

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับรอบระยะเวลาเก้าเดือนแรกของปี 2564 สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

1. บทสรุปผู้บริหาร

แนวโน้มเศรษฐกิจโลกในปี 2564 โดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ปรับตัวเลขคาดการณ์การเติบโตของเศรษฐกิจโลกในปีนี้อดลงจากเมื่อเดือนกรกฎาคม 2564 ที่คาดว่าจะขยายตัว 6.0% เหลือ 5.9% เป็นผลมาจากหลายประเทศทั่วโลกกำลังเผชิญความท้าทายจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 สายพันธุ์เดลต้า ซึ่งกลับมาแพร่ระบาดอย่างรวดเร็วและจำนวนผู้ติดเชื้อรายใหม่เพิ่มขึ้น ทำให้หลายประเทศต้องยกระดับมาตรการสูงขึ้น ส่งผลให้การเติบโตทางเศรษฐกิจชะลอตัว อย่างไรก็ตาม หลายประเทศกำลังเร่งดำเนินการฉีดวัคซีนให้ครอบคลุม 70% ของประชากรในประเทศ เพื่อหวังจะช่วยลดอัตราการเจ็บป่วยรุนแรงและการเสียชีวิตลง พร้อมขับเคลื่อนกิจกรรมทางเศรษฐกิจให้กลับมาดำเนินต่อไปได้ในช่วงกลางปี 2565

สำหรับอุตสาหกรรมการบินของโลกในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2564 ปริมาณการเดินทางทางอากาศทั่วโลกกำลังเริ่มฟื้นตัวนับตั้งแต่การระบาดใหญ่ในปี 2563 แต่การฟื้นตัวมีความแตกต่างกันไปตามภูมิภาค สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ระบุว่า การเดินทางระหว่างประเทศยังคงฟื้นตัวช้าเนื่องจากข้อจำกัดในการเดินทางของประเทศต่างๆ และจำนวนผู้ติดเชื้อ COVID-19 กลับมาเพิ่มขึ้นอีกครั้งเมื่อปลายเดือนมิถุนายน 2564 อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่าจำนวนผู้ติดเชื้อจะเพิ่มขึ้นแต่ปริมาณการสำรองที่นั่งบัตรโดยสารล่วงหน้าของผู้โดยสารในช่วงไตรมาสที่ 4 ของปี 2564 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น เนื่องจากอัตราการฉีดวัคซีนเพิ่มขึ้นทั่วโลกและเป็นช่วงไฮซีซั่น และจากข้อมูลของสมาคมสายการบินเอเชียแปซิฟิก (AAPA) เปิดเผยว่าปริมาณผู้โดยสารระหว่างประเทศของสายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกเริ่มฟื้นตัวดีขึ้นจากมาตรการผ่อนคลายที่เพิ่มขึ้น จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศช่วงไตรมาสที่ 3 (กรกฎาคม - กันยายน) ของปี 2564 เพิ่มขึ้น 59.7% เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers: RPK) เพิ่มขึ้น 44.4% ส่วนปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers: ASK) เพิ่มขึ้น 48.4% ซึ่งเป็นอัตราที่สูงกว่า ส่งผลให้อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) ลดลงเล็กน้อยจากปีก่อนซึ่งเท่ากับ 34.1% เหลือ 33.2% ในขณะที่ความต้องการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศเพิ่มสูงขึ้น โดยวัดจากปริมาณการขนส่งสินค้า (Revenue Freight Ton-Kilometers: RFTK) สูงขึ้น 25.3% และปริมาณการผลิตด้านพัสดุกู้ภัณฑ์ (Available Dead Load Kilometer: ADTK) เพิ่มขึ้น 16.3% ส่งผลอัตราส่วนการขนส่งพัสดุกู้ภัณฑ์ (Freight Load Factor) เพิ่มขึ้นจากปีก่อนซึ่งเท่ากับ 70.6% เป็น 76.1% สำหรับงวด 9 เดือน (มกราคม - กันยายน) ของปี 2564 มีจำนวนผู้โดยสารลดลง 83.2% เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ลดลง 80.5% และ 57.6% ตามลำดับ อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) ลดลงจากปีก่อนซึ่งเท่ากับ 65.1% เหลือ 29.9% ในขณะที่ความต้องการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศเพิ่มสูงขึ้น โดยวัดจากปริมาณการขนส่งสินค้า (Revenue Freight Ton-Kilometers: RFTK) สูงขึ้น 21.0% และปริมาณการผลิตด้านพัสดุกู้ภัณฑ์ (Available Dead Load Kilometer: ADTK) เพิ่มขึ้น 5.8% อัตราส่วนการขนส่งพัสดุกู้ภัณฑ์ (Freight Load Factor) เพิ่มขึ้นจากปีก่อนซึ่งเท่ากับ 65.1% เป็น 74.5%

สำหรับเศรษฐกิจประเทศไทย ธนาคารโลกปรับตัวเลขประมาณการการเติบโตทางเศรษฐกิจไทยในปี 2564 เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2564 ลดลงมาอยู่ที่ 1.0% และคาดว่าเศรษฐกิจไทยจะใช้เวลาประมาณ 3 ปี กว่าที่จะฟื้นตัว ซึ่งสอดคล้องกับผลการประชุมคณะกรรมการนโยบายการเงินของธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) เมื่อเดือนกันยายน 2564 ที่รายงานว่าเศรษฐกิจไทยมีแนวโน้มขยายตัวร้อยละ 0.7 และ 3.9 ในปี 2564 และ 2565 ตามลำดับ โดยในไตรมาสที่ 3 ของปี 2564 เศรษฐกิจไทยได้รับผลกระทบจากมาตรการควบคุมการระบาดและการส่งออกที่ชะลอลงกว่าที่คาด แต่พัฒนาการด้านการกระจายวัคซีนที่ปรับตัวดีขึ้นและการผ่อนคลายมาตรการควบคุมการระบาดเมื่อวันที่ 1 กันยายน 2564 เพิ่มมากขึ้น ส่งผลต่อการฟื้นตัวของนักท่องเที่ยวทั้งไทยและต่างชาติ โดยจากข้อมูลจำนวนนักท่องเที่ยวของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ในไตรมาสที่ 3 (กรกฎาคม - กันยายน) ของปี 2564 มีจำนวน 45,398 คน เปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันในปีก่อนที่ไม่มีนักท่องเที่ยวต่างชาติเนื่องจากการจำกัดการเดินทางเข้าออกประเทศ ขณะที่ช่วง 9 เดือน (มกราคม - กันยายน) ของปี 2564 มีจำนวน 85,845 คน ลดลงจากปีก่อนถึง 98.7% โดยมีจำนวนนักท่องเที่ยวในโครงการภูเก็ต แซนด์บ็อกซ์ (Phuket Sandbox) ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม - 30 กันยายน 2564 จำนวน 38,699 คน ส่วนใหญ่มาจากประเทศสหรัฐอเมริกา อังกฤษ อิสราเอล เยอรมัน และฝรั่งเศส

ในส่วนอุตสาหกรรมการบินของไทย การแพร่ระบาดของ COVID-19 ระลอกใหม่ภายในประเทศตั้งแต่เดือนเมษายน 2564 ที่มีความรุนแรงมากขึ้นเรื่อยๆ จนล่าสุดเมื่อวันที่ 12 กรกฎาคม 2564 มีการขยายประกาศใช้พระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉินออกไปถึง 30 กันยายน 2564 และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) มีประกาศห้ามมิให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศปฏิบัติการบินรับส่งผู้โดยสารเข้าหรือออกพื้นที่ควบคุมสูงสุด ตั้งแต่วันที่ 21 กรกฎาคม 2564 ส่งผลกระทบโดยตรงต่อการเดินทางของผู้โดยสารภายในประเทศ และความเชื่อมั่นของนักท่องเที่ยวต่างชาติ ทำให้สายการบินในประเทศรวมถึงสายการบินไทย สมายล์ต้องหยุดให้บริการ โดยกลับมาให้บริการอีกครั้งตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2564 เป็นต้นมาภายใต้การจำกัดการปฏิบัติการบินในช่วงเวลา 21.00 น. - 4.00 น. และมีผู้โดยสารได้ไม่เกิน 75% ของขีดความสามารถในการรับผู้โดยสารของอากาศยาน อย่างไรก็ตาม ถึงแม้เส้นทางต่างประเทศจะมีการอนุญาตให้ทำการบินด้วยเที่ยวบินกึ่งพาณิชย์ (Semi Commercial Flights) แต่ความไม่มั่นใจต่อสถานการณ์ ทำให้จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศไม่สามารถขยายตัวได้เท่าที่ควร สำหรับปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศมีอัตราขยายตัวใกล้เคียงกับครึ่งปีแรกของปี 2564

ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2564 บริษัทฯ ยังไม่สามารถกลับมาดำเนินการบินเต็มรูปแบบตามสภาวะปกติได้ตั้งแต่ที่ยกเลิกเที่ยวบินทั้งในประเทศและต่างประเทศเป็นการชั่วคราวตั้งแต่ปลายเดือนมีนาคม 2563 เป็นต้นมา ถึงแม้ว่าบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อย จะได้เปิดให้บริการเที่ยวบินในประเทศบางส่วนตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2563 แต่จากสถานการณ์การแพร่ระบาดระลอกใหม่ และมาตรการจำกัดการเดินทาง ทำให้ต้องมีการพิจารณาปรับลดจำนวนเที่ยวบินตามความต้องการของผู้โดยสารที่ลดลง โดยปัจจุบันรายได้ส่วนใหญ่ของการบินไทยมาจากการให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และเที่ยวบินผู้โดยสารบางเส้นทาง

ตามที่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการต่อศาลล้มละลายกลาง และศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งรับคำร้องขอฟื้นฟูกิจการเมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2563 นั้น เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2564 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบตามมติที่ประชุมของเจ้าหนี้เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2564 มีผลทำให้ผู้บริหารแผนที่ถูกเสนอชื่อตามแผนฟื้นฟูกิจการและคำร้องขอแก้ไขแผนดังกล่าวเป็นผู้บริหารแผน โดยผู้บริหารแผน 2 คน มีอำนาจลงนามร่วมกันเพื่อผูกพันบริษัท ทั้งนี้ ผู้บริหารแผนจะมีอำนาจหน้าที่ในการจัดการกิจการและทรัพย์สินของบริษัท ตลอดจนการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการต่อไป สำคัญสำคัญของแผนฟื้นฟูกิจการคือ การปรับ

โครงสร้างเงินทุน การชำระหนี้ตามกลุ่มของเจ้าหนี้ และผลสำเร็จของแผนฟื้นฟูกิจการ (รายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4)

สำหรับการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการ บริษัทฯ ได้กำหนดวิสัยทัศน์และพันธกิจใหม่ ได้แก่ “สายการบินคุณภาพสูง ที่ให้บริการเต็มรูปแบบ ด้วยความแข็งแกร่งของอัตลักษณ์ความเป็นไทย เชื่อมโยงประเทศไทยสู่ทั่วโลก และสร้างผลกำไรที่ได้อย่างต่อเนื่อง” และมีพันธกิจ 4 ด้าน คือ 1. สร้างประสบการณ์ที่ดีกับลูกค้า 2. ความเป็นเลิศด้านการพาณิชย์ 3. ต้นทุนที่แข่งขันได้ และ 4. ผู้นำด้านปฏิบัติการบิน บริษัทฯ ได้เริ่มดำเนินโครงการตามแผนปฏิรูปธุรกิจ (Transformation Initiatives) กว่า 600 โครงการ เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพด้านการลดต้นทุนและค่าใช้จ่าย และการเพิ่มการหารายได้ ตลอดจนการปรับโครงสร้างองค์กรให้เหมาะสมเพื่อเตรียมความพร้อมที่จะให้บริการ และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันในตลาดอุตสาหกรรมการบิน เมื่อสถานการณ์ COVID-19 คลี่คลายลง

ทั้งนี้ ความคืบหน้าในการดำเนินงานตามแผนฟื้นฟูกิจการในช่วงที่ผ่านมา ได้แก่

1. การปรับโครงสร้าง ลดขนาดองค์กร : บริษัทฯ ปรับปรุงโครงสร้างให้กระชับ เพิ่มศักยภาพการทำงานในแต่ละหน่วยธุรกิจให้มีความเชื่อมโยงกัน ลดกระบวนการขั้นตอนที่ซ้ำซ้อน ปรับจำนวนพนักงานให้เหมาะสม และสอดคล้องกับจำนวนฝูงบินและกำลังการผลิต
2. การลดต้นทุนบุคลากร: บริษัทฯ ปรับเปลี่ยนสภาพการจ้างและโครงสร้างค่าตอบแทนบุคลากร รวมทั้งมีการปรับปรุงสวัสดิการให้สอดคล้องกับธุรกิจและอุตสาหกรรมรวมถึงการประกาศโครงการต่างๆ เช่น โครงการลาหยุดโดยไม่รับเงินเดือนและค่าตอบแทน (โครงการ Together We Can) โครงการร่วมใจเสียสละเพื่อองค์กร (Mutual Separate Plan : MSP)
3. การลดต้นทุนค่าเช่าเครื่องบิน : บริษัทฯ ได้จัดทำหนังสือข้อตกลง (Letter of Intent : LOI) กับผู้ให้เช่าเครื่องบิน เพื่อแสดงเจตนาของคู่สัญญาในการที่จะแก้ไขสัญญาดำเนินงานและสัญญาเช่าทางการเงินในปัจจุบัน ทั้งนี้ หนังสือข้อตกลงดังกล่าวยังได้กำหนดเรื่องการชำระค่าเช่าในช่วงระยะเวลาตามที่ระบุไว้ให้คำนวณตามชั่วโมงการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour)
4. ลดต้นทุนการดำเนินงานในด้านอื่นๆ : บริษัทฯ ได้มีการลดการใช้สินค้าและบริการให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน ตลอดจนเจรจากับเจ้าหนี้การค้า ผู้ให้บริการด้านต่างๆ เพื่อต่อรองเงื่อนไขในสัญญาต่างๆ และบริหารจัดการงบประมาณอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
5. หารายได้ในช่วงที่สถานการณ์การบินยังไม่กลับมาเป็นปกติ โดย
 - 5.1 รายได้จากธุรกิจการบิน : บริษัทฯ ทำการบินเที่ยวบินขนส่งสินค้า และเที่ยวบินรับผู้โดยสารกลับประเทศ (Repatriation Flight) โดยในช่วงที่สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ยังคงรุนแรง บริษัทฯ ได้ปรับปรับเที่ยวบินให้สอดคล้องกับสถานการณ์ โดยยังคงให้บริการเที่ยวบินสนับสนุนนโยบายภูเก็ต Sandbox ตามแผนที่วางไว้แต่เพิ่มเที่ยวบินที่รองรับการขนส่งสินค้ามากขึ้น
 - 5.2 รายได้จากธุรกิจที่สนับสนุนการบิน : บริษัทฯ พยายามปรับตัวและริเริ่มสิ่งใหม่ๆ เพื่อเพิ่มรายได้ เช่น การเปิดตลาดการ “อ้อยลั่นฟ้า ไม่บินก็ฟินได้” การเปิดให้บริการเข้าเยี่ยมชมและทดลองทำการบินด้วยเครื่องฝึกบินจำลอง (Flight Simulator) และมีแผนงานขยายธุรกิจ Master Franchise ร้าน Puff&Pie ทั่วประเทศ

5.3 รายได้อื่นๆ เพื่อเพิ่มกระแสเงินสด : บริษัทฯ ได้ดำเนินการต่างๆ เพื่อเพิ่มกระแสเงินสด เพื่อใช้เป็นทุนหมุนเวียน และเตรียมความพร้อมรองรับหากสถานการณ์ดำเนินธุรกิจฟื้นตัวขึ้น เช่น ยื่นคำร้องต่อศาลขออนุญาตขายทรัพย์สินรองที่ไม่จำเป็นต้องดำเนินการดำเนินงานหรือเป็นทรัพย์สินที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ และมีภาระค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษา ได้แก่ หุ่นที่บริษัทถืออยู่ในบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างซึ่งใช้เป็นอาคารศูนย์ฝึกอบรมที่หลักสี่ และเครื่องยนต์ที่ไม่ได้ใช้งานแล้ว โดยในไตรมาสที่ 3 นี้ได้ขายหุ่นที่ถือในบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เพิ่มขึ้น ขายที่ดินเปล่าจังหวัดเชียงใหม่ และตกลงทำสัญญาจะซื้อจะขายที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างของสำนักงานหลานหลวง และสำนักงานขายจังหวัดภูเก็ต

6. การปรับโครงสร้างหนี้ : บริษัทฯ ขยายเวลาการชำระหนี้ออกไป โดยการพักชำระหนี้ เงินต้นและดอกเบี้ย 2-3 ปี ปรับลดภาระหนี้ในส่วนดอกเบี้ยตามภาระผูกพันเดิม ปรับลดภาระผูกพันตามสัญญาเช่า/ซื้อเครื่องบิน และเพิ่มทางเลือกในการชำระหนี้ ตามกรอบการดำเนินการที่ได้ระบุไว้ในแผนฟื้นฟูกิจการ โดยการปรับปรุงดังกล่าว บริษัทฯ รับรู้เป็นกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ ใน 9 เดือนแรกของปี 2564 เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 60,730 ล้านบาท (ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4.3)
7. เมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 2564 มีมติที่ประชุมคณะผู้บริหารแผน ครั้งที่ 5/2564 อนุมัติให้ลดทุนจดทะเบียนของบริษัทจากจำนวน 26,989,009,500 บาท เหลือจำนวน 21,827,719,170 บาท โดยการตัดหุ้นในบริษัทที่ยังไม่ได้ออกและจำหน่ายจำนวน 516,129,033 หุ้น ตามที่กำหนดในแผนฟื้นฟูกิจการ บริษัทฯ ได้ยื่นคำร้องต่อศาลล้มละลายกลางเพื่อให้ศาลมีคำสั่งอนุญาตให้ผู้บริหารแผนดำเนินการจดทะเบียนลดทุนจดทะเบียนบริษัทและดำเนินการจดทะเบียนเปลี่ยนแปลงทุนต่อกรมพัฒนาธุรกิจการค้ากระทรวงพาณิชย์ในวันที่ 17 สิงหาคม 2564

ในงวดเก้าเดือนแรกของปี 2564 เปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนซึ่งไตรมาสแรกยังทำการบินปกติเนื่องจากเป็นช่วงเริ่มระบาดของ COVID-19 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ลดลง 70.7% ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ลดลง 93.9% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 13.9% ต่ำกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ยที่ 67.0% และมีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 0.82 ล้านคน ลดลงจากปีก่อน 83.8% สำหรับด้านการขนส่งสินค้ามีปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ADTK) ต่ำกว่าปีก่อน 65.2% ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) ต่ำกว่าปีก่อน 38.4% อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ยเท่ากับ 99.7% สูงกว่าปีก่อนที่เฉลี่ยเท่ากับ 56.2%

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวมทั้งสิ้น 14,990 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 29,230 ล้านบาท หรือ 66.1% สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าลดลง 29,185 ล้านบาท (76.5%) รายได้จากการบริการอื่นๆ ลดลง 1,288 ล้านบาท (24.1%) เนื่องจากมาตรการจำกัดการเดินทางระหว่างประเทศทั้งของประเทศไทยและประเทศต่าง ๆ แต่มีรายได้อื่นเพิ่มขึ้น 1,243 ล้านบาท มีสาเหตุหลักจากการรับรู้รายได้ที่เกิดจากการหักกลบลบหนี้ค่าบริการรายเดือนและการซ่อมบำรุงตามสัญญาที่ค้างชำระตามข้อตกลงระงับข้อพิพาทเรียกร้องค่าเสียหายที่เกี่ยวข้องกับการชำรุดของเครื่องยนต์ สำหรับค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 36,481 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 41,695 ล้านบาท (53.3%) เนื่องจากค่าใช้จ่ายดำเนินงานที่แปรผันตามปริมาณการผลิตและ/หรือปริมาณการขนส่งลดลง และถึงแม้จะมีการดำเนินมาตรการเพื่อลดค่าใช้จ่ายที่เข้มงวดอย่างต่อเนื่อง แต่ยังไม่เพียงพอที่จะชดเชยรายได้ที่สูญเสียไปจาก

การที่ไม่สามารถทำการบินได้ตามปกติ ส่งผลให้ขาดทุนจากการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว 21,491 ล้านบาท แต่ขาดทุนลดลงจากปีก่อน 12,465 ล้านบาท (36.7%)

ในงวดเก้าเดือนแรกของปี 2564 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว-สุทธิ เป็นรายได้รวม 73,084 ล้านบาท ประกอบด้วย

- กำไรจากการขายเงินลงทุน 2,202 ล้านบาท
- กำไรจากการขายทรัพย์สินจำนวน 628 ล้านบาท
- กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ จำนวน 60,730 ล้านบาท
- เงินชดเชยโครงการร่วมใจจากองค์กร 4,936 ล้านบาท
- เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างพนักงาน 1,222 ล้านบาท
- การปรับปรุงรายการผลประโยชน์พนักงาน ลดลง 8,323 ล้านบาท จากการปรับโครงสร้างองค์กร และผลประโยชน์ของพนักงาน
- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน (กลับรายการ) จำนวน 18,440 ล้านบาท
- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 (กลับรายการ) จำนวน 116 ล้านบาท
- ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจำนวน 11,197 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการตีมูลค่าทางบัญชีของหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศ รวมทั้งหนี้สินตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรสุทธิในงวดเก้าเดือนแรกของปี 2564 จำนวน 51,115 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุนสุทธิ 49,561 ล้านบาท โดยเป็นกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 51,121 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 23.42 บาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุนต่อหุ้น 22.70 บาท โดยมี EBITDA เป็นลบ จำนวน 9,639 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 5,044 ล้านบาท EBITDA Margin เท่ากับ -64.2% เปรียบเทียบกับปีก่อนที่เท่ากับ -10.4%

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานเก้าเดือนแรกของปี 2564

งบการเงินรวมสำหรับเก้าเดือนแรกปี 2564 ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อย 5 บริษัท ได้แก่ 1) บริษัท ไทย-อะมาดิอุสเซอร์วิสเซส จำกัด 2) บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด 3) บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด 4) บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด และ 5) บริษัท ทัวร์เอ็องหลวง จำกัด

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) - งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

	ม.ค.-ก.ย.			
	2564	2563	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	14,990	44,220	-29,230	-66.1
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	2,529	32,348	-29,819	-92.2
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	6,435	5,801	+634	+10.9
- รายได้ค่าบริการอื่นๆ	4,058	5,346	-1,288	-24.1
- อื่นๆ	1,968	725	+1,243	+171.4
ค่าใช้จ่ายรวม	36,481	78,176	-41,695	-53.3
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	2,933	11,795	-8,862	-75.1
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ไม่รวมน้ำมัน	29,194	58,200	-29,006	-49.8
- ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ	4,354	8,181	-3,827	-46.8
ขาดทุนจากการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	(21,491)	(33,956)	+12,465	+36.7
<u>บวก</u> ค่าไรจากการขายเงินลงทุน	2,202	-	+2,202	-
<u>บวก</u> ค่าไรจากการขายสินทรัพย์อื่น	628	-	+628	-
<u>บวก</u> ค่าไรจากการปรับโครงสร้างหนี้	60,730	-	+60,730	-
<u>บวก</u> รายการปรับปรุงผลประโยชน์พนักงานจากการปรับโครงสร้างองค์กร	8,323	-	+8,323	-
<u>หัก</u> โครงการร่วมใจจากองค์กร	4,936	-	+4,936	-
<u>หัก</u> เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างงาน	1,222	-	+1,222	-
<u>หัก</u> ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้ และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน	(18,440)	3,498	-21,938	-627.2
<u>หัก</u> ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9	(116)	186	-302	-162.4
<u>บวก</u> ค่าไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน	-	206	-206	-100.0
<u>บวก</u> ค่าไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(11,197)	(6,425)	-4,772	-74.3
<u>หัก</u> ผลขาดทุนสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิ	-	5,227	-5,227	-100.0
กำไร(ขาดทุน)ก่อนภาษีเงินได้	51,593	(49,086)	+100,679	+205.1
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	51,115	(49,561)	+100,676	+203.1
กำไร(ขาดทุน)สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	51,121	(49,553)	+100,674	+203.2
กำไร(ขาดทุน)ต่อหุ้น (บาท)	23.42	(22.70)	+46.12	+203.2
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ				
EBITDA (ล้านบาท)	(9,639)	(4,595)	-5,044	-109.8
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	0.82	5.05	-4.23	-83.8
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	6,469	22,070	-15,601	-70.7
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านคน-กิโลเมตร)	897	14,781	-13,884	-93.9
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	13.9	67.0	-53.1	-53.1
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/คน-ก.ม.)	2.71	2.14	+0.57	+26.6
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	332	955	-623	-65.2
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	331	537	-206	-38.4
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (%)	99.7	56.2	+43.5	+43.5
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง (พันกก.)	82,980	149,924	-66,944	-44.7
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/ตัน-กม.)	18.61	10.27	+8.34	+81.2

		ม.ค.-ก.ย.			
		2564	2563	เปลี่ยนแปลง	
				ล้านบาท	%
เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 30 ก.ย.	(ลำ)	103	103	-	-
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	33,162	103,189	-70,027	-67.9
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	4.7	7.0	-2.3	-32.9
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		31.5100	31.5200	-0.0100	-
1 EUR : THB		37.6893	35.4118	+2.2775	+6.4
100 JPY : THB		29.0659	29.3266	-0.2607	-0.9
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	73.94	75.29	-1.35	-1.8

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

ในช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2564 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวมจำนวน 14,990 ล้านบาท ลดลง 29,230 ล้านบาท (66.1%) โดยมีรายละเอียดของรายได้ดังนี้

- รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน

รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินมีจำนวน 2,529 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 29,819 ล้านบาท (92.2%) จากปริมาณการขนส่งผู้โดยสารที่ลดลง 93.9% ซึ่งเป็นผลมาจากการที่บริษัทฯ และบริษัทย่อยยกเลิกเที่ยวบินแบบประจำทั้งหมดเป็นการชั่วคราว ตั้งแต่ไตรมาสที่ 2 ของปี 2563 เป็นต้นมา โดยบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด เริ่มกลับมาเปิดให้บริการผู้โดยสารในเส้นทางภายในประเทศอีกครั้งตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2563 แต่เนื่องจากการระบาระลอกใหม่ในช่วงปลายปี 2563 ต่อเนื่องมาจนถึงระลอกที่สาม เมื่อเดือนเมษายน 2564 จนล่าสุดเมื่อวันที่ 12 กรกฎาคม 2564 มีการขยายการประกาศใช้พระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉินออกไปถึง 30 กันยายน 2564 และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีประกาศห้ามมิให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศปฏิบัติการบินรับส่งผู้โดยสารเข้าหรือออกพื้นที่ควบคุมสูงสุด ตั้งแต่วันที่ 21 กรกฎาคม 2564 เป็นผลให้สายการบินไทยสมายล์ต้องหยุดให้บริการเที่ยวบินทั้งหมด โดยกลับมาให้บริการได้อีกครั้งตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2564 เป็นต้นมา ประกอบกับมาตรการจำกัดการเดินทางระหว่างประเทศทั้งของประเทศไทยและประเทศต่าง ๆ ที่ยังคงมีอยู่ ทำให้ต้องมีการพิจารณาปรับจำนวนเที่ยวบินตามจำนวนความต้องการของผู้โดยสารที่ลดลง ยังไม่สามารถกลับเข้าสู่ภาวะปกติได้ อย่างไรก็ตาม ในช่วงไตรมาสที่ 3 บริษัทฯ ได้เริ่มให้บริการเที่ยวบินสนับสนุนนโยบายภูเก็ต Sandbox ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2564 เป็นต้นมา

- รายได้จากการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์

รายได้จากการระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์ มีจำนวน 6,435 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 634 ล้านบาท (10.9%) โดยมีรายได้ส่วนใหญ่จากการให้บริการแบบเช่าเหมาลำ (Charter Flight) ไปยังเมืองปลายทางตามความต้องการของลูกค้า เป็นผลให้รายได้เฉลี่ยต่อหน่วยสูงขึ้นถึง 81.2% ถึงแม้จะมีปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ลดลง 38.4% จากการที่บริษัทฯ และบริษัทย่อย ยกเลิกเที่ยวบินแบบประจำทั้งหมดเป็นการชั่วคราวเช่นเดียวกับการขนส่งผู้โดยสาร

- รายได้การบริการอื่น ๆ ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจ ได้แก่การบริการภาคพื้น ครัวการบิน การบริการคลังสินค้า และรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่นๆ รวมจำนวน 4,058 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 1,288 ล้านบาท (24.1%) สาเหตุหลักเกิดจากจำนวนสายการบินลูกค้าที่ลดลง จากการที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้กำหนดเงื่อนไขในการอนุญาตให้อากาศยานทำการบินเข้าออกประเทศไทยเพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของ COVID-19 ส่งผลให้รายได้จากทุกหน่วยธุรกิจต่ำกว่าปีก่อน

- รายได้อื่น มีจำนวน 1,968 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 1,243 ล้านบาท สาเหตุหลักจากการบันทึกรายได้จากการหักกลบหนี้ค่าบริการและซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ จำนวน 45.5 MUSD หรือประมาณ 1,457 ล้านบาท ตามที่ระบุในแผนฟื้นฟูกิจการ

ค่าใช้จ่าย

ในงวดเก้าเดือนแรกของปี 2564 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวม 36,481 ล้านบาท ลดลง 41,695 ล้านบาท (53.3%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- ค่าน้ำมันเครื่องบิน จำนวน 2,933 ล้านบาท คิดเป็น 8.0% ของค่าใช้จ่ายรวม ลดลง 8,862 ล้านบาท (75.1%) เป็นผลมาจากจำนวนเที่ยวบินลดลง ทำให้ปริมาณการใช้ น้ำมันต่ำกว่าปีก่อน ประกอบกับราคาน้ำมันปรับตัวลดลงเมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน 1.8%

- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 29,194 ล้านบาท ลดลง 29,006 ล้านบาท (49.8%) โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ก.ย.			
	2564	2563	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
ค่าใช้จ่าย				
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	7,715	15,882	-8,167	-51.4
ค่าบริการการบิน	1,392	4,913	-3,521	-71.7
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	367	1,437	-1,070	-74.5
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	4,133	5,766	-1,633	-28.3
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	10,809	21,072	-10,263	-48.7
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	705	117	+588	+502.6
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	245	1,932	-1,687	-87.3
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	500	1,750	-1,250	-71.4
ค่าใช้จ่ายอื่น	3,260	4,856	-1,596	-32.9
ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	68	475	-407	-85.7
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	29,194	58,200	-29,006	-49.8

สรุปค่าใช้จ่ายที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญได้แก่

- ค่าใช้จ่ายในส่วนที่แปรผันตามปริมาณการผลิตและ/หรือ ปริมาณการขนส่ง และ/หรือจำนวนผู้โดยสาร (Variable Cost) ซึ่งประกอบด้วย ค่าบริการการบิน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา รวมจำนวน 6,637 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 9,161 ล้านบาท (58.0%) ซึ่งเป็นผลมาจากการที่บริษัทฯ และบริษัทย่อยยกเลิกเที่ยวบินประจำเป็นการชั่วคราวตั้งแต่ไตรมาสที่ 2 ของปี 2563 เป็นต้นมา
 - ค่าใช้จ่ายคงที่ (Fixed Cost) ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ และค่าใช้จ่ายอื่น มีจำนวนรวม 22,489 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 19,438 ล้านบาท (46.4%) โดยมีรายละเอียดดังนี้
 - ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน (ไม่รวมสำรองเงินชดเชยพนักงานที่เข้าร่วมโครงการร่วมใจจากองค์กร เงินชดเชยกรณีเลิกจ้าง และรายการปรับปรุงผลประโยชน์พนักงานจากการปรับโครงสร้างองค์กร) มีจำนวน 7,715 ล้านบาท ลดลง 8,167 ล้านบาท (51.4%) สาเหตุหลักเกิดจากจำนวนพนักงานประจำและพนักงาน Outsource ที่ลดลง โดยตั้งแต่ปลายปี 2563 บริษัทฯ ได้ดำเนินโครงการร่วมใจเสียสละเพื่อองค์กร 2 โครงการ ได้แก่ โครงการร่วมใจจากองค์กร Mutual Separation Plan A (“MSP A”) และโครงการลาระยะยาว (“LW20”) และโครงการร่วมใจจากองค์กรอีก 3 โครงการ ในปี 2564 ได้แก่ Mutual Separation Plan B (“MSP B”), Mutual Separation Plan C (“MSP C”) และ Mutual Separation Plan D (“MSP D”) มีพนักงานประจำที่ได้รับการอนุมัติและพ้นสภาพรวม 10,736 คน รวมทั้งมีการเลิกจ้างพนักงานทั้งในประเทศและต่างประเทศด้วย
 - ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย มีจำนวน 10,809 ล้านบาท ลดลง 10,263 ล้านบาท (48.7%) สาเหตุหลักจากการปรับค่างานเครื่องบินเมื่อสิ้นงวดปี 2563

- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่มีจำนวน 705 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 588 ล้านบาท (502.6%) ส่วนใหญ่เป็นค่าเช่าเครื่องบิน (Power by the Hour) ตามที่บริษัทฯ ได้จัดทำข้อตกลง (Letter of Intent : LOI) กับผู้ให้เช่าเครื่องบินที่อยู่ภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานและสัญญาเช่าทางการเงิน ซึ่งได้กำหนดเรื่องการชำระค่าเช่า โดยคำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) รวม 9 เดือนประมาณ 550 ล้านบาท

- ค่าใช้จ่ายอื่น มีจำนวน 3,260 ล้านบาท ลดลง 1,596 ล้านบาท (32.9%) จากมาตรการลดค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ อย่างเข้มงวด เช่น ค่าเช่าสำนักงาน ค่าสาธารณูปโภค ค่าจ้างงาน (Outjob) เป็นต้น

- ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม มีจำนวน 68 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 407 ล้านบาท (85.7%) สาเหตุสำคัญเกิดจากการรับรู้ส่วนแบ่งขาดทุนจากบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ลดลง 393 ล้านบาท เนื่องจากตั้งแต่ไตรมาส 3 ของปี 2563 ไม่รับรู้ส่วนแบ่งขาดทุนในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) อีกต่อไปเนื่องจากมูลค่าเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสียเท่ากับศูนย์ อย่างไรก็ตามส่วนแบ่งขาดทุนในบริษัทร่วมเพิ่มขึ้นจากผลกระทบโควิด-19

- ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ จำนวน 4,354 ล้านบาท ลดลง 3,827 ล้านบาท (46.8%) สาเหตุหลักเกิดจากการที่ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ ตามมติที่ประชุมเจ้าหนี้เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2564 บริษัทฯ จึงได้บันทึกดอกเบี้ยจ่ายของเงินกู้ทุกสัญญา เป็นอัตราดอกเบี้ยตามที่ระบุไว้ในแผนฟื้นฟู ในขณะที่ปีก่อนบันทึกดอกเบี้ยผิคนัดชำระ

กำไรจากการขายเงินลงทุน จำนวน 2,202 ล้านบาท ประกอบด้วย

- กำไรจากการขายหุ้น บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จำนวนรวม 2,082 ล้านบาท โดยเมื่อวันที่ 19 มกราคม 2564 ขายหุ้นจำนวน 98.98 ล้านหุ้น และในระหว่างวันที่ 21-30 กันยายน 2564 อีกจำนวน 3.26 ล้านหุ้น

- กำไรจากการขายหุ้นในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) จำนวน 120 ล้านบาท ที่ขายในระหว่างวันที่ 10 มิถุนายน-1 กรกฎาคม 2564 จำนวน 163.01 ล้านหุ้น

กำไรจากการขายทรัพย์สิน จำนวน 628 ล้านบาท จากการขายที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างอาคารศูนย์ฝึกอบรมหลักสี่ 415 ล้านบาท ขายทรัพย์สินที่อยู่ตะเภา 204 ล้านบาท และขายที่ดินเปล่าที่เชียงใหม่ 9 ล้านบาท

กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ จำนวน 60,730 ล้านบาท ประกอบด้วยกำไรจากการปรับปรุงรายการดอกเบี้ยผิคนัดชำระ การตัดรายการและการปรับปรุงหนี้สินทางการเงินซึ่งรวมทั้งเงินกู้ยืมและหุ้นกู้จากการวัดมูลค่าหนี้สินใหม่ตามแผนฟื้นฟูกิจการและคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ การปรับปรุงมูลค่าหนี้ให้เป็นไปตามคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ และการปรับปรุงหนี้สินสำหรับเจ้าหนี้ภาระผูกพันตามสัญญาให้บริการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4.3)

รายการปรับปรุงผลประโยชน์พนักงาน 8,323 ล้านบาท จากการปรับโครงสร้างองค์กร และนโยบายผลประโยชน์ของพนักงาน ได้แก่ สวัสดิการต่างๆ

โครงการร่วมใจจากองค์กร Mutual Separation Plan (“MSP”) ในปี 2564 บริษัทฯ ได้ประกาศโครงการร่วมใจจากองค์กร 3 โครงการ ได้แก่ Mutual Separation Plan B (“MSP B”), Mutual Separation Plan C (“MSP C”) และ Mutual Separation Plan D (“MSP D”) โดย “MSP B” เป็นโครงการต่อเนื่องมาจากโครงการ “LW20” ของปีก่อน ซึ่งทั้ง 3 โครงการให้พนักงานแสดงเจตนาเข้าร่วมโครงการและลาออกจากบริษัทฯ ด้วยความสมัครใจ โดยพนักงานจะได้เงินตอบแทนตามที่ระบุไว้ในโครงการ ทั้งนี้มีพนักงานเข้าร่วมโครงการทั้งสิ้น 8,486 คน โดยบริษัทฯ สรรองเงินชดเชยพนักงานสำหรับโครงการนี้เป็นจำนวน 4,936 ล้านบาท

เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างงาน จำนวน 1,222 ล้านบาท เป็นการเลิกจ้างโดยจ่ายค่าชดเชยพนักงานทั้งในประเทศและต่างประเทศ อันเนื่องมาจากบริษัทฯ เข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ มีความจำเป็นต้องปรับปรุงองค์กรต่างๆ ด้าน เพื่อลดต้นทุนและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน ตลอดจนบริหารจัดการกระแสเงินสดให้เป็นไปตามแผนฟื้นฟูกิจการ

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน (กลับรายการ) จำนวน 18,440 ล้านบาท ลดลง 21,938 ล้านบาท สาเหตุหลักจากการปรับลดมูลค่าสินทรัพย์สิทธิการใช้ตามเงื่อนไขค่าเช่าและระยะเวลาเช่าตามที่กำหนดไว้ในหนังสือข้อตกลง (Letter Of Intent หรือ LOI) หรือสัญญาเช่าใหม่ของแต่ละสัญญาเช่ากับผู้ให้เช่าเครื่องบิน

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 (กลับรายการ) จำนวน 116 ล้านบาท

ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ จำนวน 11,197 ล้านบาท ประกอบด้วย ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Loss) จำนวน 11,088 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการปรับยอดเงินกู้รวมหนี้สินตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสินทรัพย์หนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวดจากการที่เงินบาทต่อเงินสกุลยูโร เยน และดอลลาร์สหรัฐฯ อ่อนค่าเมื่อเทียบกับ ณ 30 กันยายน 2564 กับ ณ 31 ธันวาคม 2563 และขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Loss) จำนวน 109 ล้านบาท

EBITDA งวดเก้าเดือนของปี 2564 ติดลบจำนวน 9,639 ล้านบาท ลดลง 5,044 ล้านบาท โดยมี EBITDA Margin -64.2% เปรียบเทียบกับปีก่อนที่เท่ากับ -10.4%

3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ก.ย.	
	2564	2563
เครื่องบิน	82	430
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	17	457
รวม	99	887

ในงวดเก้าเดือนแรกของปี 2564 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 99 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 788 ล้านบาท โดยรายจ่ายเพื่อการลงทุนในงวดเก้าเดือนแรกของปี 2564 ส่วนใหญ่เป็นการลงทุนซื้ออะไหล่เครื่องบินหมุนเวียน

การจัดหาเงินทุน

ในช่วงเก้าเดือนของปี 2564 บริษัทฯ ไม่ได้มีการจัดหาเงินทุนเพิ่มเติม เนื่องจากอยู่ในกระบวนการฟื้นฟูกิจการ

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ก.-ก.ย.	
	2564	2563
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	(7,919)	(7,254)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	5,354	(20)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(826)	(3,519)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน ที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	153	275
ผลกระทบจากกัลดัรายการ(ขาดทุน)จากการด้อยค่า ด้านเครดิตที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	2	(6)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง)	(3,236)	(10,524)

ในช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2564 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 7,919 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 665 ล้านบาท และมีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 826 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนใช้เงินสดไปในกิจกรรมจัดหาเงินถึง 3,519 ล้านบาท สาเหตุหลักเนื่องจากเงินสดจ่ายชำระหนี้้น้อยกว่าปีก่อนจากการหยุดพักชำระหนี้ จนเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2564 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการ อย่างไรก็ตาม ในปีนี้มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมลงทุนจำนวน 5,354 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 5,374 ล้านบาท จากเงินสรับจากการจำหน่ายเงินลงทุน 3,089 ล้านบาท และจากการจำหน่ายสินทรัพย์ 2,342 ล้านบาท เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 มีจำนวน 5,438 ล้านบาท ลดลง 3,236 ล้านบาท จากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 ซึ่งมีอยู่จำนวน 8,674 ล้านบาท

เครื่องบิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน จำนวน 103 ลำ (รวมเครื่องบินแอร์บัส A320-200 จำนวน 20 ลำ ซึ่งใช้ดำเนินงานโดยบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด) เท่ากับ ณ สิ้นปี 2563 และมีเครื่องบินที่ปลดระวางและรอการขาย ณ วันที่ 30 กันยายน 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 กันยายน 2564 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมจำนวน 163,703 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2563 จำนวน 45,594 ล้านบาท (21.8%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	30 ก.ย.2564		31 ธ.ค.2563		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	5,438	3.3	8,674	4.1	-3,236	-37.3
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	652	0.4	793	0.4	-141	-17.8
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	13,752	8.4	10,784	5.2	+2,968	+27.5
สินทรัพย์หมุนเวียน	19,842	12.1	20,251	9.7	-409	-2.0
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	36,775	22.5	42,127	20.1	-5,352	-12.7
สินทรัพย์สิทธิการใช้	77,898	47.6	116,822	55.8	-38,924	-33.3
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	29,188	17.8	30,097	14.4	-909	-3.0
รวมสินทรัพย์	163,703	100.0	209,297	100.0	-45,594	-21.8

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 19,842 ล้านบาท หรือคิดเป็น 12.1% ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2563 จำนวน 409 ล้านบาท (2%) โดยมีรายการที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญได้แก่

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลดลง 3,236 ล้านบาท (37.3%) จากการนำไปในการดำเนินงาน และการจ่ายชำระหนี้สิน ถึงแม้ว่าจะมีเงินสดรับจากขายทรัพย์สินและเงินลงทุนรวมประมาณ 5,430 ล้านบาท

- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย ลดลง 141 ล้านบาท (17.8%) สาเหตุหลักจากการจำหน่ายเงินลงทุนในบริษัทบริการเชื่อมเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งมีมูลค่าตามบัญชีตามวิธีส่วนได้เสียจำนวน 708 ล้านบาท ในขณะที่รับโอนที่ดินและอาคารสำนักงานหลานหลวงและภูเก็ต ที่ได้ทำสัญญาจะซื้อจะขายให้กับผู้ซื้อ ซึ่งมีมูลค่าตามบัญชีรวม 593 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8, 10) และ เครื่องยนต์ CFM56 จำนวน 5 เครื่อง มูลค่าตามบัญชีรวม 19 ล้านบาทที่ได้รับการอนุมัติขายแล้ว จากที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ มาเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย

- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ เพิ่มขึ้น 2,968 ล้านบาท (27.5%) สาเหตุหลักเกิดจากลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 2,870 ล้านบาท (47.2%) จากลูกหนี้จากการขายอสังหาริมทรัพย์รวมจำนวน 1,116 ล้านบาท และ ลูกหนี้จากการจ้างซ่อมของหน่วยงานราชการ ประกอบกับค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าเพิ่มขึ้น จากค่าซ่อมและค่าน้ำมันจ่ายล่วงหน้า

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สุทธิ มีจำนวน 36,775 ล้านบาท หรือคิดเป็น 22.5% ของสินทรัพย์ทั้งหมดลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2563 เป็นจำนวน 5,352 ล้านบาท (12.7%) โดยมีสาเหตุหลักจากการโอนที่ดินและอาคารศูนย์ฝึกอบรมหลักสี่ ที่ดินเปล่าที่เชียงใหม่ ที่ดินและอาคารสำนักงานหลานหลวงและภูเก็ต และ เครื่องยนต์ CFM56 ที่ได้มีการตกลงซื้อขายแล้ว ไปเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย ตามที่ได้กล่าวแล้วข้างต้น (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8, 10) ประกอบกับการคิดค่าเสื่อมราคาของเครื่องบิน

สินทรัพย์สิทธิการใช้ มีจำนวน 77,898 ล้านบาท หรือคิดเป็น 47.6% ของสินทรัพย์ทั้งหมด ซึ่งประกอบด้วยสินทรัพย์ตามสัญญาเช่าเงินทุน และภาวะผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสัญญาเช่าดำเนินงานสินทรัพย์ถาวรอื่น ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2563 เป็นจำนวน 38,924 ล้านบาท (33.3%) สาเหตุหลักจากการปรับปรุงมูลค่าสิทธิการใช้ตามสัญญาเช่าใหม่ตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในหนังสือข้อตกลงหรือสัญญาเช่าใหม่ของแต่ละสัญญาเช่ากับผู้ให้เช่าเครื่องบิน โดยเป็นการปรับลดมูลค่าสิทธิการใช้สำหรับเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน 39 ลำ และสัญญาเช่าทางการเงิน 15 ลำ ประกอบกับการคิดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 29,188 ล้านบาท หรือคิดเป็น 17.8% ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2563 จำนวน 909 ล้านบาท (3%) สาเหตุส่วนหนึ่งมาจากการโอนเงินฝากของกองทุนบำเหน็จเพื่อชำระให้กับพนักงานสมาชิกกองทุนฯ ที่พ้นสภาพรวมประมาณ 1,200 ล้านบาท ในขณะที่เงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินเพิ่มขึ้น 1,713 ล้านบาท (12.1%) สาเหตุหลักจากการปรับปรุงอัตราแลกเปลี่ยนของเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่าที่ผู้ให้เช่าเรียกเก็บเป็นประกันในการบำรุงรักษาเครื่องยนต์เครื่องบินตามสภาพการบิน และเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องยนต์ตามตารางการบำรุงรักษา ถึงแม้จะมีการปรับปรุงเงินประกันเครื่องบินตามเงื่อนไขที่กำหนดใน LOI ก็ตาม

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) ในงวดเก้าเดือนแรกของปี 2564 เท่ากับร้อยละ 30.0 ในขณะที่ปีก่อนเท่ากับร้อยละ -14.7

หนี้สิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 หนี้สินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย มีจำนวน 240,196 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 จำนวน 97,766 ล้านบาท (28.9%) โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	30 ก.ย. 2564		31 ธ.ค. 2563		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน	56,034	23.3	83,285	24.6	-27,251	-32.7
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	523	0.2	218,811	64.8	-218,288	-99.8
หนี้สินระยะยาว	143,553	59.8	5	-	+143,548	-
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	40,086	16.7	35,861	10.6	+4,225	+11.8
รวมหนี้สิน	240,196	100.0	337,962	100.0	-97,766	-28.9

เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2564 จากการที่ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการตามมติของที่ประชุมเจ้าหนี้ เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2564 ส่งผลให้

- เงินกู้ยืมระยะสั้นซึ่งตามแผนฟื้นฟูกิจการยังไม่ได้ชำระภายในหนึ่งปี จำนวน 14,990 ล้านบาท ได้ถูกจัดประเภทเป็นหนี้สินไม่หมุนเวียนในหัวข้อหนี้สินระยะยาวตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในแผนฟื้นฟูกิจการ เช่นเดียวกับเงินกู้ยืมระยะยาว หุ้นกู้ และหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีที่ปีก่อนจัดประเภทเป็นหนี้สินหมุนเวียน ถูกจัดประเภทใหม่เป็นหนี้สินไม่หมุนเวียนในหัวข้อหนี้สินระยะยาวตามแผนการจ่ายชำระเงินตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในแผนฟื้นฟูกิจการ

- เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นบางส่วน ที่บริษัทได้รับคำสั่งเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ถึงที่สุดแล้ว ซึ่งตามแผนฟื้นฟูมีกำหนดการชำระเงินงวดแรก 30 มิถุนายน 2567 บริษัทฯ ได้มีการปรับปรุงหนี้สิน และจัดเป็นประเภทใหม่เป็นเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้ไม่หมุนเวียนอื่น จำนวนรวม 14,692 ล้านบาท

หนี้สินหมุนเวียน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 23.3 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวน 56,034 ล้านบาท ลดลงจาก ณ 31 ธันวาคม 2563 จำนวน 27,251 ล้านบาท (32.7%) สาเหตุหลักจากการจัดประเภทใหม่ของเงินกู้ยืมระยะสั้น และเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นบางส่วน ที่บริษัทได้รับคำสั่งเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ถึงที่สุดแล้ว ตามที่กล่าวข้างต้น

หนี้สินระยะยาวรวมส่วนของหนี้สินระยะยาวที่กำหนดชำระภายในหนึ่งปี ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 60 ของหนี้สินทั้งหมด ลดลง 74,740 ล้านบาท (34.2%) โดยลดลงจากหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ส่วนหนึ่งมาจากการปรับลดตามหนังสือข้อตกลง (Letter of Intent” หรือ “LOI”) หรือสัญญาเช่าใหม่ของแต่ละสัญญาเช่ากับผู้ให้เช่าเครื่องบิน และการวัดมูลค่าหนี้สินทางการเงิน ในส่วนของหุ้นกู้ทั้งจำนวน และเงินกู้ยืมระยะยาวที่บริษัทฯ ได้รับคำสั่งเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์แล้ว (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 14, 15)

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ๆ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 16.7 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้น 4,225 ล้านบาท (11.8%) สาเหตุหลักเกิดจากมีเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้ไม่หมุนเวียนอื่น เพิ่มขึ้น 14,692 ล้านบาท จากการจัดประเภทใหม่ โดยรับโอนมาจากกลุ่มหนี้สินหมุนเวียน ในขณะที่ปรับลดการประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับผลประโยชน์พนักงาน 10,330 ล้านบาท จากปรับโครงสร้างองค์กร และนโยบายผลประโยชน์ของพนักงานตามระเบียบบริษัทฯ ฉบับใหม่

ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) เท่ากับ -1.88 เท่า เปรียบเทียบกับ ณ 31 ธันวาคม 2563 ที่เท่ากับ -1.79 เท่า และมีอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ -3.14 เท่า ในขณะที่เก้าเดือนแรกของปี 2563 เท่ากับ -8.48 เท่า

ส่วนของผู้ถือหุ้น

เมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 2564 มีมติที่ประชุมคณะผู้บริหารแผน ครั้งที่ 5/2564 อนุมัติให้ลดทุนจดทะเบียนของบริษัทจากจำนวน 26,989,009,500 บาท เหลือจำนวน 21,827,719,170 บาท โดยการตัดหุ้นในบริษัทที่ยังไม่ได้ออกและจำหน่ายจำนวน 516,129,033 หุ้น ตามที่กำหนดในแผนฟื้นฟูกิจการ บริษัทฯ ได้ยื่นคำร้องต่อศาลล้มละลายกลาง เพื่อให้ศาลมีคำสั่งอนุญาตให้ผู้บริหารแผนดำเนินการจดทะเบียนลดทุนจดทะเบียนบริษัทและดำเนินการจดทะเบียนเปลี่ยนแปลงทุนต่อกรมพัฒนาธุรกิจการค้ากระทรวงพาณิชย์ในวันที่ 17 สิงหาคม 2564

ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ และบริษัทย่อยคิดลดจำนวน 76,493 ล้านบาท คิดลดลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2563 จำนวน 52,172 ล้านบาท เนื่องจากงวด 9 เดือนแรกของปี 2564 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรสุทธิ

สภาพคล่อง

ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 5,438 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 3.3 ของสินทรัพย์รวม ลดลงจาก ณ 31 ธันวาคม 2563 จำนวน 3,236 ล้านบาท จากการเข้าไปในการดำเนินกิจการ ถึงแม้จะมีเงินสดรับจากจำหน่ายสินทรัพย์และเงินลงทุน ก็ตาม

ภาวะผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นในภายหน้า

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

สรุปผลการดำเนินงานงบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ในงวดเก้าเดือนแรกของปี 2564 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) มีรายได้รวมทั้งสิ้น 14,352 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 28,756 ล้านบาท หรือ 66.7% สาเหตุสำคัญเนื่องจากรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าลดลง รวม 28,249 ล้านบาท หรือ 78.5% เป็นผลจากปริมาณการผลิตและการขนส่งลดลงจากการที่บริษัทฯ หยุดบินเที่ยวบินประจำชั่วคราวตั้งแต่ไตรมาสที่ 2 ของปี 2563 นอกจากนี้รายได้บริการอื่นๆ ลดลง 1,494 ล้านบาท หรือ 24.1% จากจำนวนสายการบินลูกค้ำที่ลดลง แต่มีรายได้อื่นๆ เพิ่มขึ้น 987 ล้านบาท สำหรับค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 32,172 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 41,554 ล้านบาท (56.4%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายดำเนินงานโดยส่วนใหญ่ลดลงตามปริมาณการผลิตและปริมาณการขนส่งที่ลดลง และการลดค่าใช้จ่ายดำเนินงานอย่างเข้มงวด แต่ยังไม่เพียงพอที่จะชดเชยรายได้ที่สูญเสียไปจากการหยุดบินดังกล่าวข้างต้น ส่งผลให้ขาดทุนจากการดำเนินงาน ไม่รวมรายการ ที่เกิดขึ้นครั้งเดียว 17,820 ล้านบาท ขาดทุนลดลงจากปีก่อน 12,798 ล้านบาท (41.8%)

นอกจากนี้ ในงวดเก้าเดือนแรกของปี 2564 บริษัทฯ มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว-สุทธิ เป็นรายได้รวม 72,566 ล้านบาท ประกอบด้วย

- กำไรจากการขายเงินลงทุน 2,848 ล้านบาท จากเงินลงทุนบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และเงินลงทุนในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
- กำไรจากการขายทรัพย์สินจำนวน 628 ล้านบาท
- กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ จำนวน 60,730 ล้านบาท
- เงินชดเชยโครงการร่วมใจจากองค์กร 4,936 ล้านบาท
- เงินชดเชยกรณีเลิกจ้าง 1,222 ล้านบาท
- การปรับปรุงรายการผลประโยชน์พนักงาน ลดลง 8,323 ล้านบาท จากการปรับโครงสร้างองค์กร และผลประโยชน์ของพนักงาน
- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน (กลับรายการ) จำนวน 18,440 ล้านบาท
- ขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 จำนวน 1,721 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการตั้งค่าเผื่อการด้อยค่าของลูกหนี้ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด จำนวน 1,866 ล้านบาท

- ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ จำนวน 10,524 ล้านบาท ประกอบด้วย ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Loss) จำนวน 10,410 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการปรับยอดเงินกู้รวมหนี้สินตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสินทรัพย์หนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวด โดยเฉพาะเงินบาทต่อเงินสกุลยูโร เยน และดอลลาร์สหรัฐฯ อ่อนค่าเมื่อเทียบกับ ณ 31 ธันวาคม 2563 และขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Loss) จำนวน 114 ล้านบาท

บริษัทฯ มีผลการดำเนินงานกำไรสุทธิ 54,268 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุน 55,590 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 24.86 บาท เปรียบเทียบกับปีก่อนที่ขาดทุนต่อหุ้น 25.47 บาท โดยมี EBITDA เป็นลบจำนวน 6,449 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 3,879 ล้านบาท โดยมี EBITDA Margin เท่ากับ -44.9% เปรียบเทียบกับปีก่อนที่เท่ากับ -6.0%

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) – งบการเงินเฉพาะบริษัท การบิน ไทย จำกัด (มหาชน)

	ม.ค.-ก.ย.			
	2564	2563	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	14,352	43,108	-28,756	-66.7
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	1,320	30,230	-28,910	-95.6
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	6,421	5,760	+661	+11.5
- รายได้ค่าบริการอื่นๆ	4,706	6,200	-1,494	-24.1
- อื่นๆ	1,905	918	+987	+107.5
ค่าใช้จ่ายรวม	32,172	73,726	-41,554	-56.4
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	2,573	10,845	-8,272	-76.3
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ไม่รวมน้ำมัน	25,419	54,921	-29,502	-53.7
- ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ	4,180	7,960	-3,780	-47.5
ขาดทุนจากการดำเนินงาน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	(17,820)	(30,618)	+12,798	+41.8
<u>บวก</u> กำไรจากการขายเงินลงทุน	2,848	-	+2,848	-
<u>บวก</u> กำไรจากการขายทรัพย์สิน	628	-	+628	-
<u>บวก</u> กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้	60,730	-	+60,730	-
<u>บวก</u> รายการปรับปรุงผลประโยชน์พนักงานจากการปรับโครงสร้างองค์กร	8,323	-	+8,323	-
<u>หัก</u> โครงการร่วมใจจากองค์กร	4,936	-	+4,936	-
<u>หัก</u> เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างงาน	1,222	-	+1,222	-
<u>หัก</u> ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้ และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน	(18,440)	3,498	-21,938	-627.2
<u>หัก</u> ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9	1,721	7,373	-5,652	-76.7
<u>หัก</u> ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเงินลงทุน	-	2,223	-2,223	-100.0
<u>บวก</u> กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(10,524)	(6,178)	-4,346	-70.3
<u>หัก</u> ผลขาดทุนสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิ	-	5,227	-5,227	-100.0
กำไร(ขาดทุน)ก่อนภาษีเงินได้	54,746	(55,117)	+109,863	+199.3
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	54,268	(55,590)	+109,858	+197.6
กำไร(ขาดทุน)ต่อหุ้น (บาท)	24.86	(25.47)	+50.33	+197.6

		ม.ก.-ก.ย.			
		2564	2563	เปลี่ยนแปลง	
				ล้านบาท	%
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ					
EBITDA	(ล้านบาท)	(6,449)	(2,570)	-3,879	-150.9
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	0.07	3.51	-3.44	-98.0
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	5,708	20,127	-14,419	-71.6
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	444	13,590	-13,146	-96.7
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	7.8	67.5		-59.7
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-ก.ม.)	2.78	2.10	+0.68	+32.4
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	332	955	-623	-65.2
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	331	537	-206	-38.4
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	99.7	56.2		+43.5
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	80,401	145,331	-64,930	-44.7
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-ก.ม.)	18.57	10.19	+8.38	+82.2
เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 30 ก.ย.	(ลำ)	83	83	-	-
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	23,437	80,700	-57,263	-71.0
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	4.5	7.6	-3.1	-40.8
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		31.5100	31.5200	-0.0100	-
1 EUR : THB		37.6893	35.4118	+2.2775	+6.4
100 JPY : THB		29.0659	29.3266	-0.2607	-0.9
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	73.94	75.29	-1.35	-1.8

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

สินทรัพย์ งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีสินทรัพย์รวมจำนวน 166,130 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2563 จำนวน 43,359 ล้านบาท (20.7%) สาเหตุหลักเกิดจาก

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	30 ก.ย.2564		31 ธ.ค.2563		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	5,198	3.1	7,961	3.8	-2,763	-34.7
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	653	0.4	164	0.1	+489	+298.2
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	17,245	10.4	14,398	6.9	+2,847	+19.8
สินทรัพย์หมุนเวียน	23,096	13.9	22,523	10.8	+573	+2.5
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	36,733	22.1	42,093	20.1	-5,360	-12.7
สินทรัพย์สิทธิการใช้	72,878	43.9	110,921	52.9	-38,043	-34.3
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	33,423	20.1	33,952	16.2	-529	-1.6
รวมสินทรัพย์	166,130	100.0	209,489	100.0	-43,359	-20.7

- สินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 573 ล้านบาท (2.5%) สาเหตุหลักเกิดจากลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่นและค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าเพิ่มขึ้น รวมทั้งสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย เพิ่มขึ้น 489 ล้านบาท จากการรับโอนที่ดินและอาคารสำนักงานหลานหลวงและภูเก็ต ที่ได้ทำสัญญาจะซื้อจะขายให้กับผู้ซื้อ ซึ่งมีมูลค่าตามบัญชีรวม 593 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8, 10) และ เครื่องยนต์ CFM56 จำนวน 5 เครื่อง มูลค่าตามบัญชีรวม 19 ล้านบาทที่ได้รับการอนุมัติขายแล้ว จากที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ มาเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย ในขณะที่เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง 2,763 ล้านบาท (34.7 %) จากการนำไปในการดำเนินกิจการ

- ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สุทธิ ลดลงจำนวน 5,360 ล้านบาท (12.7%) สาเหตุหลักจากการขายที่ดินและอาคารศูนย์ฝึกอบรมหลักสี่ และที่ดินเปล่าที่เชียงใหม่ และ โอนที่ดินและอาคารสำนักงานหลานหลวงและภูเก็ต และ เครื่องยนต์ CFM56 ที่ได้มีการตกลงซื้อขายแล้ว ไปเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย ตามที่ได้กล่าวแล้วข้างต้น ประกอบกับการคิดค่าเสื่อมราคาของเครื่องบิน

- สินทรัพย์สิทธิการใช้ ซึ่งประกอบด้วยสินทรัพย์ตามสัญญาเช่าเงินทุนและภาระผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสัญญาเช่าดำเนินงานสินทรัพย์ถาวรอื่นลดลง 38,043 ล้านบาท สาเหตุหลักจากการปรับลดมูลค่าสิทธิการใช้ตามสัญญาเช่าใหม่ตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในหนังสือข้อตกลงหรือสัญญาเช่าใหม่ของแต่ละสัญญาเช่ากับผู้ให้เช่าเครื่องบิน และการคิดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์

หนี้สิน งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีหนี้สินรวมจำนวน 238,040 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2563 จำนวน 98,684 ล้านบาท (29.3%) สาเหตุหลักเกิดจาก

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	30 ก.ย.2564		31 ธ.ค.2563		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน	55,364	23.3	82,598	24.5	-27,234	-33.0
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่กำหนดชำระภายใน 1 ปี	511	0.2	218,802	65.0	-218,291	-99.8
หนี้สินระยะยาว	143,547	60.3	-	-	+143,547	-
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	38,618	16.2	35,324	10.5	+3,294	+9.3
รวมหนี้สิน	238,040	100.0	336,724	100.0	-98,684	-29.3

- หนี้สินหมุนเวียนลดลง 27,234 ล้านบาท (33%) สาเหตุหลักจากเงินกู้ระยะสั้นลดลง 14,990 บาท จากการเปลี่ยนกลุ่มไปอยู่กลุ่มเงินกู้ยืมระยะยาวตามแผนฟื้นฟูกิจการ และการจัดประเภทใหม่ของ เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นบางส่วน ที่บริษัทได้รับคำสั่งเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ถึงที่สุดแล้ว ไปเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้ไม่หมุนเวียนอื่นจำนวนรวม 14,692 ล้านบาท

- หนี้สินระยะยาวรวมส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี ลดลง 74,744 ล้านบาท (34.2%) เป็นผลจากการลดลงของหนี้สินตามสัญญาเช่าและการวัดมูลค่าหนี้สินทางการเงิน ในส่วนของหุ้นกู้ทั้งจำนวน และเงินกู้ยืมระยะยาวที่บริษัทฯ ได้รับคำสั่งเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์แล้ว (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 14, 15)

- หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ เพิ่มขึ้น 3,294 ล้านบาท (9.3%) สาเหตุหลักเกิดจากมีเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้ไม่หมุนเวียนอื่น เพิ่มขึ้น 14,692 ล้านบาท จากการจัดประเภทใหม่ โดยรับโอนมาจากกลุ่มหนี้สินหมุนเวียน ในขณะที่ปรับลดการประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับผลประโยชน์พนักงาน 10,340 ล้านบาท จากปรับโครงสร้างองค์กร และนโยบายผลประโยชน์ของพนักงานตามระเบียบบริษัทฯ ฉบับใหม่

ส่วนของผู้ถือหุ้น งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

เมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 2564 มีมติที่ประชุมคณะผู้บริหารแผน ครั้งที่ 5/2564 อนุมัติให้ลดทุนจดทะเบียนของบริษัทจากจำนวน 26,989,009,500 บาท เหลือจำนวน 21,827,719,170 บาท โดยการตัดหุ้นในบริษัทที่ยังไม่ได้ออกและจำหน่ายจำนวน 516,129,033 หุ้น ตามที่กำหนดในแผนฟื้นฟูกิจการ บริษัทฯ ได้ยื่นคำร้องต่อศาลล้มละลายกลางเพื่อให้ศาลมีคำสั่งอนุญาตให้ผู้บริหารแผนดำเนินการจดทะเบียนลดทุนจดทะเบียนบริษัทและดำเนินการจดทะเบียนเปลี่ยนแปลงทุนต่อกรมพัฒนาธุรกิจการค้ากระทรวงพาณิชย์ในวันที่ 17 สิงหาคม 2564

ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีส่วนของผู้ถือหุ้นติดลบจำนวน 71,910 ล้านบาท ติดลบลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2563 จำนวน 55,325 ล้านบาท เนื่องจากงวด 9 เดือนแรกของปี 2564 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิ

4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

เศรษฐกิจโลกช่วงครึ่งปีหลัง แม้สถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 สายพันธุ์เดลต้าส่งผลให้จำนวนผู้ติดเชื้อรายใหม่เพิ่มสูงขึ้นอีกครั้ง หลายประเทศเริ่มมีการระดมฉีดวัคซีนในอัตราที่รวดเร็วหรือแม้แต่การฉีดวัคซีนเข็มกระตุ้น เพื่อสร้างภูมิคุ้มกัน COVID-19 สายพันธุ์ใหม่และหวังจะช่วยลดอัตราการเจ็บป่วยรุนแรงและการเสียชีวิตลง สำหรับประเทศที่มีจำนวนผู้ที่ฉีดวัคซีนมากเพียงพอแล้วจนอาจจะไม่ต้องใช้มาตรการล็อกดาวน์อีก แต่มาตรการการสวมใส่หน้ากากอนามัยยังมีความจำเป็นอยู่ ส่งผลให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจสามารถดำเนินได้ปกติ อย่างไรก็ตามแนวโน้มการฟื้นตัวของแต่ละประเทศจะแตกต่างกันออกไปตามแต่ละประเทศซึ่งขึ้นอยู่กับสถานการณ์การระบาด อัตราการฉีดวัคซีน รวมถึงประสิทธิภาพของวัคซีนที่ใช้ภายในประเทศนั้นๆ ซึ่งมีผลต่อการฟื้นตัวของเศรษฐกิจของประเทศนั้นๆ ด้วย สำหรับอุตสาหกรรมการบิน “วัคซีน” จะเป็นตัวแปรสำคัญเนื่องจากมีผลต่อนโยบายการเปิดประเทศของไทยและทั่วโลก และมีผลต่อความมั่นใจในการเดินทางของนักท่องเที่ยว โดยสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) คาดการณ์ว่าการเดินทางทางอากาศทั่วโลกจะกลับมาสู่ภาวะปกติได้ในปี 2567 สำหรับประเทศไทยมีกำหนดการเปิดประเทศรับนักท่องเที่ยว ระยะที่ 1 ในวันที่ 1 พฤศจิกายน 2564 ในจังหวัดนำร่องจำนวน 17 จังหวัด อาทิ กรุงเทพมหานคร, เชียงใหม่, พัทยา (จังหวัดชลบุรี), ชะอำ (จังหวัดเพชรบุรี) และหัวหิน (จังหวัดประจวบคีรีขันธ์) เป็นต้น โดยมีเงื่อนไขต้องเป็นนักท่องเที่ยวที่มาจากประเทศที่มีความเสี่ยงต่ำทั้งหมด 63 ประเทศ เช่น อังกฤษ สิงคโปร์ เยอรมนี จีน หรืออเมริกา ต้องได้รับการฉีดวัคซีนป้องกัน COVID-19 ครบโดส และมีหลักฐานผลการตรวจหาเชื้อ COVID-19 ด้วยวิธี RT-PCR จากประเทศต้นทางไม่เกิน 72 ชั่วโมง ให้สามารถเดินทางเข้าประเทศไทยได้ และตรวจหาเชื้ออีกครั้งเมื่อเดินทางถึงประเทศไทย และเมื่อผลการตรวจหาเชื้อเป็นลบ (ไม่พบเชื้อ) จะสามารถเดินทางท่องเที่ยวแบบไม่กักตัวและไม่จำกัดพื้นที่ได้

สำหรับบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) นั้น มีแผนขับเคลื่อนธุรกิจตามแผนฟื้นฟูกิจการที่ศาลได้เห็นชอบแล้วเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2564 ด้วยวิสัยทัศน์ใหม่ คือ สายการบินคุณภาพสูง ที่ให้บริการเต็มรูปแบบด้วยความแข็งแกร่งของอัตลักษณ์ความเป็นไทย เชื่อมโยงประเทศไทยสู่ทั่วโลกและสร้างผลกำไรที่ได้อย่างต่อเนื่อง โดยมุ่งให้ความสำคัญกับลูกค้าเป็นศูนย์กลาง ความเป็นเลิศทางการค้า ความสามารถในการแข่งขันด้านต้นทุน มีประสิทธิภาพสูงในด้านการปฏิบัติการและความปลอดภัย และเชื่อมโยงกับภูมิภาค สำหรับในช่วงไตรมาสที่สี่ ปีนี้บริษัทฯ เริ่มกลับมาทำการบินในเส้นทางระหว่างประเทศครอบคลุมทั้งในภูมิภาคเอเชีย ยุโรป และออสเตรเลีย รวมทั้งหมด 36 เส้นทางบิน พร้อมบริการแบบเต็มรูปแบบและเป็นไปตามมาตรการควบคุมโรค COVID-19 รองรับนโยบายการเปิดประเทศของไทย เพื่อขับเคลื่อนและฟื้นฟูเศรษฐกิจของประเทศ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ประเมินสถานการณ์และประเมินผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจอย่างใกล้ชิด เพื่อความปลอดภัยและเชื่อมั่นของผู้โดยสารเป็นสำคัญ

5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

	ม.ค.-ก.ย.				
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	2564	2563	2564	2563	
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)					
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.47	0.08	0.56	0.09
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)					
อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน	ร้อยละ	(143.20)	(76.60)	(124.04)	(70.85)
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ	ร้อยละ	340.61	(111.80)	377.72	(128.65)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	(49.83)	(351.75)	(54.50)	(573.45)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)					
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	30.01	(14.73)	31.38	(16.84)
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)					
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	(1.88)	(6.07)	(2.00)	(6.29)
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	(3.14)	(8.48)	(3.31)	(8.75)
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	(2.21)	(0.55)	(1.54)	(0.32)
อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA	เท่า	(24.36)	(71.33)	(36.10)	(127.30)
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน	เท่า	(1.58)	(0.23)	(1.11)	(0.03)

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)

$$= (\text{เงินกู้ยืมระยะสั้น+หนี้สินระยะยาวรวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี}) / \text{ส่วนของผู้ถือหุ้น}$$

อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Total Debt to Equity)

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

อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย (Interest Coverage Ratio)

$$= \text{กำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ รายการปรับปรุงผลประโยชน์พนักงานจากการปรับโครงสร้างองค์กร ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 ผลขาดทุนสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิ และผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (EBITDA) / ดอกเบี้ยจ่าย}$$

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 สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้า เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562	
กระทรวงการคลัง	กระทรวงการคลัง เป็นผู้ถือหุ้นราย ใหญ่ของบริษัทฯ โดยถือหุ้น ประมาณร้อยละ 47.86	1.กระทรวงการคลังกู้เงินจากสถาบันการเงินต่างประเทศให้บริษัทฯ กู้ต่อ - เงินกู้ยืมคงค้าง - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย - ค่าธรรมเนียมเงินกู้/ค้างจ่าย	12,508.00 194.50 194.50 0.00	12,496.88 1,158.94 1,146.23 0.00	11,977.44 310.92 128.54 0.00	การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตรา ดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมเงินกู้เป็นไป ตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปใน แนวทางเดียวกันกับการกำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่ เกี่ยวข้องกัน
		2.บริษัทฯ มีรายการเช่าที่ดินจากที่ราชพัสดุ	6.16	8.47	9.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไขนโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้า เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562	
		3.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้แก่กระทรวงการคลัง - ยอดขายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.00 0.00	0.00 0.16	0.14 0.16	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
ธนาคารออมสิน	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้น รายใหญ่ของ บริษัทฯ มีอำนาจ ควบคุมธนาคาร ออมสิน	1.บริษัทฯ ทำสัญญาวางเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารออมสินจำนวน เงิน 3,500 ล้านบาท มีการใช้วงเงินกู้ - ยอดเงินคงค้าง - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ค้างจ่าย - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย	3,500.00 0.00 0.00 71.29 71.29	3,500.00 1.37 0.00 530.08 522.89	0.00 6.18 2.23 0.00 0.00	การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตรา ดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไป ตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปใน แนวทางเดียวกันกับการกำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่ เกี่ยวข้องกัน
		2.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้บริการเช่าพื้นที่และบริการอื่นๆ แก่ ธนาคารออมสิน - ยอดขายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.18 0.00	2.51 2.03	7.56 0.47	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้า เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562	
ธนาคารเพื่อการ ส่งออกและนำเข้า แห่งประเทศไทย	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้น รายใหญ่ของ บริษัทฯ มีอำนาจ ควบคุมธนาคาร เพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่ง ประเทศไทย	1.บริษัทฯ ทำสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวกับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่ง ประเทศไทย - ยอดเงินคงค้าง - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย	398.12 10.36 10.36	398.74 39.92 37.62	437.31 11.41 0.02	การกำหนดราคา/เงื่อนไขและอัตรา ดอกเบี้ยเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้า เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562	
		2.บริษัทฯ ทำสัญญาวางเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย จำนวนเงิน 1,500 ล้านบาท มีการใช้วงเงินกู้ - ยอดเงินคงค้าง - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ค้างจ่าย - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย	1,500.00 0.00 0.00 6.42 6.42	1,500.00 1.50 0.00 170.67 165.38	0.00 3.49 0.04 45.78 0.00	การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตรา ดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไป ตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปตาม แนวทางเดียวกันกับการกำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่ เกี่ยวข้องกัน
		3.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบินให้แก่ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่ง ประเทศไทย - ยอดรายได้รวม	0.00	0.04	0.32	กำหนดราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้า เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562	
ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้น รายใหญ่ของ บริษัทฯ มีอำนาจ ควบคุมธนาคาร อิสลามแห่ง ประเทศไทย	1.บริษัทฯ ทำสัญญาเงินกู้ยืม ระยะยาวกับธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย - ยอดเงินคงค้าง - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย	2,500.00 28.76 28.76	2,000.00 186.79 168.59	2,000.00 64.84 5.14	การกำหนดราคา/เงื่อนไขและอัตรา ดอกเบี้ยเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2.บริษัทฯ ทำสัญญาวางเงินกู้ยืม ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย - ยอดเงินคงค้าง - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย		500.00 66.93 65.09	0.00 25.36 0.00	การกำหนดราคา/เงื่อนไขและอัตรา ดอกเบี้ยเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก่า เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562	
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้น รายใหญ่ของ บริษัทฯ เป็นผู้ ควบคุม ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) โดยผ่านทาง ธนาคารแห่ง ประเทศไทยและ กองทุนเพื่อการ ฟื้นฟูและพัฒนา ระบบสถาบัน การเงิน	1.บริษัทฯ ทำสัญญาวางเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) จำนวนเงิน 3,000 ล้านบาท ในปี 2563 มีการใช้วงเงินกู้ - ยอดเงินคงค้าง - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย		2,260.73 0.86 284.66 260.69	0.00 3.23 31.82 0.00	การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตรา ดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไป ตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปใน แนวทางเดียวกันกับการกำหนด ให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่ เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้า เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562	
		2.บริษัทฯ ทำสัญญาวางเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) จำนวนเงิน 3,500 ล้านบาท มีการใช้วงเงินกู้ - ยอดเงินคงค้าง - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย		3,500.00 385.11 378.00	3,500.00 12.11 5.26	การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ยเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		3.บริษัทฯ ขายหุ้นกู้ให้แก่ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน) - มูลค่าหุ้นกู้ - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย		832.00 32.15 33.33	832.00 10.60 3.38	การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ยเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		4.บริษัทฯ ขายบริการให้เช่าสำนักงาน ตู้ ATM ค่าน้ำ-ไฟ และ Lease line แก่ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง		3.05 0.11	3.58 0.33	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้า เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562	
		5.บริษัทฯ ซื้อบริการรับ-ส่ง เงินสดของบริษัทฯ และจ่ายค่าธรรมเนียมจัดจำหน่าย หุ้นกู้ให้กับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง		3.92 0.15	10.93 0.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้า เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562	
บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด	กระทรวงการคลัง เป็นผู้ถือหุ้นราย ใหญ่ของบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด และของ บริษัทฯ	1.บริษัทฯ ซื้อบริการฝากส่งไปรษณีย์ในประเทศและต่างประเทศ และซื้ออุปกรณ์ จาก บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด				กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	0.95	0.62	1.37	
		- ยอดเจ้าหนี้ค้าง	0.01	0.01	0.00	
		2.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้แก่ บริษัทไปรษณีย์ไทย จำกัด				
		- ยอดรายได้รวม	0.00	0.22	1.73	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดลูกหนี้ค้าง	0.00	0.00	0.14	

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไขนโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้า เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562	
การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้น รายใหญ่ของ บริษัทฯ มีอำนาจ ควบคุมการ ท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	1.บริษัทฯ จ่ายค่าโฆษณา และ ส่งเสริมการขาย ให้แก่ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	0.00	0.00	1.51	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.36	0.11	0.11	
		2.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และ ให้เช่าสำนักงานแก่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	5.19	18.17	63.47	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.23	0.73	14.70	
บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)	กระทรวงการคลัง เป็นผู้ถือหุ้นราย ใหญ่ของบริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) และ ของบริษัทฯ	1.บริษัทฯ จ่ายค่าโฆษณา ให้แก่ บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)	0.00	1.63	1.97	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.00	0.87	0.00	

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้า เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562	
บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)	กระทรวงการคลัง เป็นผู้ถือหุ้นราย ใหญ่ของ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และ ของบริษัทฯ	1.บริษัทฯ ใช้น้ำมันรถยนต์และและน้ำมันหล่อลื่นจากบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.07 1.60	18.60 1.50	120.50 0.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		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 เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้า เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562	
บริษัท ท่าอากาศยาน ไทย จำกัด (มหาชน)	กระทรวงการคลัง เป็นผู้ถือหุ้นราย ใหญ่ของบริษัท ท่าอากาศยาน ไทย จำกัด (มหาชน) และ ของบริษัทฯ	1.บริษัทฯ ประกอบกิจการและเช่าพื้นที่ในเขตท่าอากาศยานต่างๆ เพื่อใช้สำหรับ จอดอากาศยาน จอดพาหนะ ขนถ่ายสินค้า เก็บอุปกรณ์ภาคพื้นดิน เก็บตู้คอน เทนเนอร์ ที่ทำการสำนักงานสายการบิน และบริการอื่นๆ จากบริษัท ท่าอากาศยาน ไทย จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	829.34 8.83	4,577.76 4.02	6,432.68 168.15	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2.บริษัทฯ มีรายได้จากการขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และได้รับส่วนแบ่งรายได้ 2% จากการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน (Passenger Service Charges) ให้กับบริษัท ท่าอากาศยาน ไทย จำกัด (มหาชน) - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.31 13.76	23.18 13.42	99.49 18.36	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้า เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562	
บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)	กระทรวงการคลัง เป็นผู้ถือหุ้นราย ใหญ่ของบริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	1.บริษัทฯ ขายหุ้นกู้ให้แก่ บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) - มูลค่าหุ้นกู้ - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย	933.00 17.48 17.48	933.00 46.54 49.47	933.00 14.96 4.79	การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตรา ดอกเบี้ยเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน)	กระทรวงการคลัง เป็นผู้ถือหุ้นราย ใหญ่ของบริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) และ ของบริษัทฯ	1.บริษัทฯ ขายหุ้นกู้ให้แก่ บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) - มูลค่าหุ้นกู้ - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย	415.00 7.12 7.12	415.00 15.93 16.80	415.00 5.92 1.72	การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตรา ดอกเบี้ยเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้า เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562	
สถาบันการบิณฑ เรือน	กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้น รายใหญ่ของ บริษัทฯ มีอำนาจ ควบคุมสถาบัน การบิณฑเรือน	1.บริษัทฯ จัดส่งนักบินบริษัทฯ ไปอบรมด้านกิจการบิน จาก สถาบันการบิณฑ เรือน - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหน้าที่คงค้าง 2.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน แก่สถาบันการบิณฑเรือน - ยอดรายได้รวม	0.00 10.00 0.00	9.34 10.00 0.00	14.95 0.00 0.18	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้า เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562	
บริษัท ไทย-อะมาดิ อุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด (บริษัทย่อย)	บริษัทฯ เป็นผู้ถือ หุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ไทย-อะ มาดิอุส เซาท์อีสต์ เอเชีย จำกัด โดย ถือหุ้นประมาณ ร้อยละ 55 ผู้บริหารของ บริษัทฯ ได้แก่ - นายชาย เอี่ยม ศิริ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไป ดำรงตำแหน่ง กรรมการของ บริษัท ไทย-อะ มาดิอุส เซาท์อีสต์ เอเชีย จำกัด	1.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและ อุปกรณ์ คอมพิวเตอร์ ให้แก่ บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	5.07 0.47	9.26 0.78	11.02 0.17	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้า เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562	
บริษัท ริงสแปน เซอร์วิสเจส จำกัด (บริษัทย่อย)	บริษัทฯ เป็นผู้ถือ หุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ริงสแปน เซอร์วิสเจส จำกัด โดยถือหุ้น ประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจ ควบคุม ผู้บริหารของ บริษัทฯ ได้แก่ นายสุวรรธนะ สี บุญเรือง บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไป ดำรงตำแหน่ง กรรมการ ของ บริษัท ริงสแปน เซอร์วิสเจส จำกัด	1.บริษัทฯ ซื้อบริการจัดส่งพนักงานแรงงานภายนอก เพื่อปฏิบัติงานในบริษัทฯ จากบริษัท ริงสแปน เซอร์วิสเจส จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง - ค่าแรงจ่ายล่วงหน้า	112.77 120.18	604.38 138.81 0.00	1,119.93 298.79 238.86	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2.บริษัทฯ ให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์สำนักงาน ให้แก่บริษัท ริงสแปน เซอร์วิสเจส จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.33 2.13	2.02 2.05	4.33 1.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้า เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562	
บริษัท ไทยไฟลท์เท รนิ่ง จำกัด (บริษัทย่อย)	บริษัทฯ เป็นผู้ถือ หุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ไทยไฟลท์ เทรนิ่ง จำกัด โดยถือหุ้น ประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจ ควบคุม ผู้บริหารของ บริษัทฯ ได้แก่ นาวาอากาศตรี อนิรุต แสงฤทธิ์ บริษัทฯ แต่งตั้ง ให้ไปดำรง ตำแหน่ง กรรมการ ของ บริษัท ไทยไฟลท์ เทรนิ่ง จำกัด นายกฤษณะ	1.บริษัทฯ ให้บริการใช้เครื่องมือและอุปกรณ์ในการฝึกอบรมด้านการบิน และ ให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์สำนักงาน ให้แก่ บริษัท ไทยไฟลท์เทร นิ่ง จำกัด - ยอดขายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	13.74 3.96	19.14 4.18	20.23 2.58	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2.บริษัทฯ ซื้อบริการ การฝึกอบรมพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน จากบริษัท ไทยไฟลท์เทรนิ่ง จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.39 0.45	0.45 0.45	0.00 0.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และ เป็นไปตามราคาตลาด

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้า เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562	
	แจ่มกระจ่าง ดำรงตำแหน่ง กรรมการ ของ บริษัท ไทยไฟลท์ เทรนนิง จำกัด เมื่อวันที่ 19 มีนาคม 2564					
บริษัท ทวีร์เอ็ง หลวง จำกัด (บริษัทย่อย)	บริษัทฯ ถือหุ้น ผ่านบริษัท วิงส แปน เซอร์วิสเซส จำกัด ประมาณ ร้อยละ 49 และมี อำนาจควบคุม	1.บริษัทฯ จ่ายค่าตอบแทน (Commission) จากการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ของบริการ เอ็งหลวง ให้แก่บริษัท ทวีร์-เอ็งหลวง จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม	0.00	0.00	0.11	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2.บริษัทฯ ขายทวีร์เอ็งหลวงให้แก่บริษัท ทวีร์เอ็งหลวง จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้ค้าง	0.02 1.56	11.79 1.55	47.60 0.33	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไขนโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้า เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562	
บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด (บริษัทย่อย)	บริษัทฯ เป็นผู้ถือ หุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ไทย สมายล์แอร์เวย์ จำกัด ร้อยละ 100 ผู้บริหารของ บริษัทฯ ได้แก่ นายชาญศิลป์ ศรี นุชกร บริษัทฯ แต่งตั้ง ให้ไปดำรง ตำแหน่ง กรรมการของ บริษัท ไทย สมายล์แอร์เวย์ จำกัด นายสุวรรณะ สี บุญเรือง บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไป	1.บริษัทฯ ซื้อบริการ Block Space จากบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 2.บริษัทฯ ให้บริการเช่าเครื่องบิน การบริการภาคพื้นดิน ลานจอดสนามบิน ค่าเบี่ยง ประกันเครื่องบิน บัตรผ่านขึ้นเครื่องบิน ฝักนักบินใช้เครื่องบินจำลอง และอาหาร ขึ้นเครื่องบิน - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	175.70 0.07 2,284.10 9,573.14	1,884.16 2.93 5,015.00 7,763.06	7,011.84 0.00 9,328.93 5,486.27	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้า เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562	
	ดำรงตำแหน่ง กรรมการของ บริษัทไทย สมายล์แอร์เวย์ จำกัด นายนนท์ กลินทะ บริษัทฯ แต่งตั้ง ให้ไปดำรง ตำแหน่ง กรรมการของ บริษัทไทย สมายล์แอร์เวย์ จำกัดกรรมการ ของบริษัทไทย สมายล์แอร์เวย์ จำกัด					

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้า เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562	
บริษัท คอนมือง อินเตอร์ เนชั่น แนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด (บริษัทร่วม)	บริษัทฯ ถือหุ้น ในบริษัท คอน มือง อินเตอร์ เนชั่นแนล แอร์ พอร์ต โฮเต็ล จำกัด ประมาณ ร้อยละ 40	1.บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักของ บริษัท คอนมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด สำหรับผู้โดยสารของบริษัทฯ - ยอดค่าใช้จ่ายรวม	0.00	0.00	0.10	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท บริการ เชื้อเพลิงการบิน กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (บริษัทร่วม)	บริษัทฯ ถือหุ้น ใน บริษัท บริการ เชื้อเพลิงการบิน กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ประมาณร้อยละ 4.02 ผู้บริหารของ	1.บริษัทฯ ซื้อบริการเติมน้ำมันเครื่องบินจากบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบิน กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหน้าที่ค่าง 2.บริษัทฯ มีการให้บริการขนส่งและการบริการด้านอาหารให้แก่บริษัท บริการ เชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) - ยอดรายได้รวม	20.57 22.22 0.00	128.84 22.22 0.00	362.57 0.00 0.01	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้า เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562	
	<p>บริษัทฯ ได้แก่ นายเชิดพันธ์ โชติ คุณ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไป ดำรงตำแหน่ง กรรมการของ บริษัท บริการ เชื้อเพลิงการบิน กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) นายชาย เอี่ยมศิริ บริษัทฯ แต่งตั้ง ให้ไปดำรง ตำแหน่ง กรรมการของ บริษัท บริการ เชื้อเพลิงการบิน กรุงเทพ จำกัด (มหาชน)</p>					

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้า เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562	
บริษัท ครีวการบิน ภูเก็ต จำกัด (บริษัท ร่วม)	บริษัทฯ ถือหุ้น ในบริษัท ครีว การบิน ภูเก็ต จำกัด ประมาณ ร้อยละ 30 ผู้บริหารของ บริษัทฯ ได้แก่ นางวรางคณา สื่อโรจน์วงศ์ ดำรงตำแหน่ง กรรมการ ของ บริษัท ครีวการ บิน ภูเก็ต จำกัด	1.บริษัทฯ ซื้ออาหารและบริการจากบริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.00 20.44	99.02 20.52	125.92 0.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2.บริษัทฯ มีรายได้จากการขายวัตถุดิบและการให้บริการแก่บริษัท ครีวการบิน ภูเก็ต จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.06 0.00	0.06 0.00	0.29 0.01	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท โรงแรมท่า อากาศยานสุวรรณ ภูมิ จำกัด	บริษัทฯ ถือหุ้น ในบริษัท โรงแรมท่าอากาศ	1.บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักจากบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด สำหรับผู้โดยสารของบริษัทฯ - ยอดค่าใช้จ่ายรวม	0.00	5.69	26.03	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้า เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562	
(บริษัทร่วม)	<p>ยานสุวรรณภูมิ จำกัด ประมาณ ร้อยละ 30</p> <p>ผู้บริหารของ บริษัทฯ ได้แก่ นางสาวปิยฉวี สังข์ทอง ดำรงตำแหน่ง กรรมการ ของ บริษัท โรงแรม ทำอากาศยาน สุวรรณภูมิ จำกัด</p> <p>- นางวารางคณา ลือโรจน์วงศ์ ดำรงตำแหน่ง กรรมการ ของ บริษัท โรงแรม ทำอากาศยาน สุวรรณภูมิ จำกัด</p>	- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	2.16	2.16	0.00	

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้า เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562	
บริษัท วิทยุการบิน แห่งประเทศไทย จำกัด (บริษัทร่วมลงทุน)	กระทรวงการคลัง เป็นผู้ถือหุ้นราย ใหญ่ของ บริษัท วิद्यุการบินแห่ง ประเทศไทย จำกัด และของ บริษัทฯ - บริษัทฯ ถือหุ้น ประมาณร้อยละ 0.79 ในบริษัท วิद्यุการบินแห่ง ประเทศไทย จำกัด	1.บริษัทฯ ซื้อบริการนำร่อง (Navigation) และเช่าอุปกรณ์สื่อสารจากบริษัท วิद्यุ การบินแห่งประเทศไทย จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้าง	92.00 105.61	364.52 105.53	1,388.29 115.32	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้า เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562	
	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นาวาอากาศตรี อนิรุต แสงฤทธิ์ ดำรงตำแหน่ง กรรมการของบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด 	2.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้บริการขนส่งแก่บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง 	0.00 0.00	0.12 0.00	0.20 0.05	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)	บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ร้อยละ 10.46	1.บริษัทฯ ชำระค่าบริการอุปกรณ์ บริการภาคพื้นจังหวัดอุบลราชธานี และค่า Engineer Licenses ของบริษัทสายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 		0.00 0.00	1.16 0.00	

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก่า เดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562	
		2.บริษัทฯ ให้บริการด้านธุรกิจ การบิน เช่น ค่าซ่อมบำรุง อากาศยาน ค่าซ่อมบำรุง อุปกรณ์ ค่าน้ำมันเครื่องบิน เป็นต้น แก่บริษัท สายการบิน บินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) - ยอดขายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง		233.15 164.89	176.40 56.44	

หมายเหตุ 1.ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ควบคุมโดยผ่านทางธนาคารแห่งประเทศไทยและกองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาระบบสถาบันการเงินถือหุ้นใหญ่ร้อยละ 55 แทน กระทรวงการคลังในปี 2563
2.บริษัท สายการบินบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) บริษัทที่มีสัดส่วนการถือหุ้นต่ำกว่าร้อยละ 20 และไม่มีอำนาจควบคุม ตั้งแต่วันที่ 4 พฤศจิกายน 2563

ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังมีรายการระหว่างกันที่เป็นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับบริการสาธารณูปโภคต่าง ๆ (ซึ่งประกอบด้วย ค่าไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์) ที่บริษัทฯ มีการทำรายการกับหน่วยงานของรัฐ และ/หรือรัฐวิสาหกิจที่ทำหน้าที่เป็นผู้ให้บริการสาธารณูปโภคต่าง ๆ ดังกล่าว เป็นจำนวนเงิน 2.28 ล้านบาท สำหรับงวดเก่าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 และมียอดคงค้าง 6.03 ล้านบาท ณ วันที่ 30 กันยายน 2564

6.2 ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของรายการระหว่างกัน

สำหรับการเข้าทำรายการระหว่างกันข้างต้นนั้น บริษัทฯ มีวัตถุประสงค์เพื่อก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยเป็นการดำเนินการตามปกติของธุรกิจ ทั้งนี้ ราคาที่ซื้อ/ขาย หรือให้บริการจากบริษัทที่เกี่ยวข้อง กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่บริษัทฯ กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน ทั้งนี้เป็นไปตามความเหมาะสมของเงื่อนไข และการใช้ราคา

ตลาดที่อ้างอิงได้ ซึ่งก่อให้เกิดประโยชน์แก่ทั้งบริษัทฯ และบริษัทที่เกี่ยวข้อง โดยมีวัตถุประสงค์ประสงค์ในการถ่ายเทผลประโยชน์ระหว่างกัน หรือมีรายการใดๆ เป็นพิเศษ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียทุกรายได้รับการดูแลผลประโยชน์อย่างเป็นธรรมและเท่าเทียมกันตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทฯ

6.3 ขั้นตอนการอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน

การเข้าทำรายการระหว่างกันข้างต้น เป็นไปตามธุรกิจปกติของบริษัทฯ และได้ดำเนินการอนุมัติตามขั้นตอนของบริษัทฯ ซึ่งมีมาตรการที่รัดกุม รวมทั้งกรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องนั้นๆ จะไม่มีส่วนในการอนุมัติการทำรายการ

6.4 นโยบายการทำรายการระหว่างกันในอนาคต

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