิสลามแห่ง ประเทศไทย	กระทรวงการคลัง ซึ่ง เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัทฯ มีอำนาจ ควบคุมธนาคาร อิสลามแห่งประเทศไทย	1.บริษัทฯ ทำสัญญาเงินกู้ยืม ระยะยาวกับ ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย - ยอดเงินคงค้าง - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย	2,000.00 18.62 18.62	2,000.00 186.79 168.59	2,000.00 64.84 5.14	การกำหนดราคา/เงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ยเป็นไป ตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวด เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562	
		<p>2.บริษัทฯ ทำสัญญาวางเงินกู้ยืม ประเภท เงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารอิสลามแห่ง ประเทศไทย จำนวน 500 ล้านบาท มีการใช้ วงเงิน</p> <p>- ยอดเงินคงค้าง 500.00</p> <p>- ดอกเบี้ยจ่าย 4.81</p> <p>- ดอกเบี้ยค้างจ่าย 4.81</p>				<p>การกำหนดราคา/เงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ยเป็นไป ตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p>
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	<p>กระทรวงการคลัง ซึ่ง เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัทฯ เป็นผู้ ควบคุม ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) โดยผ่านทาง ธนาคารแห่งประเทศไทย และกองทุนเพื่อ การฟื้นฟูและพัฒนา ระบบสถาบันการเงิน</p>	<p>1.บริษัทฯ ทำสัญญาวางเงินกู้ประเภทเงินทุน หมุนเวียนกับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) จำนวนเงิน 3,000 ล้านบาท ในปี 2563 มีการใช้วงเงินกู้</p> <p>- ยอดเงินคงค้าง 2,260.73</p> <p>- ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ 0.86</p> <p>- ดอกเบี้ยจ่าย 284.66</p> <p>- ดอกเบี้ยค้างจ่าย 260.69</p>				<p>การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียม วงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทาง เดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่ เกี่ยวข้องกัน</p>

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวด เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562	
		2.บริษัทฯ ทำสัญญาวางเงินกู้ประเภทเงินทุน หมุนเวียนกับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) จำนวนเงิน 3,500 ล้านบาท มีการ ใช้วงเงินกู้ - ยอดเงินคงค้าง - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย		3,500.00 385.11 378.00	3,500.00 12.11 5.26	การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ยเป็นไปตามปกติ ของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		3.บริษัทฯ ขายหุ้นกู้ให้แก่ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน) - มูลค่าหุ้นกู้ - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย		832.00 32.15 33.33	832.00 10.60 3.38	การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ยเป็นไปตามปกติ ของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		4.บริษัทฯ ขายบริการให้เช่าสำนักงาน ตู้ ATM ค่าน้ำ-ไฟ และ Lease line แก่ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง		3.05 0.11	3.58 0.33	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหก เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562	
		5.บริษัทฯ ซื้อบริการรับ-ส่ง เงินสดของ บริษัทฯ และจ่ายค่าธรรมเนียมจัดจำหน่าย หุ้นกู้ให้กับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง		3.92 0.15	10.93 0.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด	กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด และของบริษัทฯ	1.บริษัทฯ ซื้อบริการฝากส่งไปรษณีย์ใน ประเทศและต่างประเทศ และซื้ออุปกรณ์ จาก บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 2.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้แก่ บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.00 0.00	0.62 0.01	1.37 0.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวด เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562	
การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	กระทรวงการคลังซึ่ง เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัทฯ มีอำนาจ ควบคุมการท่องเที่ยว แห่งประเทศไทย	1.บริษัทฯ จ่ายค่าโฆษณา และ ส่งเสริม การขาย ให้แก่ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.00 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.11				กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และ ให้เช่าสำนักงานแก่การท่องเที่ยวแห่ง ประเทศไทย - ยอดรายได้รวม 5.19 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.91				กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)	กระทรวงการคลังเป็น ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) และของ บริษัทฯ	1.บริษัทฯ จ่ายค่าโฆษณา ให้แก่ บริษัท อส มท จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.00 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.87				กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหก เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562	
บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)	กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	1.บริษัทฯ ซื้อมันน้ำมันรถยนต์และและน้ำมันหล่อลื่นจากบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.00 1.50	18.60 1.50	120.50 0.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้บริการสอบเทียบเครื่องมือวัด (AC Dielectric Tester) ให้แก่บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.00 0.00	3.37 0.00	30.64 4.22	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	1.บริษัทฯ ประกอบกิจการและเช่าพื้นที่ในเขตท่าอากาศยานต่างๆ เพื่อใช้สำหรับจอดอากาศยาน จอดพาหนะ ขนถ่ายสินค้า เก็บอุปกรณ์ภาคพื้นดิน เก็บตู้คอนเทนเนอร์ ที่ทำการสำนักงานสายการบิน และบริการอื่นๆ จากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	527.21 6.27	4,577.76 4.02	6,432.68 168.15	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหก เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562	
		2.บริษัทฯ มีรายได้จากการขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และได้รับส่วนแบ่งรายได้ 2% จากการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน (Passenger Service Charges) ให้กับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้ค้าง	23.18 13.42	23.18 13.42	99.49 18.36	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)	กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	1.บริษัทฯ ขายหุ้นกู้ให้แก่ บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) - มูลค่าหุ้นกู้ - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย	933.00 13.95 13.95	933.00 46.54 49.47	933.00 14.96 4.79	การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ยเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน)	กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	1.บริษัทฯ ขายหุ้นกู้ให้แก่ บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) - มูลค่าหุ้นกู้ - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย	415.00 5.55 5.55	415.00 15.93 16.80	415.00 5.92 1.72	การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ยเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวด เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562	
สถาบันการบินพลเรือน	กระทรวงการคลังซึ่ง เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัทฯ มีอำนาจ ควบคุมสถาบันการ บินพลเรือน	1.บริษัทฯ จัดส่งนักบินบริษัทฯ ไปอบรม ด้านกิจการบิน จาก สถาบันการบินพลเรือน				กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	0.00	9.34	14.95	
		- ยอดเจ้าหน้าที่คงค้าง	10.00	10.00	0.00	
		2.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน แก่ สถาบันการบินพลเรือน				กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม	0.00	0.00	0.18	

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหก เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562	
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด (บริษัทย่อย)	บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้น รายใหญ่ของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์ อีสต์เอเชีย จำกัด โดย ถือหุ้นประมาณร้อยละ 55 ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นายชาย เอี่ยมศิริ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไป ดำรงตำแหน่ง กรรมการของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์ อีสต์เอเชีย จำกัด	1.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และ ให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์ คอมพิวเตอร์ ให้แก่ บริษัท ไทย - อะมาดิ อุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	3.54 0.62	9.26 0.78	11.02 0.17	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดหก เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562	
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิส เชส จำกัด (บริษัทย่อย)	บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้น รายใหญ่ของบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด โดยถือหุ้น ประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นายสุวรรธนะ สีนุญ เรือง บริษัทฯ แต่งตั้ง ให้ไปดำรงตำแหน่ง กรรมการ ของ บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด	1.บริษัทฯ ซื้อมีบริการจัดส่งพนักงานแรงงาน ภายนอก เพื่อปฏิบัติงานในบริษัทฯ จาก บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 71.64 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 125.97 - ค่าแรงจ่ายล่วงหน้า 0.00				กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2.บริษัทฯ ให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและ อุปกรณ์สำนักงาน ให้แก่บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด - ยอดรายได้รวม 0.19 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 2.22				
บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด (บริษัทย่อย)	บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้น รายใหญ่ของ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด โดยถือหุ้น ประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่	1.บริษัทฯ ให้บริการใช้เครื่องมือและ อุปกรณ์ในการฝึกอบรมด้านการบิน และ ให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์ สำนักงาน ให้แก่ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด - ยอดรายได้รวม 9.17 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 1.54				กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวด เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562	
	นาวาอากาศตรี อนิรุต แสงฤทธิ์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรง ตำแหน่งกรรมการ ของ บริษัท ไทยไฟลท์ เทรนนิ่ง จำกัด นายกฤษณะ แจ่มกระ จ่าง ดำรงตำแหน่ง กรรมการ ของ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด เมื่อวันที่ 19 มีนาคม 2564	2.บริษัทฯ ซื้อบริการ การฝึกอบรมพนักงาน ต้อนรับบนเครื่องบิน จากบริษัท ไทย ไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.04 0.45	0.45 0.45	0.00 0.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไป ตามราคาตลาด
บริษัท ทัวร์เอ็งหลวง จำกัด (บริษัทย่อย)	บริษัทฯ ถือหุ้นผ่าน บริษัท วิงสเปิน เซอร์วิสเขต จำกัด ประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม	1.บริษัทฯ จ่ายค่าตอบแทน (Commission) จากการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ของบริการเอ็ง หลวง ให้แก่บริษัท ทัวร์-เอ็งหลวง จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม	0.00	0.00	0.11	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวด เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562	
		2.บริษัทฯ ขายทัวร์เอื้องหลวงให้แก่บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.02 1.56	11.79 1.55	47.60 0.33	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด (บริษัทย่อย)	บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้น รายใหญ่ของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ร้อยละ 100 ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นายชาญศิลป์ ศรีณูช กร บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไป ดำรงตำแหน่ง กรรมการของ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด นายสุวรรณะ สีนุญ เรือง บริษัทฯ แต่งตั้ง ให้ไปดำรงตำแหน่ง กรรมการของบริษัท	1.บริษัทฯ ซื้อบริการ Block Space จาก บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 2.บริษัทฯ ให้บริการเช่าเครื่องบิน การ บริการภาคพื้นดิน ลานจอดสนามบิน ค่า เบี่ยงประกันเครื่องบิน บัตรผ่านขึ้นเครื่องบิน ฝึกนักบินใช้เครื่องบินจำลอง และอาหาร ขึ้นเครื่องบิน - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	1,884.16 2.93 1,638.01 8,959.01	1,884.16 2.93 5,015.00 7,763.06	7,011.84 0.00 9,328.93 5,486.27	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวด เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562	
	ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด นายนนท์ กลินทะ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไป ดำรงตำแหน่ง กรรมการของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัดกรรมการของ บริษัทไทยสมายล์แอร์ เวย์ จำกัด					
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์ เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด (บริษัทร่วม)	บริษัทฯ ถือหุ้นใน บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด ประมาณร้อยละ 40	1.บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักของ บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด สำหรับผู้โดยสารของบริษัทฯ - ยอดค่าใช้จ่ายรวม	0.00	0.00	0.10	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวด เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562	
บริษัท บริการเชื้อเพลิงการ บินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (บริษัทร่วม)	บริษัทฯ ถือหุ้นใน บริษัท บริการ เชื้อเพลิงการบิน กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ประมาณ ร้อยละ 22.59 ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นายเชิดพันธ์ โชติคุณ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไป	1.บริษัทฯ ซื้อบริการเติมน้ำมันเครื่องบิน จากบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	12.38 22.22	128.84 22.22	362.57 0.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2.บริษัทฯ มีการให้บริการขนส่งและการ บริการด้านอาหารให้แก่บริษัท บริการ เชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) - ยอดรายได้รวม	0.00	0.00	0.01	

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวด เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562	
	ดำรงตำแหน่ง กรรมการของบริษัท บริการเชื้อเพลิงการ บินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) นายชาย เอี่ยมศิริ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไป ดำรงตำแหน่ง กรรมการของบริษัท บริการเชื้อเพลิงการ บินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)					
บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด (บริษัทร่วม)	บริษัทฯ ถือหุ้นใน บริษัท ครีวการบิน ภูเก็ต จำกัด ประมาณ ร้อยละ 30 ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่	1.บริษัทฯ ซื้ออาหารและบริการจากบริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.00 20.44	99.02 20.52	125.92 0.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2.บริษัทฯ มีรายได้จากการขายวัตถุดิบและ การให้บริการแก่บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด				กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวด เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562	
	นางวรางคณา ลือ โรจน์วงศ์ ดำรง ตำแหน่งกรรมการ ของบริษัท ครีวการ บิน ภูเก็ต จำกัด	- ยอดขายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.00 0.00	0.06 0.00	0.29 0.01	
บริษัท โรงแรมท่าอากาศ ยานสุวรรณภูมิ จำกัด (บริษัทร่วม)	บริษัทฯ ถือหุ้นใน บริษัท โรงแรมท่า อากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด ประมาณร้อยละ 30 ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นางสาวปิยาณี สังข์ ทอง ดำรงตำแหน่ง กรรมการ ของบริษัท โรงแรมท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ จำกัด - นางวรางคณา ลือ โรจน์วงศ์ดำรง ตำแหน่งกรรมการ ของบริษัท โรงแรมท่า อากาศยาน สุวรรณภูมิ จำกัด	1.บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักจากบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด สำหรับผู้โดยสารของบริษัทฯ - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.00 2.16	5.69 2.16	26.03 0.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวด เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562	
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บริษัทร่วมลงทุน)	- กระทรวงการคลัง เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของ บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และของบริษัทฯ - บริษัทฯ ถือหุ้น ประมาณร้อยละ 0.79 ในบริษัทวิทยุการบิน แห่งประเทศไทย จำกัด	1.บริษัทฯ ซื้อบริการนำร่อง (Navigation) และเช่าอุปกรณ์สื่อสารจากบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	47.02 118.63	364.52 105.53	1,388.29 115.32	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
	- ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นาวาอากาศตรี อนิรุต แสงฤทธิ์ ดำรง ตำแหน่งกรรมการของ บริษัทวิทยุการบิน แห่งประเทศไทย จำกัด	2.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และ ให้บริการขนส่งแก่บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.00 0.00	0.12 0.00	0.20 0.05	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวด เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562	
บริษัท สาขาการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)	บริษัทฯ ถือหุ้นใน บริษัท สาขาการบิน นกแอร์ จำกัด (มหาชน) ร้อยละ 10.46	1.บริษัทฯ ชำระค่าบริการอุปกรณ์ บริการ ภาคพื้นจังหวัดอุบลราชธานี และค่า Engineer Licenses ของบริษัทสาขาการบิน นกแอร์ จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 2.บริษัทฯ ให้บริการด้านธุรกิจ การบิน เช่น ค่าซ่อมบำรุง อากาศยาน ค่าซ่อม บำรุง อุปกรณ์ ค่าน้ำมันเครื่องบิน เป็น ต้น แก่บริษัท สาขาการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง		0.00 0.00	1.16 0.00	
				233.15 164.89	176.40 56.44	

หมายเหตุ 1.ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ควบคุมโดยผ่านทางธนาคารแห่งประเทศไทยและกองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาสถาบันการเงินถือหุ้นใหญ่ร้อยละ 55 แทน กระทรวงการคลัง ในปี 2563

2.บริษัท สาขาการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) บริษัทที่มีสัดส่วนการถือหุ้นต่ำกว่าร้อยละ 20 และไม่มีอำนาจควบคุม ตั้งแต่วันที่ 4 พฤศจิกายน 2563

ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังมีรายการระหว่างกันที่เป็นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับบริการสาธารณูปโภคต่าง ๆ (ซึ่งประกอบด้วย ค่าไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์) ที่บริษัทฯ มีการทำรายการกับหน่วยงานของรัฐ และ/หรือรัฐวิสาหกิจที่ทำหน้าที่เป็นผู้ให้บริการสาธารณูปโภคต่าง ๆ ดังกล่าว เป็นจำนวนเงิน 1.07 ล้านบาท สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2564 และมียอดคงค้าง 6.13 ล้านบาท ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564

6.2 ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของรายการระหว่างกัน

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

6.3 ขั้นตอนการอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน

การเข้าทำรายการระหว่างกันข้างต้น เป็นไปตามธุรกิจปกติของบริษัทฯ และได้ดำเนินการอนุมัติตามขั้นตอนของบริษัทฯ ซึ่งมีมาตรการที่รัดกุม รวมทั้งกรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องนั้นๆ จะไม่มีส่วนในการอนุมัติการทำรายการ

6.4 นโยบายการทำรายการระหว่างกันในอนาคต

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