

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับปี 2564 สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 ของบริษัทการบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

1. บทสรุปผู้บริหาร

ในปี 2564 ทั่วโลกยังคงได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) การฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลกชะลอตัว หลายประเทศต้องประกาศใช้นโยบายอย่างเข้มงวดหรือปิดประเทศ เพื่อหยุดการระบาดของ COVID-19 รวมทั้งมีการระดมฉีดวัคซีนให้ครอบคลุมประชากรในประเทศ เพื่อสร้างภูมิคุ้มกันหมู่และหวังจะช่วยลดอัตราการเจ็บป่วยรุนแรงและการเสียชีวิต กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) มีแนวโน้มที่จะปรับลดคาดการณ์การขยายตัวของเศรษฐกิจโลกในปี 2564 เนื่องมาจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 สายพันธุ์ Omicron ที่ได้แพร่ระบาดอย่างรวดเร็วไปยังประเทศต่างๆ อย่างน้อย 130 ประเทศทั่วโลก นับตั้งแต่มีรายงานการตรวจพบครั้งแรกเมื่อปลายเดือนพฤศจิกายน 2564 ที่ผ่านมาจากที่คาดการณ์เมื่อเดือนตุลาคม 2564 ว่า การเติบโตของเศรษฐกิจโลกปี 2564 จะอยู่ที่ร้อยละ 5.9 แต่ยังคงตัวเลขคาดการณ์การขยายตัวของเศรษฐกิจโลกในปี 2565 ไว้ที่ร้อยละ 4.9

สำหรับอุตสาหกรรมการบินของโลก โดยเฉพาะในช่วงครึ่งปีหลังของปี 2564 สายการบินต่างๆ ทั่วโลกกลับมาทำการบินได้มากขึ้น แตกต่างกันไปในแต่ละภูมิภาค แต่หลังจากมีรายงานการตรวจพบ COVID-19 สายพันธุ์ Omicron เมื่อปลายเดือนพฤศจิกายน 2564 ทำให้การเดินทางเกิดการชะลอตัว หลายเที่ยวบินต้องยกเลิก ซึ่งรายงานของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) เปิดเผยว่า ปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารเริ่มกลับมาลดลงอีกครั้ง การสำรองที่นั่งล่วงหน้าลดลง เพราะข้อจำกัดในการเดินทางในแต่ละประเทศมีมากขึ้น ถึงแม้จะมีรายงานว่าสายพันธุ์ Omicron มีความเจ็บป่วยรุนแรงน้อยกว่าสายพันธุ์อื่นๆ ที่ผ่านมาก็ตาม ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับรายงานของสมาคมสายการบินเอเชียแปซิฟิก (AAPA) ที่เปิดเผยว่า ปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสารระหว่างประเทศก่อนปลายเดือนพฤศจิกายน 2564 เริ่มผ่อนคลายมาตรการมากขึ้น แต่หลังจากมีการระบาดระลอกใหม่ของสายพันธุ์ Omicron ผู้โดยสารเกิดความไม่มั่นใจในการเดินทาง และมีแนวโน้มว่าการฟื้นตัวอาจจะล่าช้าไปด้วย โดยมีจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศในปี 2564 ลดลง 76.2% เมื่อเทียบกับปีก่อน ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ลดลงจากปีก่อน 71.9% และ 46.5% ตามลำดับ อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) ลดลงจากปีก่อนซึ่งเท่ากับ 60.9% เหลือ 32.0% ในขณะที่ความต้องการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศเพิ่มสูงขึ้น โดยวัดจากปริมาณการขนส่งสินค้า (Revenue Freight Ton-Kilometers: RFTK) เพิ่มขึ้น 20.1% และปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (Available Dead Load Kilometer: ADTK) เพิ่มขึ้น 8.1% อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เพิ่มขึ้นจากปีก่อนซึ่งเท่ากับ 66.9% เป็น 74.3%

เศรษฐกิจประเทศไทย ในช่วงครึ่งปีหลังของปี 2564 เริ่มกลับมาฟื้นตัวได้มากขึ้น เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2564 ธนาคารโลกประมาณการการขยายตัวทางเศรษฐกิจของไทยในปี 2564 เติบโตที่ร้อยละ 1.0 และประเมินว่ากิจกรรมทางเศรษฐกิจของไทยจะสามารถกลับมาสู่ระดับก่อนเกิดการระบาดของ COVID-19 ได้ในช่วงปลายปี 2565 โดยจะมีผลมาจากความคืบหน้าในการฉีดวัคซีนและการกลับมาของนักท่องเที่ยวเป็นปัจจัยสนับสนุนให้สามารถฟื้นตัวได้ ทั้งนี้ ได้คาดการณ์อัตราการเติบโตของเศรษฐกิจไทยว่าจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.9 และร้อยละ 4.3 ในปี 2565 และ 2566 ตามลำดับ ซึ่งสอดคล้องกับผลการประชุมคณะกรรมการนโยบายการเงินของธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) เมื่อเดือนธันวาคม 2564 ที่รายงานว่าเศรษฐกิจไทยมีแนวโน้มฟื้นตัวได้ต่อเนื่อง โดยในปี 2564 ขยายตัวร้อยละ 0.9 และจะขยายตัวต่อเนื่องในปี 2565 และ 2566 ที่ร้อยละ 3.4 และ 4.7 ตามลำดับ ซึ่งการฟื้นตัวในหลาย

สาขาธุรกิจมีแนวโน้มปรับตัวดีขึ้น อย่างไรก็ตาม การระบาดของ COVID-19 สายพันธุ์ Omicron ยังถือเป็นความเสี่ยงสำคัญต่อแนวโน้มเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ จึงจำเป็นต้องติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิดต่อไป ซึ่ง ธปท. ประเมินว่าการระบาดของสายพันธุ์ Omicron จะกระทบกับเศรษฐกิจในช่วงแรกของปี 2565 โดยยังมีความเสี่ยงต่ำที่ผลกระทบอาจรุนแรงและยืดเยื้อกว่าที่คาดการณ์ ขึ้นอยู่กับความรุนแรงของสถานการณ์การระบาดและความเข้มงวดของมาตรการควบคุม ในปี 2564 ประเทศไทยมีการกระจายฉีดวัคซีนอย่างทั่วถึงและครอบคลุมทั่วประเทศ เพื่อสร้างภูมิคุ้มกันหมู่และกระตุ้นเศรษฐกิจให้สามารถเดินหน้าต่อไปได้ ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2564 มีการเปิดประเทศให้เข้ามาท่องเที่ยวที่จังหวัดภูเก็ตภายใต้โครงการ “Phuket Sandbox” และจากการผ่อนคลายมาตรการควบคุมการระบาด เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2564 ส่งผลให้การฟื้นตัวของนักท่องเที่ยวทั้งไทยและต่างชาติเพิ่มมากขึ้น ต่อมาเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2564 ประเทศไทยมีนโยบายการเปิดประเทศรับนักท่องเที่ยวโครงการ Test & Go เพื่อกระตุ้นการท่องเที่ยวของประเทศไทย โดยเริ่มนำร่องในจังหวัดต่างๆ อาทิ กรุงเทพมหานคร เชียงใหม่ ชลบุรี (พัทยา) เพชรบุรี (ชะอำ) และประจวบคีรีขันธ์ (หัวหิน) เป็นต้น ซึ่งได้ผลตอบรับค่อนข้างดี แต่อย่างไรก็ตาม จำนวนผู้โดยสารยังไม่สามารถกลับสู่ระดับก่อนเกิดการระบาดของ COVID-19 ได้ โดยจากข้อมูลจำนวนนักท่องเที่ยวของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ในปี 2564 มีจำนวน 427,869 คน ลดลงจากปีก่อน 93.6%

ในส่วนอุตสาหกรรมการบินของไทย การแพร่ระบาดของ COVID-19 ภายในประเทศตั้งแต่เดือนเมษายน 2564 ที่มีความรุนแรงมากขึ้น จนเมื่อวันที่ 12 กรกฎาคม 2564 มีการขยายประกาศใช้ พระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉินออกไปถึง 30 กันยายน 2564 และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) มีประกาศห้ามมิให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศปฏิบัติการบินรับส่งผู้โดยสารเข้าหรือออกพื้นที่ควบคุมสูงสุด ตั้งแต่วันที่ 21 กรกฎาคม 2564 ส่งผลกระทบโดยตรงต่อการเดินทางของผู้โดยสารภายในประเทศ และความเชื่อมั่นของนักท่องเที่ยวต่างชาติ ทำให้สายการบินในประเทศไทยรวมถึงสายการบินไทยสมายล์ต้องหยุดให้บริการในช่วงเวลาดังกล่าว และกลับมาให้บริการอีกครั้งในวันที่ 1 กันยายน 2564 แต่ต้องอยู่ภายใต้ข้อจำกัดด้านการปฏิบัติการการบิน และจากนโยบายการเปิดประเทศเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2564 นั้น ทำให้การเดินทางทั้งในประเทศและต่างประเทศสามารถให้บริการได้มากขึ้น ถือเป็นแนวโน้มที่ดีของอุตสาหกรรมการบินของประเทศที่เริ่มกลับมาฟื้นตัวอีกครั้งนับตั้งแต่ปี 2562 อย่างไรก็ตาม สำหรับปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศมีอัตราขยายตัวมากขึ้นเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน

ในปี 2564 บริษัทฯ เริ่มกลับมาทำการบินและให้บริการเต็มรูปแบบอีกครั้ง เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2564 หลังจากมีการยกเลิกเที่ยวบินประจำเป็นการชั่วคราวตั้งแต่ปลายเดือนมีนาคม 2563 เป็นต้นมา โดยกลับมาให้บริการในเส้นทางระหว่างประเทศครอบคลุมทั้งในภูมิภาคเอเชีย ยุโรป และออสเตรเลีย รวมทั้งหมด 36 เส้นทางบิน รวมถึงเส้นทางบินเข้าจังหวัดภูเก็ตในโครงการ Phuket Sandbox เพื่อตอบสนองนโยบายการเปิดประเทศและเป็นไปตามมาตรการควบคุมโรค COVID-19 และให้ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยทำการบินในเส้นทางภายในประเทศ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ติดตามประเมินสถานการณ์และผลกระทบต่อการค้าเดินธุรกิจอย่างสม่ำเสมอ เพื่อพิจารณาเพิ่มหรือปรับลดจำนวนเที่ยวบินให้สอดคล้องกับความต้องการทั้งด้านผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า โดยคำนึงถึงความปลอดภัยและความเชื่อมั่นของผู้โดยสารเป็นสำคัญ โดยในปี 2564 รายได้ส่วนใหญ่ของการบินไทยมาจากการให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ตามที่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการต่อศาลล้มละลายกลาง และศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งรับคำร้องขอฟื้นฟูกิจการเมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2563 นั้น เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2564 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบตามมติที่ประชุมของเจ้าหนี้เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2564 มีผลทำให้ผู้บริหารแผนที่ถูกเสนอชื่อตามแผนฟื้นฟูกิจการและคำร้องขอแก้ไขแผนดังกล่าวเป็นผู้บริหารแผน ทั้งนี้ ผู้บริหารแผนมีอำนาจหน้าที่ในการจัดการกิจการและทรัพย์สินของบริษัท ตลอดจนการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการต่อไป สาระสำคัญของแผนฟื้นฟูกิจการคือ การปรับโครงสร้างเงินทุน การชำระหนี้ตามกลุ่มของเจ้าหนี้ และผลสำเร็จของแผนฟื้นฟูกิจการ (รายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5)

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 เพื่อต่อรองเงื่อน ไชในสัญญาต่างๆ และบริหารจัดการงบประมาณอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
5. หารายได้ในช่วงที่สถานการณ์การบินยังไม่กลับมาเป็นปกติ โดย

- 5.1 รายได้จากธุรกิจการบิน : บริษัทฯ ทำการบินเที่ยวบินขนส่งสินค้า และเที่ยวบินรับผู้โดยสารกลับประเทศ (Repatriation Flight) โดยในช่วงที่สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ยังคงรุนแรง บริษัทฯ ได้ปรับเที่ยวบินให้สอดคล้องกับสถานการณ์ โดยยังคงให้บริการเที่ยวบินสนับสนุนนโยบายภูเก็ต Sandbox ตามแผนที่วางไว้ แต่เพิ่มเที่ยวบินที่รองรับการขนส่งสินค้ามากขึ้น
- 5.2 รายได้จากธุรกิจที่สนับสนุนการบิน : บริษัทฯ พยายามปรับตัวและริเริ่มสิ่งใหม่ๆ เพื่อเพิ่มรายได้ เช่น การเปิดกิตติาคาร “อโรยลันฟ้า ไม่บินก็ฟินได้” การเปิดให้บริการเข้าเยี่ยมชมและทดลองทำการบินด้วยเครื่องฝึกบินจำลอง (Flight Simulator) และมีแผนงานขยายธุรกิจ Master Franchise ร้าน Puff&Pie ทั่วประเทศ
- 5.3 รายได้อื่นๆ เพื่อเพิ่มกระแสเงินสด : บริษัทฯ ได้ดำเนินการต่างๆ เพื่อเพิ่มกระแสเงินสด เพื่อใช้เป็นทุนหมุนเวียน และเตรียมความพร้อมรองรับหากสถานการณ์ดำเนินธุรกิจฟื้นตัวขึ้น เช่น ขายทรัพย์สินที่ไม่จำเป็นต่อการดำเนินงานหรือเป็นทรัพย์สินที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ และมีภาระค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษา ได้แก่ หุ่นที่บริษัทถืออยู่ในบริษัทร่วม บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้าง เครื่องบินและเครื่องยนต์ที่ไม่ได้ใช้งานแล้ว โดยในปี 2564 ได้ขายหุ้นที่ถือในบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ขายที่ดินเปล่าจังหวัดเชียงใหม่ ขายที่ดินและอาคารศูนย์ฝึกอบรมหลักสี่ ขายที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างของสำนักงานหลานหลวง และสำนักงานขายจังหวัดภูเก็ต รวมทั้งเครื่องยนต์ที่ไม่ใช้งานแล้ว
6. การปรับโครงสร้างหนี้ : บริษัทฯ ขยายเวลาการชำระหนี้ออกไป โดยการพักชำระหนี้ เงินต้นและดอกเบี้ย 2-3 ปี ปรับลดภาระหนี้ในส่วนดอกเบี้ยตามภาระผูกพันเดิม ปรับลดภาระผูกพันตามสัญญาเช่า/ซื้อเครื่องบิน และเพิ่มทางเลือกในการชำระหนี้ ตามกรอบการดำเนินการที่ได้ระบุไว้ในแผนฟื้นฟูกิจการ โดยการปรับปรุงดังกล่าว บริษัทฯ รับรู้เป็นกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ ในปี 2564 เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 61,807 ล้านบาท (ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.3)
7. เมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 2564 มีมติที่ประชุมคณะกรรมการแผน 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

ในปี 2564 เปรียบเทียบกับปี 2563 ซึ่ง ไตรมาสแรกยังทำการบินปกติเนื่องจากเป็นช่วงเริ่มระบาดของ COVID-19 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ลดลง 52.8% ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ลดลง 86.1% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 19.1% ต่ำกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ยที่ 64.7% และมีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 1.64 ล้านคน ลดลงจากปีก่อน 72.1% สำหรับด้านการขนส่งสินค้ามีปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ADTK) ต่ำกว่าปีก่อน 42.8% ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) ต่ำกว่าปีก่อน 8.1% อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ยเท่ากับ 94.1% สูงกว่าปีก่อนที่เฉลี่ยเท่ากับ 58.6%

ผลการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว ในปี 2564 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวมทั้งสิ้น 23,747 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 24,684 ล้านบาท (51%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้าลดลง 24,599 ล้านบาท (59.9%) รายได้จากการบริการอื่นๆ ลดลง 1,545 ล้านบาท (23.2%) เนื่องจากมาตรการจำกัดการเดินทางระหว่างประเทศทั้งของประเทศไทยและประเทศต่าง ๆ แต่มีรายได้อื่นเพิ่มขึ้น 1,460 ล้านบาท มีสาเหตุหลักจากการรับรู้รายได้ที่เกิดจากการหักกลบลบหนี้ค่าบริการรายเดือนและการซ่อมบำรุงตามสัญญาที่ค้างชำระตามข้อตกลงระงับข้อพิพาทเรียกร้องค่าเสียหายที่เกี่ยวข้องกับการชำรุดของเครื่องยนต์ โดยมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวมทั้งสิ้น 43,449 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 40,396 ล้านบาท (48.2%) เนื่องจากค่าใช้จ่ายดำเนินงานที่แปรผันตามปริมาณการผลิตและ/หรือปริมาณการขนส่งลดลง และมีการดำเนินการเพื่อลดค่าใช้จ่ายตามแผนฟื้นฟูกิจการ แต่ยังไม่เพียงพอที่จะชดเชยรายได้ที่สูญเสียไปจากการที่ไม่สามารถทำการบินได้ตามปกติ ส่งผลให้ขาดทุนจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงินไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว 19,702 ล้านบาท แต่ขาดทุนลดลงจากปีก่อน 15,712 ล้านบาท (44.4%) นอกจากนี้ยังมีต้นทุนทางการเงินจำนวน 9,490 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 2,704 ล้านบาท (22.2%)

ในปี 2564 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว-สุทธิ เป็นรายได้รวม 81,525 ล้านบาท ส่วนใหญ่เกิดจากกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ การปรับโครงสร้างองค์กรและโครงสร้างค่าตอบแทนบุคลากร และกำไรจากการขายเงินลงทุนและทรัพย์สิน

ในปี 2564 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรสุทธิ จำนวน 55,113 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุนสุทธิ 141,180 ล้านบาท โดยเป็นกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 55,118 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 25.25 บาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุนต่อหุ้น 64.67 บาท โดยมี EBITDA เป็นลบ จำนวน 8,846 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 2,473 ล้านบาท EBITDA Margin เท่ากับ -37.3% เปรียบเทียบกับปีก่อนที่เท่ากับ -23.4%

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานปี 2564

งบการเงินรวมสำหรับปี 2564 ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อย 5 บริษัท ได้แก่ 1) บริษัท ไทย-อะมาดิอุสเซาท์อีสต์เอเชีย 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.-ธ.ค.			
	2564	2563	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	23,747	48,431	-24,684	-51.0
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	5,529	34,163	-28,634	-83.8
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	10,928	6,893	+4,035	+58.5
- รายได้กิจการอื่น	5,115	6,660	-1,545	-23.2
- อื่นๆ	2,175	715	+1,460	+204.2
ค่าใช้จ่ายรวม	43,449	83,845	-40,396	-48.2
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	5,926	12,386	-6,460	-52.2
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ไม่รวมน้ำมัน	37,523	71,459	-33,936	-47.5
ขาดทุนจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	(19,702)	(35,414)	+15,712	+44.4
ต้นทุนทางการเงิน	9,490	12,194	-2,704	-22.2
ขาดทุนจากการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	(29,192)	(47,608)	+18,416	+38.7
<u>บวก</u> กำไรจากการขายเงินลงทุน	2,834	-	+2,834	-
<u>บวก</u> กำไรจากการขายเงินทรัพย์สิน	1,593	-	+1,593	-
<u>บวก</u> กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้	61,807	-	+61,807	-
<u>บวก</u> กำไรจากการเปลี่ยนสัดส่วนเงินลงทุน	-	206	-206	-100.0
<u>บวก</u> รายการปรับปรุงผลประโยชน์พนักงานจากการปรับโครงสร้างองค์กร	8,840	-	+8,840	-
<u>หัก</u> โครงการร่วมใจจากองค์กร	4,681	3,098	+1,583	+51.1
<u>หัก</u> เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างงาน	1,306	-	+1,306	-
<u>หัก</u> ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้ และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน (กลับรายการ)	(20,013)	82,703	-102,716	-124.2
<u>หัก</u> ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 (กลับรายการ)	(170)	261	-431	-165.1
<u>บวก</u> กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(7,618)	(895)	-6,723	-751.2
<u>บวก</u> ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	(127)	(511)	+384	+75.1
<u>หัก</u> ผลขาดทุนสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิ	-	5,227	-5,227	-100.0
กำไร(ขาดทุน)ก่อนภาษีเงินได้	52,333	(140,097)	+192,430	+137.4
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	55,113	(141,180)	+196,293	+139.0
กำไร(ขาดทุน)สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	55,118	(141,171)	+196,289	+139.0
กำไร(ขาดทุน)ต่อหุ้น (บาท)	25.25	(64.67)	+89.92	+139.0

		ม.ค.-ธ.ค.			
		2564	2563	เปลี่ยนแปลง	
				ล้านบาท	%
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ					
EBITDA	(ล้านบาท)	(8,846)	(11,319)	+2,473	+21.8
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	1.64	5.87	-4.23	-72.1
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	11,224	23,789	-12,565	-52.8
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	2,147	15,398	-13,251	-86.1
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	19.1	64.7		-45.6
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-ก.ม.)	2.52	2.17	+0.35	+16.1
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	581	1,015	-434	-42.8
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	547	595	-48	-8.1
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	94.1	58.6		+35.5
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	132,347	167,531	-35,184	-21.0
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-ก.ม.)	19.16	11.06	+8.10	+73.2
เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 31 ธ.ค.	(ลำ)	87	103	-16	-15.5
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	57,318	116,526	-59,208	-50.8
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	5.4	6.6	-1.2	-18.2
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		31.9771	31.2937	+0.6834	+2.2
1 EUR : THB		37.8123	35.6769	+2.1354	+6.0
100 JPY : THB		29.1454	29.3258	-0.1804	-0.6
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	82.54	74.11	+8.43	+11.4

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

ในปี 2564 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) จำนวน 23,747 ล้านบาท ลดลง 24,684 ล้านบาท (51%) โดยมีรายละเอียดของรายได้ดังนี้

- รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน

รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินมีจำนวน 5,529 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 28,634 ล้านบาท (83.8%) จากปริมาณการขนส่งผู้โดยสารที่ลดลง 86.1% ซึ่งเป็นผลมาจากการที่บริษัทฯ และบริษัทย่อยยกเลิกเที่ยวบินแบบประจำทั้งหมดเป็นการชั่วคราว ตั้งแต่ไตรมาสที่ 2 ของปี 2563 เป็นต้นมา โดยบริษัทฯ ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด เริ่มกลับมาเปิดให้บริการผู้โดยสารในเส้นทางภายในประเทศอีกครั้งตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2563 แต่เนื่องจากการระบาระลอกใหม่ในช่วงปลายปี 2563 ต่อเนื่องมาจนถึงระลอกที่สาม เมื่อเดือนเมษายน 2564 จนเมื่อวันที่ 12 กรกฎาคม 2564 มีการขยายการประกาศใช้พระราชกำหนดการบริหารราชการใน

สถานการณ์ฉุกเฉินออกไปถึง 30 กันยายน 2564 และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยมีประกาศห้ามมิให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศปฏิบัติการบินรับส่งผู้โดยสารเข้าหรือออกพื้นที่ควบคุมสูงสุด ตั้งแต่วันที่ 21 กรกฎาคม 2564 เป็นผลให้สายการบินไทยสมายล์ต้องหยุดให้บริการเที่ยวบินทั้งหมด โดยกลับมาให้บริการได้อีกครั้งตั้งแต่ 1 กันยายน 2564 เป็นต้นมาภายใต้ข้อจำกัดด้านการปฏิบัติการการบิน ในขณะที่ บริษัทฯ ได้เริ่มให้บริการเที่ยวบินสนับสนุนนโยบายภูเก็ต Sandbox ตั้งแต่ 1 กรกฎาคม 2564 เป็นต้นมา และเริ่มกลับมาทำการบินและให้บริการเต็มรูปแบบอีกครั้ง เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2564 จากนโยบายการเปิดประเทศเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2564 อย่างไรก็ตาม จากสถานการณ์การระบาดของโรค COVID-19 สายพันธุ์ Omicron ที่ทวีความรุนแรงขึ้นอีกครั้งในช่วงปลายเดือนพฤศจิกายนต่อเนื่องจนถึงปัจจุบัน มีผู้ติดเชื้อทั่วโลกเพิ่มขึ้นสูงมาก หลายประเทศเริ่มใช้มาตรการจำกัดการเข้าออกประเทศอีกครั้ง ทำให้ต้องมีการพิจารณาปรับจำนวนเที่ยวบินตามจำนวนความต้องการของผู้โดยสารที่ลดลง ยังไม่สามารถกลับเข้าสู่ภาวะปกติได้

- รายได้จากการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์

รายได้จากการระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์ มีจำนวน 10,928 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 4,035 ล้านบาท (58.5%) โดยมีรายได้ส่วนใหญ่จากการให้บริการแบบเช่าเหมาลำ (Charter Flight) ไปยังเมืองปลายทางตามความต้องการของลูกค้า เป็นผลให้รายได้เฉลี่ยต่อหน่วยสูงขึ้นถึง 73.2% ถึงแม้จะมีปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ลดลง 8.1% จากการที่บริษัทฯ และบริษัทย่อย ยกเลิกเที่ยวบินแบบประจำทั้งหมดเป็นการชั่วคราวเช่นเดียวกับการขนส่งผู้โดยสาร

- รายได้กิจการอื่น ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจ ได้แก่การบริการภาคพื้น ครีวการบิน การบริการคลังสินค้า และรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่นๆ รวมจำนวน 5,115 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 1,545 ล้านบาท (23.2%) สาเหตุหลักเกิดจากจำนวนสายการบินลูกค้าที่ลดลง จากการที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้กำหนดเงื่อนไขในการอนุญาตให้อากาศยานทำการบินเข้าออกประเทศไทยเพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของ COVID-19 ส่งผลให้รายได้จากทุกหน่วยธุรกิจต่ำกว่าปีก่อน

- รายได้อื่น มีจำนวน 2,175 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 1,460 ล้านบาท สาเหตุหลักจากการบันทึกรายได้จากการหักกลบหนี้ค่าบริการและซ่อมบำรุงเครื่องบิน จำนวน 45.5 MUSD หรือประมาณ 1,457 ล้านบาท ตามที่ระบุในแผนฟื้นฟูกิจการ

ค่าใช้จ่าย

ในปี 2564 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) 43,449 ล้านบาท ลดลง 40,396 ล้านบาท (48.2%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- ค่าน้ำมันเครื่องบิน จำนวน 5,926 ล้านบาท คิดเป็น 13.6% ของค่าใช้จ่ายรวม ลดลง 6,460 ล้านบาท (52.2%) เป็นผลมาจากจำนวนเที่ยวบินลดลง ทำให้ปริมาณการใช้น้ำมันต่ำกว่าปีก่อน แต่ราคาน้ำมันเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปีก่อน 11.4%

- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 37,523 ล้านบาท ลดลง 33,936 ล้านบาท (47.5%) โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.			
	2564	2563	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
ค่าใช้จ่าย				
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	9,264	17,448	-8,184	-46.9
ค่าบริการการบิน	2,415	6,727	-4,312	-64.1
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	615	1,552	-937	-60.4
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	5,704	7,872	-2,168	-27.5
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	12,544	27,704	-15,160	-54.7
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	1,265	219	+1,046	+477.6
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	491	2,111	-1,620	-76.7
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	837	1,952	-1,115	-57.1
ค่าใช้จ่ายอื่น	4,388	5,874	-1,486	-25.3
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ไม่รวมน้ำมัน	37,523	71,459	-33,936	-47.5

สรุปค่าใช้จ่ายที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญได้แก่

- ค่าใช้จ่ายในส่วนที่แปรผันตามปริมาณการผลิตและ/หรือ ปริมาณการขนส่ง และ/หรือจำนวนผู้โดยสาร (Variable Cost) ซึ่งประกอบด้วย ค่าบริการการบิน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา รวมจำนวน 10,062 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 10,152 ล้านบาท (50.2%) ซึ่งเป็นผลมาจากการที่บริษัทฯ และบริษัทย่อยยกเลิกเที่ยวบินประจำเป็นการชั่วคราว ตั้งแต่ไตรมาสที่ 2 ของปี 2563 เป็นต้นมา
- ค่าใช้จ่ายคงที่ (Fixed Cost) ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ และค่าใช้จ่ายอื่น มีจำนวนรวม 27,461 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 23,784 ล้านบาท (46.4%) โดยมีรายละเอียดดังนี้
 - ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน (ไม่รวมสำรองเงินชดเชยพนักงานที่เข้าร่วมโครงการร่วมใจจากองค์กร เงินชดเชยกรณีเลิกจ้าง และรายการปรับปรุงผลประโยชน์พนักงานจากการปรับโครงสร้างองค์กร) มีจำนวน 9,264 ล้านบาท ลดลง 8,184 ล้านบาท (46.9%) 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”) รวมทั้งมีการเลิกจ้างพนักงานทั้งในประเทศและต่างประเทศด้วย
 - ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย มีจำนวน 12,544 ล้านบาท ลดลง 15,160 ล้านบาท (54.7%) สาเหตุหลักจากการปรับค่างานเครื่องบินเมื่อสิ้นงวดปี 2563

- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่มีจำนวน 1,265 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,046 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นค่าเช่าเครื่องบิน (Power by the Hour) ตามที่บริษัทฯ ได้จัดทำข้อตกลง (Letter of Intent : LOI) กับผู้ให้เช่าเครื่องบินที่อยู่ภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานและสัญญาเช่าทางการเงิน ซึ่งได้กำหนดเรื่องการชำระค่าเช่า

- ค่าใช้จ่ายอื่น มีจำนวน 4,388 ล้านบาท ลดลง 1,486 ล้านบาท (25.3%) จากมาตรการลดค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ อย่างเข้มงวด เช่น ค่าเช่าสำนักงาน ค่าสาธารณูปโภค ค่าจ้างงาน (Outjob) เป็นต้น

• ต้นทุนทางการเงิน จำนวน 9,490 ล้านบาท ลดลง 2,704 ล้านบาท (22.2%) สาเหตุหลักเกิดจากการที่ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ ตามมติที่ประชุมเจ้าหนี้เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2564 บริษัทฯ จึงได้รับรู้ดอกเบี้ยจ่ายของหนี้สินทางการเงินด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด หรืออัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิมแล้วแต่กรณี (หมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 5.3.1) ในขณะที่ปีก่อนบันทึกดอกเบี้ยผิวนัดชำระ

กำไรจากการขายเงินลงทุน จำนวน 2,834 ล้านบาท ประกอบด้วย

- กำไรจากการขายหุ้น บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จำนวนรวม 2,714 ล้านบาท โดยเมื่อวันที่ 19 มกราคม 2564 ขายหุ้นจำนวน 98.98 ล้านหุ้น รับรู้กำไร 2,004 ล้านบาท และขายหุ้นเพิ่มเติมในระหว่างวันที่ 21 กันยายน - 25 พฤศจิกายน 2564 รวมประมาณ 23.09 ล้านหุ้น รับรู้กำไร 710 ล้านบาท
- กำไรจากการขายหุ้นในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) จำนวน 120 ล้านบาท ที่ขายในระหว่างวันที่ 10 มิถุนายน-1 กรกฎาคม 2564 จำนวน 163.01 ล้านหุ้น

กำไรจากการขายทรัพย์สิน จำนวน 1,593 ล้านบาท โดยเป็นกำไรจากการขายที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างอาคารศูนย์ฝึกอบรมหลักสี่ 415 ล้านบาท จากการขายที่ดินและอาคารสำนักงานหลานหลวง จำนวน 441 ล้านบาท จากการขายที่ดินและอาคารสำนักงานภูเก็ต จำนวน 61 ล้านบาท และจากการขายทรัพย์สินอื่นๆ

กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ จำนวน 61,807 ล้านบาท ประกอบด้วยกำไรจากการปรับปรุงรายการดอกเบี้ยผิวนัดชำระ การตัดรายการและการปรับปรุงหนี้สินทางการเงินซึ่งรวมทั้งเงินกู้ยืมและหุ้นกู้จากการวัดมูลค่าหนี้สินใหม่ตามแผนฟื้นฟูกิจการและคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ การปรับปรุงมูลหนี้ให้เป็นไปตามคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ การปรับปรุงหนี้สินสำหรับเจ้าหนี้การระงับผูกพันตามสัญญาให้บริการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ และการบอกยกเลิกสัญญาที่มีภาระเกินควรกว่าประโยชน์ที่จะพึงได้ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.3)

รายการปรับปรุงผลประโยชน์พนักงาน 8,840 ล้านบาท จากการปรับโครงสร้างองค์กร และนโยบายผลประโยชน์ของพนักงาน ได้แก่ สวัสดิการต่างๆ

โครงการร่วมใจจากองค์กร Mutual Separation Plan (“MSP”) ในปี 2564 บริษัทฯ ได้ประกาศโครงการร่วมใจจากองค์กรเพิ่มเติมจากปีก่อนรวม 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 ทั้งนี้เริ่มมีการทยอยจ่าย

ให้พนักงานที่เข้าโครงการตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2564 และตั้งสำรองในส่วนที่คงค้างของทุกโครงการรวมเป็นค่าใช้จ่ายทั้งสิ้นในปี 2564 ประมาณ 4,681 ล้านบาท

เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างงาน จำนวน 1,306 ล้านบาท เป็นการเลิกจ้างโดยจ่ายค่าชดเชยพนักงานทั้งในประเทศและต่างประเทศ อันเนื่องมาจากบริษัทฯ เข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ มีความจำเป็นต้องปรับปรุงองค์กรต่างๆ ด้าน เพื่อลดต้นทุนและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน ตลอดจนบริหารจัดการกระแสเงินสดให้เป็นไปตามแผนฟื้นฟูกิจการ

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน (กลับรายการ) จำนวน 20,013 ล้านบาท ลดลง 102,716 ล้านบาท สาเหตุหลักจากการปรับลดมูลค่าสินทรัพย์สิทธิการใช้ตามเงื่อนไขค่าเช่าและระยะเวลาการเช่าตามที่กำหนดไว้ในหนังสือข้อตกลง (Letter Of Intent หรือ LOI) หรือสัญญาเช่าใหม่ของแต่ละสัญญาเช่ากับผู้ให้เช่าเครื่องบิน (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 27)

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 (กลับรายการ) จำนวน 170 ล้านบาท

ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ จำนวน 7,618 ล้านบาท ประกอบด้วย ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Loss) จำนวน 11,671 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการปรับยอดเงินกู้รวมหนี้สินตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสินทรัพย์หนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวดจากการที่เงินบาทต่อเงินสกุลยูโร และดอลลาร์สหรัฐฯ อ่อนค่าเมื่อเทียบ ณ 31 ธันวาคม 2564 กับ ณ 31 ธันวาคม 2563 และกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Gain) จำนวน 4,053 ล้านบาท

ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม มีจำนวน 127 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 384 ล้านบาท (75.1%) สาเหตุสำคัญเกิดจากการรับรู้ส่วนแบ่งขาดทุนจากบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ลดลง 393 ล้านบาท เนื่องจากตั้งแต่ไตรมาส 3 ของปี 2563 ไม่รับรู้ส่วนแบ่งขาดทุนในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) อีกต่อไป เนื่องจากมูลค่าเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสียเท่ากับศูนย์ อย่างไรก็ตามส่วนแบ่งขาดทุนในบริษัทร่วมเพิ่มขึ้นจากผลกระทบ COVID-19

EBITDA ของปี 2564 ติดลบจำนวน 8,846 ล้านบาท ลดลง 2,473 ล้านบาท โดยมี EBITDA Margin -37.3% เปรียบเทียบกับปีก่อนที่เท่ากับ -23.4%

3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.	
	2564	2563
เครื่องบิน	89	428
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	30	335
รวม	119	763

ในปี 2564 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 119 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 644 ล้านบาท โดยรายจ่ายเพื่อการลงทุนในปี 2564 ส่วนใหญ่เป็นการลงทุนซื้ออะไหล่เครื่องบินหมุนเวียน

การจัดหาเงินทุน

ในปี 2564 บริษัทฯ ไม่ได้มีการจัดหาเงินทุนเพิ่มเติม

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.	
	2564	2563
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	(9,847)	(9,814)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	7,438	(35)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(758)	(3,292)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน ที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	7	157
ผลกระทบจากผลขาดทุนจากการด้อยค่าด้านเครดิต ที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	1	(5)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง)	(3,159)	(12,989)

ในปี 2564 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 9,847 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 33 ล้านบาท และมีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 758 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนใช้เงินสดไปในกิจกรรมจัดหาเงินถึง 3,292 ล้านบาท สาเหตุหลักเนื่องจากเงินสดจ่ายชำระหนี้ที่น้อยกว่าปีก่อนจากการหยุดพักชำระหนี้ จนเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2564 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการ อย่างไรก็ตาม ในปีนี้มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมลงทุนจำนวน 7,438 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 7,473 ล้านบาท สาเหตุหลักจากเงินสรับจากการจำหน่ายทรัพย์สินและเงินลงทุน 7,552 ล้านบาท เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 มีจำนวน 5,515 ล้านบาท ลดลง 3,159 ล้านบาท จากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 ซึ่งมีอยู่จำนวน 8,674 ล้านบาท

เครื่องบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน จำนวน 87 ลำ (รวมเครื่องบินแอร์บัส A320-200 จำนวน 20 ลำ ซึ่งใช้ดำเนินงานโดยบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด) ลดลงจาก ณ สิ้นปีก่อน 16 ลำ และมีเครื่องบินที่บริษัทปลดระวาง และเครื่องบินอยู่ระหว่างดำเนินการขายและพิจารณาผู้เสนอซื้อ รวมทั้งสิ้น จำนวน 26 ลำ

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมจำนวน 161,219 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2563 จำนวน 48,078 ล้านบาท (23%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 ธ.ค.2564		31 ธ.ค.2563		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	5,515	3.4	8,674	4.1	-3,159	-36.4
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	4,321	2.7	793	0.4	+3,528	+444.9
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	14,959	9.3	10,784	5.2	+4,175	+38.7
สินทรัพย์หมุนเวียน	24,795	15.4	20,251	9.7	+4,544	+22.4
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	34,493	21.4	42,127	20.1	-7,634	-18.1
สินทรัพย์สิทธิการใช้	69,652	43.2	116,822	55.8	-47,170	-40.4
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	32,279	20.0	30,097	14.4	+2,182	+7.2
รวมสินทรัพย์	161,219	100.0	209,297	100.0	-48,078	-23.0

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 24,795 ล้านบาท หรือคิดเป็น 15.4% ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2563 จำนวน 4,544 ล้านบาท (22.4%) โดยมีรายการที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญได้แก่

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลดลง 3,159 ล้านบาท (36.4%) จากการใช้ไปในการดำเนินงาน และการจ่ายชำระหนี้สิน ถึงแม้ว่าจะมีเงินสดรับจากขายทรัพย์สินและเงินลงทุนรวมประมาณ 7,552 ล้านบาท
- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย เพิ่มขึ้น 3,528 ล้านบาท (444.9%) สาเหตุหลักจากการในปี 2564 บริษัทฯ มีการจัดประเภทเครื่องบิน และเครื่องยนต์ ซึ่งอยู่ระหว่างการประกาศขายและการดำเนินการหาผู้ซื้อ รวมทั้งที่ดินและอาคารสำนักงานที่ได้รับการอนุมัติให้ประกาศขายและดำเนินการหาผู้ซื้อแล้ว จากที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ มาเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย ในขณะที่ในระหว่างปีมีการโอนกรรมสิทธิ์เครื่องบิน เครื่องยนต์ และที่ดินและอาคารบางส่วนให้แก่ผู้ซื้อแล้ว รวมทั้งมีการจำหน่ายเงินลงทุนในบริษัทบริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 10, 12)
- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ เพิ่มขึ้น 4,175 ล้านบาท (38.7%) สาเหตุหลักเกิดจากลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 3,947 ล้านบาท (65%) จากลูกหนี้จากการจ้างซ่อมของหน่วยงานราชการ ประกอบกับค่าใช้จ่ายล่วงหน้าเพิ่มขึ้น จากค่าซ่อมและค่าน้ำมันจ่ายล่วงหน้า

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สุทธิ มีจำนวน 34,493 ล้านบาท หรือคิดเป็น 21.4% ของสินทรัพย์ทั้งหมดลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2563 เป็นจำนวน 7,634 ล้านบาท (18.1%) โดยมีสาเหตุหลักจากการจัดประเภท เครื่องบิน เครื่องยนต์ รวมทั้งที่ดินและอาคาร ที่ได้รับการอนุมัติให้ประกาศขายและดำเนินการหาผู้ซื้อ ไปเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย ตามที่ได้กล่าวแล้วข้างต้น (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 10, 12)

สินทรัพย์สิทธิการใช้ มีจำนวน 69,652 ล้านบาท หรือคิดเป็น 43.2% ของสินทรัพย์ทั้งหมด ซึ่งประกอบด้วยสินทรัพย์ตามสัญญาเช่าเงินทุน และภาวะผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสัญญาเช่าดำเนินงานสินทรัพย์ถาวรอื่น ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2563 เป็นจำนวน 47,170 ล้านบาท (40.4%) สาเหตุหลักจากการปรับปรุงรายการสินทรัพย์สิทธิการใช้ ตามเงื่อนไขค่าเช่าและระยะเวลาการเช่าตามที่กำหนดไว้ในหนังสือข้อตกลงหรือสัญญาเช่าใหม่ของแต่ละสัญญาเช่ากับผู้ให้เช่าเครื่องบิน ซึ่งมีผลตั้งแต่วันที่ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2564 โดยเป็นการปรับปรุงลดมูลค่าสินทรัพย์สิทธิการใช้ตามสัญญาเช่าสำหรับเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน 39 ลำ และสัญญาเช่าทางการเงิน 15 ลำ ในขณะที่ในปี 2564 บริษัทบันทึกกลับรายการผลขาดทุนจากการค้ำประกันเครื่องบินสินทรัพย์สิทธิการใช้ จำนวน 19,841 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 13, 27)

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 32,279 ล้านบาท หรือคิดเป็น 20% ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2563 จำนวน 2,182 ล้านบาท (7.2%) สาเหตุมาจากสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่เพิ่มขึ้น 2,205 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบข้อ 15) และเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินเพิ่มขึ้น 1,369 ล้านบาท (9.7%) สาเหตุหลักจากการปรับปรุงอัตราแลกเปลี่ยนของเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่าที่ผู้ให้เช่าเรียกเก็บเป็นประกันในการบำรุงรักษาเครื่องยนต์เครื่องบินตามสภาพการบิน และเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องยนต์ตามตารางการบำรุงรักษา ในขณะที่มีการโอนเงินฝากของกองทุนบำเหน็จเพื่อชำระให้กับพนักงานสมาชิกกองทุนฯ ที่ฟื้นสภาพและมีการปรับลดเงินมัดจำสัญญาเช่าเครื่องบินตามเงื่อนไขที่ระบุในหนังสือสัญญาเช่าที่แก้ไขเพิ่มเติม

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) ในปี 2564 เท่ากับร้อยละ 33.4 ในขณะที่ปีก่อนเท่ากับร้อยละ -55.1

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 หนี้สินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย มีจำนวน 232,470 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 จำนวน 105,492 ล้านบาท (31.2%) โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 ธ.ค.2564		31 ธ.ค.2563		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน	46,742	20.1	83,285	24.6	-36,543	-43.9
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	606	0.3	218,811	64.8	-218,205	-99.7
หนี้สินระยะยาว	139,269	59.9	5	-	+139,264	-
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	45,853	19.7	35,861	10.6	+9,992	+27.9
รวมหนี้สิน	232,470	100.0	337,962	100.0	-105,492	-31.2

เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2564 จากการที่ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการตามมติของที่ประชุมเจ้าหนี้ เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2564 ส่งผลให้

- บริษัทวัดมูลค่าใหม่สำหรับหนี้สินทางการเงินใน ส่วนที่บริษัทได้รับคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ สำหรับคำขอรับชำระหนี้ในการฟื้นฟูกิจการ ยกเว้นเจ้าหนี้หุ้นกู้ซึ่งบริษัทได้ปรับปรุงเจ้าหนี้หุ้นกู้ทั้งหมดให้เป็นไปตามเงื่อนไขของแผนฟื้นฟูกิจการ เนื่องจากบริษัทพิจารณาว่ามีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่ามูลค่าหนี้สินก่อนปรับปรุงจะไม่แตกต่างจากมูลค่าหนี้สินเมื่อได้รับคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์อย่างมีสาระสำคัญ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5)

- เงินกู้ยืมระยะสั้นซึ่งตามแผนฟื้นฟูกิจการยังไม่ได้รับชำระภายในหนึ่งปี จำนวน 14,990 ล้านบาท ได้ถูกจัดประเภทเป็นหนี้สินไม่หมุนเวียนในหัวข้อหนี้สินระยะยาวตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในแผนฟื้นฟูกิจการ เช่นเดียวกับเงินกู้ยืมระยะยาว หุ้นกู้ และหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีที่ยังจัดประเภทเป็นหนี้สินหมุนเวียน ถูกจัดประเภทใหม่เป็นหนี้สินไม่หมุนเวียนในหัวข้อหนี้สินระยะยาวตามแผนการจ่ายชำระหนี้ตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในแผนฟื้นฟูกิจการ

- เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นบางส่วน ที่บริษัทฯ ได้รับคำสั่งเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ถึงที่สุดแล้ว ซึ่งตามแผนฟื้นฟูมีกำหนดการชำระเงินงวดแรก 30 มิถุนายน 2567 บริษัทฯ ได้มีการปรับปรุงหนี้สิน และจัดเป็นประเภทใหม่เป็นเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้ไม่หมุนเวียนอื่น จำนวนรวม 19,560 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 20)

หนี้สินหมุนเวียน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 20.1 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวน 46,742 ล้านบาท ลดลงจาก ณ 31 ธันวาคม 2563 จำนวน 36,543 ล้านบาท (43.9%) สาเหตุหลักจากการจัดประเภทใหม่ของเงินกู้ยืมระยะสั้น และเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นบางส่วนที่บริษัทฯ ได้รับคำสั่งเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ถึงที่สุดแล้ว ตามที่กล่าวข้างต้น

หนี้สินระยะยาวรวมส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 60.2 ของหนี้สินทั้งหมด ลดลง 78,941 ล้านบาท (36.1%) โดยสาเหตุหลักจากการลดลงของหนี้สินตามสัญญาเช่าจากการวัดมูลค่าหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่ ส่วนหนึ่งมาจากการปรับปรุงตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในหนังสือข้อตกลง (Letter of Intent) หรือ “LOI” หรือสัญญาเช่าใหม่ของแต่ละสัญญาเช่ากับผู้ให้เช่าเครื่องบิน และการวัดมูลค่าหนี้สินทางการเงิน ในส่วนของหุ้นกู้ทั้งจำนวน และเงินกู้ยืมระยะยาวที่บริษัทฯ ได้รับคำสั่งเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์แล้ว (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.2, 7.3, 18, 19)

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 19.7 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้น 9,992 ล้านบาท (27.9%) สาเหตุหลักเกิดจากมีเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้ไม่หมุนเวียนอื่น เพิ่มขึ้น 19,560 ล้านบาท จากการจัดประเภทใหม่ โดยรับโอนมาจากกลุ่มหนี้สินหมุนเวียน นอกจากนี้ยังมีการประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 1,618 ล้านบาท จากประมาณการค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่นๆ สำหรับรายการซ่อมที่จะต้องจ่ายเงินในอนาคตตามสัญญาเพื่อรับรู้ภาระผูกพันภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน ในขณะที่ปรับลดการประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับผลประโยชน์พนักงาน 10,143 ล้านบาท จากปรับโครงสร้างองค์กร และนโยบายผลประโยชน์ของพนักงานตามระเบียบบริษัทฯ ฉบับใหม่

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) เท่ากับ -1.96 เท่า เปรียบเทียบกับ ณ 31 ธันวาคม 2563 ที่เท่ากับ -1.82 เท่า และมีอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ -3.26 เท่า ในขณะที่ปี 2563 เท่ากับ -2.63 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 31 ธันวาคม 2564 ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ และบริษัทย่อยคิดลบจำนวน 71,251 ล้านบาท คิดลบลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2563 จำนวน 57,414 ล้านบาท เนื่องจากปี 2564 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรสุทธิ

สภาพคล่อง

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 5,515 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 3.4 ของสินทรัพย์รวม ลดลงจาก ณ 31 ธันวาคม 2563 จำนวน 3,159 ล้านบาท จากการใช้ไปในการดำเนินกิจการ ถึงแม้จะมีเงินสดรับจากจำหน่ายสินทรัพย์และเงินลงทุน ก็ตาม

ภาวะผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นในภายหน้า

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทฯ มีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากภาวะผูกพันที่มีได้แสดงในงบการเงิน จากหนังสือค้ำประกันที่ออกโดยธนาคารในประเทศและต่างประเทศ และภาวะผูกพันตามสัญญา ทั้งนี้ตามมติที่ประชุมคณะผู้บริหารแผนให้บริษัทบอกเลิกสัญญาที่มีภาระเกินควรกว่าประโยชน์ที่จะพึงได้ โดยบริษัทอยู่ระหว่างเจรจาขอยกเลิกสัญญาและมีภาวะผูกพันจากการบอกเลิกสัญญาซึ่งเป็นไปตามแผนฟื้นฟูกิจการ และมีภาวะผูกพันจากสัญญาเช่าเครื่องบินจำนวน 3 ลำ ระยะเวลา 10 ปี ซึ่งมีกำหนดการรับมอบภายในปี 2565 (รายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 35)

สรุปผลการดำเนินงานงบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ในปี 2564 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) มีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ทั้งสิ้น 22,099 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 24,239 ล้านบาท หรือ 52.3% สาเหตุสำคัญเนื่องจากรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าลดลง รวม 23,522 ล้านบาท หรือ 62.4% เป็นผลจากปริมาณการผลิตและการขนส่งลดลงจากการที่บริษัทฯ หยุดบินเที่ยวบินประจำชั่วคราวตั้งแต่ไตรมาสที่ 2 ของปี 2563 นอกจากนี้รายได้กิจการอื่น ลดลง 2,310 ล้านบาท หรือ 29.5% จากจำนวนสายการบินลูกค้าที่ลดลง แต่มีรายได้อื่นๆ เพิ่มขึ้น 1,593 ล้านบาท สำหรับค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ทั้งสิ้น 38,005 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 40,620 ล้านบาท (51.7%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายดำเนินงานโดยส่วนใหญ่ลดลงตามปริมาณการผลิตและปริมาณการขนส่งที่ลดลง และการลดค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่นอย่างเข้มงวด แต่ยังไม่เพียงพอที่จะชดเชยรายได้ที่สูญเสียไปจากการหยุดบินดังกล่าวข้างต้น ส่งผลให้

ขาดทุนจากการดำเนินงาน ก่อนต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว 15,906 ล้านบาท ขาดทุนลดลงจากปีก่อน 16,381 ล้านบาท (50.7%)

นอกจากนี้ ในปี 2564 บริษัทฯ มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว-สุทธิ เป็นรายได้รวม 80,774 ล้านบาท ส่วนใหญ่เกิดจาก กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ การปรับโครงสร้างองค์กรและโครงสร้างค่าตอบแทนบุคลากร และกำไรจากการขายเงินลงทุนและทรัพย์สิน

บริษัทฯ มีผลการดำเนินงานกำไรสุทธิ 58,275 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุน 147,168 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 26.70 บาท เปรียบเทียบกับปีก่อนที่ขาดทุนต่อหุ้น 67.42 บาท โดยมี EBITDA เป็นลบจำนวน 4,908 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 4,057 ล้านบาท โดยมี EBITDA Margin เท่ากับ -22.2% เปรียบเทียบกับปีก่อนที่เท่ากับ -19.4%

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

	ม.ก.-ธ.ค.			
	2564	2563	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	22,099	46,338	-24,239	-52.3
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	3,278	30,831	-27,553	-89.4
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	10,905	6,874	+4,031	+58.6
- รายได้กิจการอื่น	5,529	7,839	-2,310	-29.5
- อื่นๆ	2,387	794	+1,593	+200.6
ค่าใช้จ่ายรวม	38,005	78,625	-40,620	-51.7
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	5,183	11,164	-5,981	-53.6
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	32,822	67,461	-34,639	-51.3
ขาดทุนจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	(15,906)	(32,287)	+16,381	+50.7
ต้นทุนทางการเงิน	9,371	11,909	-2,538	-21.3
ขาดทุนจากการดำเนินงาน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	(25,277)	(44,196)	+18,919	+42.8
<u>บวก</u> กำไรจากการขายเงินลงทุน	3,453	-	+3,453	-
<u>บวก</u> กำไรจากการขายทรัพย์สิน	1,593	-	+1,593	-
<u>บวก</u> กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้	61,807	-	+61,807	-
<u>บวก</u> รายการปรับปรุงผลประโยชน์พนักงานจากการปรับโครงสร้างองค์กร	8,840	-	+8,840	-
<u>หัก</u> โครงการร่วมใจจากองค์กร	4,681	3,098	+1,583	+51.1
<u>หัก</u> เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างงาน	1,306	-	+1,306	-
<u>หัก</u> ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้ และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน (กลับรายการ)	(20,013)	82,703	-102,716	-124.2
<u>หัก</u> ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9	473	7,939	-7,466	-94.0
<u>หัก</u> ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเงินลงทุน	-	1,976	-1,976	-100.0
<u>บวก</u> กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(8,472)	(948)	-7,524	-793.7
<u>หัก</u> ผลขาดทุนสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิ	-	5,227	-5,227	-100.0
กำไร(ขาดทุน)ก่อนภาษีเงินได้	55,497	(146,087)	+201,584	+138.0
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	58,275	(147,168)	+205,443	+139.6
กำไร(ขาดทุน)ต่อหุ้น (บาท)	26.70	(67.42)	+94.12	+139.6

		ม.ค.-ธ.ค.			
		2564	2563	เปลี่ยนแปลง	
				ล้านบาท	%
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ					
EBITDA	(ล้านบาท)	(4,908)	(8,965)	+4,057	+45.3
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	0.19	3.54	-3.35	-94.6
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	9,908	21,116	-11,208	-53.1
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	1,276	13,726	-12,450	-90.7
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	12.9	65.0		-52.1
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-กม.)	2.48	2.13	+0.35	+16.9
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	581	1,015	-434	-42.8
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	547	595	-48	-8.1
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	94.1	58.6		+35.5
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	128,600	161,096	-32,496	-20.2
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-กม.)	19.12	11.03	+8.09	+73.3
เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 31 ธ.ค.	(ลำ)	67	83	-16	-19.3
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	40,533	84,685	-44,152	-52.1
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	5.3	7.2	-1.9	-26.4
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD	: THB	31.9771	31.2937	+0.6834	+2.2
1 EUR	: THB	37.8123	35.6769	+2.1354	+6.0
100 JPY	: THB	29.1454	29.3258	-0.1804	-0.6
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	82.54	74.11	+8.43	+11.4

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

สินทรัพย์ งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีสินทรัพย์รวมจำนวน 162,659 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2563 จำนวน 46,830 ล้านบาท (22.4%) สาเหตุหลักเกิดจาก

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	31 ธ.ค.2564		31 ธ.ค.2563		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	5,122	3.1	7,961	3.8	-2,839	-35.7
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	4,321	2.7	164	0.1	+4,157	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	17,456	10.7	14,398	6.9	+3,058	+21.2
สินทรัพย์หมุนเวียน	26,899	16.5	22,523	10.8	+4,376	+19.4
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	34,443	21.2	42,093	20.1	-7,650	-18.2
สินทรัพย์สิทธิการเช่า	62,326	38.3	110,921	52.9	-48,595	-43.8
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	38,991	24.0	33,952	16.2	+5,039	+14.8
รวมสินทรัพย์	162,659	100.0	209,489	100.0	-46,830	-22.4

- สินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 4,376 ล้านบาท (19.4%) สาเหตุหลักเกิดจากลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่นและค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าเพิ่มขึ้น รวมทั้งสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย เพิ่มขึ้น 4,157 ล้านบาท จากการจัดประเภทเครื่องบิน และเครื่องยนต์ ซึ่งอยู่ระหว่างการประกาศขายและการดำเนินการหาผู้ซื้อ รวมทั้งที่ดินและอาคารสำนักงานที่ได้รับการอนุมัติให้ประกาศขายและดำเนินการหาผู้ซื้อแล้ว จากที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ มาเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย ในขณะที่ในระหว่างปีมีการโอนกรรมสิทธิ์เครื่องบิน เครื่องยนต์ และที่ดินและอาคารบางส่วนให้แก่ผู้ซื้อแล้ว (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 10, 12) ในขณะที่เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง 2,839 ล้านบาท (35.7 %) จากการนำไปในการดำเนินกิจการ

- ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สุทธิ ลดลงจำนวน 7,650 ล้านบาท (18.2%) สาเหตุหลักจากการจัดประเภทเครื่องบิน เครื่องยนต์ รวมทั้งที่ดินและอาคาร ที่ได้รับการอนุมัติให้ประกาศขายและดำเนินการหาผู้ซื้อ ไปเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย ตามที่ได้กล่าวแล้วข้างต้น

- สินทรัพย์สิทธิการเช่า ซึ่งประกอบด้วยสินทรัพย์ตามสัญญาเช่าเงินทุนและภาระผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสัญญาเช่าดำเนินงานสินทรัพย์ถาวรอื่นลดลง 48,595 ล้านบาท สาเหตุหลักจากการปรับลดมูลค่าสิทธิการเช่าตามสัญญาเช่าใหม่ตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในหนังสือข้อตกลงหรือสัญญาเช่าใหม่ของแต่ละสัญญาเช่ากับผู้ให้เช่าเครื่องบิน ในขณะที่ บริษัทบันทึกกลับรายการผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบินสินทรัพย์สิทธิการเช่าในปี 2564

หนี้สิน งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีหนี้สินรวมจำนวน 229,317 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2563 จำนวน 107,407 ล้านบาท (31.9%) สาเหตุหลักเกิดจาก

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	31 ธ.ค.2564		31 ธ.ค.2563		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ หนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของ หนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน	45,680	19.9	82,598	24.5	-36,918	-44.7
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	594	0.3	218,802	65.0	-218,208	-99.7
หนี้สินระยะยาว	139,267	60.7	-	-	+139,267	-
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	43,776	19.1	35,324	10.5	+8,452	+23.9
รวมหนี้สิน	229,317	100.0	336,724	100.0	-107,407	-31.9

- หนี้สินหมุนเวียนลดลง 36,918 ล้านบาท (44.7%) สาเหตุหลักจากเงินกู้ระยะสั้นลดลง 14,990 บาท จากการเปลี่ยนกลุ่มไปอยู่กลุ่มเงินกู้ยืมระยะยาวตามแผนฟื้นฟูกิจการ และการจัดประเภทใหม่ของ เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นบางส่วน ที่บริษัทได้รับคำสั่งเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ถึงที่สุดแล้ว ไปเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้ไม่หมุนเวียนอื่น จำนวนรวม 19,560 ล้านบาท

- หนี้สินระยะยาวรวมส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี ลดลง 78,941 ล้านบาท (36.1%) เป็นผลจากการวัดมูลค่าหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่ และการวัดมูลค่าหนี้สินทางการเงิน ในส่วนของหุ้นกู้ทั้งจำนวน และเงินกู้ยืมระยะยาวที่บริษัทฯ ได้รับคำสั่งเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์แล้ว (หมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 18, 19)

- หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ เพิ่มขึ้น 8,452 ล้านบาท (23.9%) สาเหตุหลักเกิดจากเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้ไม่หมุนเวียนอื่น เพิ่มขึ้น 19,560 ล้านบาท จากการจัดประเภทใหม่ โดยรับโอนมาจากกลุ่มหนี้สินหมุนเวียน ในขณะที่ปรับลดการประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับผลประโยชน์พนักงาน 10,159 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 31 ธันวาคม 2564 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีส่วนของผู้ถือหุ้นติดลบจำนวน 66,658 ล้านบาท ติดลบลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2563 จำนวน 60,578 ล้านบาท เนื่องจากในปี 2564 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิ

4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

เศรษฐกิจโลกเริ่มทยอยฟื้นตัวดีขึ้นอย่างค่อยเป็นค่อยไป โดยแต่ละภูมิภาคจะมีความแตกต่างกันน้อยลง เนื่องจากหลายประเทศสามารถควบคุมการแพร่ระบาดได้ดีและรวดเร็วยิ่งขึ้น ถึงแม้ว่าจะมีความเสี่ยงที่กำลังเผชิญกับการระบาดระลอกใหม่ของ COVID-19 สายพันธุ์ Omicron ที่มีการแพร่ระบาดตั้งแต่ปลายเดือนพฤศจิกายน 2564 และแพร่กระจายไปทั่วโลก จนต้องกลับมาใช้มาตรการควบคุมอย่างเข้มงวดอีกครั้ง และอาจส่งผลกระทบต่อ การฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลกในช่วงแรกของปี 2565 ซึ่งบางประเทศกำลังเปลี่ยนผ่านจากการรับมือกับการแพร่ระบาดของ COVID-19 (Pandemic) ไปสู่การเป็นโรคประจำถิ่น (Endemic) อย่างไรก็ดี การระบาดของสายพันธุ์ Omicron นี้เองเป็นสาเหตุที่ทำให้หลายประเทศเร่งดำเนินการฉีดวัคซีนเข็มกระตุ้น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพวัคซีน ลด ความรุนแรงหรืออัตราการเสียชีวิต และต้องการหยุดการระบาดให้ได้โดยเร็ว แต่ยังมีความเสี่ยงหากวัคซีนไม่ สามารถยับยั้งการระบาดรุนแรงของสายพันธุ์ Omicron ได้ จนทำให้สถานการณ์การแพร่ระบาดเกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว และยืดเยื้อลุกลามเป็นวงกว้างมากขึ้นหรือต้องกลับมาล็อกดาวน์อีก จะกลายเป็นปัญหาต่อการฟื้นตัวของ เศรษฐกิจอย่างมีนัยยะสำคัญและอาจส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจโลกในภาพรวมในอนาคตได้ ซึ่งสมาคมขนส่งทาง อากาศระหว่างประเทศ (IATA) คาดการณ์ว่า การเดินทางทางอากาศทั่วโลกจะกลับมาสู่ภาวะปกติได้ในปี 2567 ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับความคืบหน้าในการฉีดวัคซีน และการกลับมาของนักท่องเที่ยวเป็นปัจจัยในการสนับสนุนการฟื้นตัว

สำหรับบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) นั้น มีแผนขับเคลื่อนธุรกิจตามแผนฟื้นฟูกิจการที่ศาลได้ เห็นชอบแล้วเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2564 ด้วยวิสัยทัศน์ใหม่ คือ สายการบินคุณภาพสูง ที่ให้บริการเต็มรูปแบบด้วย ความแข็งแกร่งของอัตลักษณ์ความเป็นไทย เชื่อมโยงประเทศไทยสู่ทั่วโลกและสร้างอัตราผลกำไรที่ได้อย่างต่อเนื่อง โดยมุ่งให้ความสำคัญกับลูกค้าเป็นศูนย์กลาง ความเป็นเลิศทางการค้า ความสามารถในการแข่งขันด้านต้นทุน มี ประสิทธิภาพสูงในด้านการปฏิบัติการและความปลอดภัย และเชื่อมโยงกับภูมิภาค บริษัทฯ มีความพร้อมให้บริการ ด้วยมาตรฐานความปลอดภัยและความสะอาด รวมถึงการบริการรูปแบบใหม่ที่ช่วยลดการสัมผัส เพื่อให้ผู้โดยสาร เกิดความมั่นใจ และรู้สึกปลอดภัยตลอดการเดินทาง อีกทั้งยังร่วมสนับสนุน โครงการ Phuket Sandbox และ นโยบายเปิดรับนักท่องเที่ยวของรัฐบาล รวมทั้งรองรับปริมาณความต้องการเดินทางที่เพิ่มมากขึ้น บริษัทฯ ได้เพิ่ม เที่ยวบินสู่ประเทศออสเตรเลีย โดยทำการบินตรงในเส้นทางกรุงเทพฯ-ซิดนีย์, ภูเก็ต-ซิดนีย์ และยังให้บริการเช่า เหมालำจากประเทศเกาหลีใต้ในเส้นทางปูซาน-กรุงเทพฯ ในช่วงไตรมาสที่ 1 ของปี 2565

5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

	ม.ค.-ธ.ค.				
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	2564	2563	2564	2563	
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)					
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.69	0.07	0.78	0.08
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)					
อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน	ร้อยละ	(122.92)	(98.30)	(114.38)	(95.38)
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ	ร้อยละ	232.09	(291.51)	263.70	(317.60)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	(55.14)	(241.54)	(60.11)	(272.36)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)					
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	33.37	(55.12)	34.86	(57.16)
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)					
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	(1.96)	(1.82)	(2.10)	(1.84)
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	(3.26)	(2.63)	(3.44)	(2.65)
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	(0.93)	(0.93)	(0.52)	(0.75)
อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA	เท่า	(25.66)	(29.09)	(45.69)	(36.67)
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน	เท่า	(0.67)	(0.49)	(0.36)	(0.29)

ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

อัตราส่วนสภาพคล่อง (Current Ratio)

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

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)

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

อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Total Debt to Equity)

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

อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย (Interest Coverage Ratio)

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

อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA (Net Debt to EBITDA)

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

อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (Debt Service Coverage Ratio)

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

6. รายการระหว่างกัน

6.1 บริษัทฯ มีรายการระหว่างกันที่สำคัญกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ และนิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 ดังนี้

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2563	
กระทรวงการคลัง	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 47.86 	1.กระทรวงการคลังจ่ายเงินจากสถาบันการเงินต่างประเทศ ให้บริษัทฯ กู้ต่อ <ul style="list-style-type: none"> - เงินกู้ยืมคงค้าง - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย - ดอกเบี้ยรอดัดบัญชี 	6,082.08 0.00 0.00 351.95	12,496.88 1,158.94 1,146.23 0.00	<p>กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกันหลังจากที่ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการและคำร้องขอแก้ไขแผนตามมติที่ประชุมของเจ้าหนี้เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2564 บริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับปรุงหนี้สำหรับหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายโดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงและพิจารณาว่าหนี้สินทางการเงินก่อนปรับปรุง และหลังปรับปรุงมีผลแตกต่างกันอย่างมีสาระสำคัญหรือไม่สำหรับหนี้สินทางการเงินที่มีผลแตกต่างกันอย่างมากระบบหนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยใช้วิธีการคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด ผลแตกต่างระหว่างมูลค่าตามบัญชีของหนี้สินทางการเงินก่อนปรับปรุงและมูลค่าปัจจุบันของหนี้สินทางการเงินที่คำนวณใหม่ บริษัทฯ ระบุเป็นกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ดอกเบี้ยจ่ายด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด หากหนี้สินทางการเงินดังกล่าวไม่มีผลแตกต่างกันมาก บริษัทฯ จะปรับปรุงกระแสเงินสดภายใต้เงื่อนไขใหม่โดยใช้อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม ผลแตกต่างที่เกิดขึ้นจะระบุเป็นกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ดอกเบี้ยจ่ายด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม</p> <ul style="list-style-type: none"> - อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2563 เป็นอัตราคิดนัดชำระ - อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2564 เป็นอัตราตาม ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการ (วันที่ 15 มิถุนายน 2564)

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2563	
		2.บริษัทฯ มีรายการเช่าที่ดินจากที่ ราชพัสดุ	8.03	8.47	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		3.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสาร เครื่องบิน ให้แก่ กระทรวงการคลัง - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.00 0.00	0.00 0.16	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
ธนาคารออมสิน	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้น รายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจ ควบคุมธนาคารออมสิน 	1.บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับ ธนาคารออมสินจำนวนเงิน 3,500 ล้านบาท มีการใช้วงเงินกู้ - ยอดเงินคงค้าง - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย	3,500.00 0.00 212.96 212.96	3,500.00 1.37 530.08 522.89	การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน <u>หมายเหตุ</u> - อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2563 เป็นอัตราคิดนัดชำระ - อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2564 เป็นอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตาม สัญญาเดิม
		2.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสาร เครื่องบิน ให้บริการเช่าพื้นที่ และบริการอื่นๆ แก่ธนาคาร ออมสิน - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.18 0.00	2.51 2.03	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2563	
ธนาคารเพื่อการส่งออกและ นำเข้าแห่งประเทศไทย	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย 	1.บริษัทฯ ทำสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวกับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย <ul style="list-style-type: none"> - ยอดเงินคงค้าง - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย - ดอกเบี้ยรอดัดบัญชี 	568.48	398.74 39.92 37.62 19.44	การกำหนดราคา/เงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ยเป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน <u>หมายเหตุ</u> - อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2563 เป็นอัตราคิดนัดชำระ - อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2564 เป็นอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม
		2.บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย จำนวนเงิน 1,500 ล้านบาท มีการใช้วงเงินกู้ <ul style="list-style-type: none"> - ยอดเงินคงค้าง - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย - ดอกเบี้ยรอดัดบัญชี 	1,452.83	1,500.00 1.50 170.67 165.38 11.93	การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน <u>หมายเหตุ</u> - อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2563 เป็นอัตราคิดนัดชำระ - อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2564 เป็นอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2563	
		3.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสาร เครื่องบินให้แก่ธนาคารเพื่อ การส่งออกและนำเข้าแห่ง ประเทศไทย - ยอดขายได้รวม	0.00	0.04	กำหนดราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย	<ul style="list-style-type: none"> ▪ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้น รายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจ ควบคุมธนาคารอิสลามแห่ง ประเทศไทย 	1.บริษัทฯ ทำสัญญาเงินกู้ยืม ระยะยาวกับธนาคารอิสลาม แห่งประเทศไทย - ยอดเงินคงค้าง - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผน ฟื้นฟู - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย - ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	1,195.37 54.06	2,500.00 253.72 233.68	<p>การกำหนดราคา/เงื่อนไขและอัตราดอกเบี้ยเป็นไปตามปกติของ ธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p> <p><u>หมายเหตุ</u> หลังจากที่ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟู กิจการและคำร้องขอแก้ไขแผนตามมติที่ประชุมของเจ้าหนี้เมื่อ วันที่ 19 พฤษภาคม 2564 บริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับปรุงมูลค่า สำหรับหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย โดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงและพิจารณาว่าหนี้สินทางการเงิน ก่อนปรับปรุง และหลังปรับปรุงมีผลแตกต่างกันอย่างมีสาระสำคัญ หรือไม่</p> <p>สำหรับหนี้สินทางการเงินที่มีผลแตกต่างกันอย่างมากจะรับรู้ หนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยใช้วิธีการคิดลด กระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด ผลแตกต่างระหว่างมูลค่า ตามบัญชีของหนี้สินทางการเงินก่อนปรับปรุงและมูลค่า ปัจจุบันของหนี้สินทางการเงินที่คำนวณใหม่ บริษัทฯ รับรู้เป็น กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ในงบกำไรขาดทุนและกำไร ขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ดอกเบี้ยจ่ายด้วยอัตราดอกเบี้ย</p>

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2563	
					<p>ตลาด หากหนี้สินทางการเงินดังกล่าวไม่มีผลแตกต่างอย่างมาก บริษัทจะปรับปรุงกระแสเงินสดภายใต้เงื่อนไขใหม่โดยใช้ อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม ผลแตกต่างที่เกิดขึ้นจะรับรู้เป็นกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ดอกเบี้ยจ่ายด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม</p> <ul style="list-style-type: none"> - อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี เป็นอัตราคิดนัดชำระ 2563 - อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2564 เป็นอัตราตาม ศาลมีคำสั่ง เห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการ (วันที่ 15 มิถุนายน 2564)

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2563	
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้ควบคุมธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) โดยผ่านทางธนาคารแห่งประเทศไทยและกองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาระบบสถาบันการเงิน 	1.บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) จำนวนเงิน 3,000 ล้านบาท มีการใช้วงเงินกู้ <ul style="list-style-type: none"> - ยอดเงินคงค้าง - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย 	2,260.73 63.84 63.84	2,260.73 0.86 284.66 260.69	การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน <u>หมายเหตุ</u> - อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2563 เป็นอัตราคิดนัดชำระ - อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2564 เป็นอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม
		2.บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) จำนวนเงิน 3,500 ล้านบาท มีการใช้วงเงินกู้ <ul style="list-style-type: none"> - ยอดเงินคงค้าง - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย 	3,500.00 128.63 128.63	3,500.00 385.11 378.00	การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน <u>หมายเหตุ</u> - อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2563 เป็นอัตราคิดนัดชำระ - อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2564 เป็นอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2563	
		3.บริษัทฯ ขายหุ้นกู้ให้แก่ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน) - มูลค่าหุ้นกู้ - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย - ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	832.00 6.80	832.00 32.15 33.33	<u>หมายเหตุ</u> - ปี2563 อัตราดอกเบี้ยสำหรับปีเป็นอัตราคิดนัดชำระ - ปี2564 บริษัทฯ ปรับปรุงวันครบกำหนดชำระและอัตรา ดอกเบี้ยของหุ้นกู้ให้เป็นไปตามแผนฟื้นฟูกิจการ ทั้งนี้ บริษัทได้ปรับปรุงเจ้าหนี้หุ้นกู้ทั้งหมดด้วยวิธีการทบทวนตัด จำหน่ายให้เป็นไปตามเงื่อนไขของแผนฟื้นฟูกิจการ
		4.บริษัทฯ ขายบริการให้เช่า สำนักงาน ตู้ ATM ค่าน้ำ-ไฟ และ Lease line แก่ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้ค้าง	3.30 0.22	3.05 0.11	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		5.บริษัทฯ ซ่อมบริการรับ-ส่ง เงิน สดของบริษัทฯ และจ่าย ค่าธรรมเนียมจัดจำหน่าย หุ้นกู้ ให้กับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้าง	2.84 0.13	3.92 0.15	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2563	
บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด และของบริษัทฯ 	1.บริษัทฯ ซื้อบริการฝากส่งไปรษณีย์ในประเทศและต่างประเทศ และซื้ออุปกรณ์จาก บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.14 - ยอดเจ้าหนี้ค้าง 0.00 		<ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.62 - ยอดเจ้าหนี้ค้าง 0.01 	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้แก่ บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 0.00 - ยอดลูกหนี้ค้าง 0.00 		<ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 0.22 - ยอดลูกหนี้ค้าง 0.00 	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลังซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย 	1.บริษัทฯ จ่ายค่าโฆษณา และส่งเสริมการขาย ให้แก่ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.00 - ยอดเจ้าหนี้ค้าง 0.24 		<ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.00 - ยอดเจ้าหนี้ค้าง 0.11 	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2563	
		2. บริษัทฯ ขยายบัตรโดยสาร เครื่องบิน และ ให้เช่า สำนักงานแก่การท่องเที่ยวแห่ง ประเทศไทย - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	10.15 1.13	18.17 0.73	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)	▪ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นราย ใหญ่ของบริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	1. บริษัทฯ จ่ายค่าโฆษณา ให้แก่ บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.00 0.87	1.63 0.87	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)	▪ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นราย ใหญ่ของ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	1. บริษัทฯ ซื้อมันนํ้ามันรถยนต์และ และน้ำมันหล่อลื่นจากบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.06 1.66	18.60 1.50	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2563	
		2.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสาร เครื่องบิน และให้บริการสอบ เทียบเครื่องมือวัด (AC Dielectric Tester) ให้แก่ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) - ยอดรายได้รวม	0.00	3.37	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ 	1.บริษัทฯ ประกอบกิจการและเช่าพื้นที่ในเขตท่าอากาศยานต่างๆ เพื่อใช้สำหรับจอดอากาศยาน จอดพาหนะ ขนถ่ายสินค้า เก็บอุปกรณ์ภาคพื้นดิน เก็บตู้คอนเทนเนอร์ ที่ทำการสำนักงาน สายการบิน และบริการอื่นๆ จากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้าง	8,642.18 891.05	4,577.76 892.59	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2563	
		<p>2.บริษัทฯ มีรายได้จากการขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และได้รับส่วนแบ่งรายได้ 2% จากการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน (Passenger Service Charges) ให้กับบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)</p> <p>- ยอดรายได้รวม 0.51</p> <p>- ยอดลูกหนี้ค้าง 13.97</p>			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)	<p>■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ</p>	<p>1.บริษัทฯ ขายหุ้นกู้ให้แก่ บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)</p> <p>- มูลค่าหุ้นกู้ 933.00</p> <p>- ดอกเบี้ยจ่าย 46.54</p> <p>- ดอกเบี้ยค้างจ่าย 49.47</p> <p>- ดอกเบี้ยรอดัดบัญชี 17.48</p>			<p>หมายเหตุ</p> <p>- ปี2563 อัตราดอกเบี้ยสำหรับปีเป็นอัตราคิดลดชำระ</p> <p>- ปี2564 บริษัทฯ ปรับปรุงวันครบกำหนดชำระและอัตราดอกเบี้ยของหุ้นกู้ให้เป็นไปตามแผนฟื้นฟูกิจการ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ปรับปรุงเจ้าหนี้หุ้นกู้ทั้งหมดด้วยวิธีการทบทวนตัดจำหน่ายให้เป็นไปตามเงื่อนไขของแผนฟื้นฟูกิจการ</p>

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2563	
		2.บริษัทฯ เช่าช่องสัญญาณ อินเทอร์เน็ตจาก บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.25 2.51	3.20 2.42	การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราคอกเบี้ยเป็นไปตามปกติของ ธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> ■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ 	1.บริษัทฯ ขายหุ้นกู้ให้แก่ บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) - มูลค่าหุ้นกู้ - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย - ดอกเบี้ยรอดัดบัญชี	415.00 7.11	415.00 15.93 16.80	<u>หมายเหตุ</u> - ปี2563 อัตราคอกเบี้ยสำหรับปีเป็นอัตราคิดนัดชำระ - ปี2564 บริษัทฯ ปรับปรุงวันครบกำหนดชำระและอัตราคอกเบี้ยของหุ้นกู้ให้เป็นไปตามแผนฟื้นฟูกิจการ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ปรับปรุงเจ้าหนี้หุ้นกู้ทั้งหมดด้วยวิธีการทบทวนตัดจำหน่ายให้เป็นไปตามเงื่อนไขของแผนฟื้นฟูกิจการ
		2.บริษัทฯ เช่าเส้นใยแก้วนำแสง จาก บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.42 7.07	7.47 6.23	การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราคอกเบี้ยเป็นไปตามปกติของ ธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคล หรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2563	
สถาบันการบินพลเรือน	<ul style="list-style-type: none"> ▪ กระทรวงการคลังซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมสถาบันการบินพลเรือน 	1.บริษัทฯ จัดส่งนักบินบริษัทฯ ไปอบรมด้านกิจการบิน จากสถาบันการบินพลเรือน <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.00 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 10.00 			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 55 ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - นายชาย เอี่ยมศิริ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด 	1.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ ให้แก่ บริษัทไทย - อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 6.62 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.99 			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2563	
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - นายสุวรธนะ สีนุญเรือง <p>บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการ ของ บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด</p>	<p>1.บริษัทฯ ซื้อมีบริการจัดส่ง พนักงานแรงงานภายนอก เพื่อปฏิบัติงานในบริษัทฯ จาก บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 178.60 - ยอดเจ้าหนี้ค้าง 128.93 - ค่าแรงจ่ายล่วงหน้า 0.00 			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		<p>2.บริษัทฯ ให้บริการเช่าพื้นที่ สำนักงานและอุปกรณ์ สำนักงาน ให้แก่บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 0.50 - ยอดลูกหนี้ค้าง 1.59 			
บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - นาวาอากาศตรี อนิรุต แสงฤทธิ์ 	<p>1.บริษัทฯ ให้บริการใช้เครื่องมือ และอุปกรณ์ในการฝึกอบรม ค้านการบิน และให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์ สำนักงาน ให้แก่ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด</p>			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2563	
	<p>ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการ ของ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด และเกษียณอายุจากบริษัทฯ เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2564</p> <p>- เรือโท สุพจน์ เจริญสุข บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่ง กรรมการ ของ บริษัท ไทย ไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2564</p> <p>- นางบุญกร อมรวิวัฒน์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่ง กรรมการ ของ บริษัท ไทย ไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัดเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2564</p>	<p>- ยอดรายได้รวม</p> <p>- ยอดลูกหนี้ค้าง</p>	15.08	20.23	
		2.บริษัทฯ ซ่อมบริการ การ ฝึกอบรมพนักงานต้อนรับบน เครื่องบิน จากบริษัท ไทย ไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด	0.39	0.45	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคา ตลาด
บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด (บริษัทย่อย)	<p>▪ บริษัทฯ ถือหุ้นผ่านบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเอส จำกัด ประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจ ควบคุม</p>	1.บริษัทฯ จ่ายค่าตอบแทน (Commission) จากการ จำหน่ายผลิตภัณฑ์ของบริการ เอื้องหลวง ให้แก่บริษัท ทัวร์- เอื้องหลวง จำกัด	0.00	0.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม			

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2563	
		2.บริษัทฯ ขายทัวร์เอื้องหลวง ให้แก่บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้ค้าง	0.04 1.55	11.79 1.55	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ร้อยละ 100 ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นายชาญศิลป์ ศรีณูชกร 	1.บริษัทฯ ซื้อบริการ Block Space จากบริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้าง	342.06 0.00	1,884.16 2.93	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับ บุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2563	
	<p>บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2563 และได้ลาออกจากตำแหน่งดังกล่าว โดยมิผลตั้งแต่วันที่ 16 มิถุนายน 2564</p> <ul style="list-style-type: none"> - นายสุวรธนะ สีนุญเรือง บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด - นางสาวปิยาณี สังข์ทอง บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด เมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2564 	<p>2.บริษัทฯ ให้บริการเช่าเครื่องบิน การบริการภาคพื้นดิน ลานจอด สนามบิน ค่าเบี่ยประกัน เครื่องบิน บัตรผ่านขึ้น เครื่องบิน พนักงานบินใช้ เครื่องบินจำลอง และอาหาร ขึ้นเครื่องบิน</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้ค้างจ่าย 	<p>1,323.53</p> <p>8,384.46</p>	<p>5,015.00</p> <p>7,763.06</p>	
บริษัท คอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท คอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด ประมาณร้อยละ 40 	<p>1.บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักของ บริษัท คอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด สำหรับผู้โดยสารของ บริษัทฯ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 	<p>0.00</p>	<p>0.00</p>	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2563	
บริษัท คริวการบินภูเก็ต จำกัด (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท คริวการบินภูเก็ต จำกัด ประมาณร้อยละ 30 	1.บริษัทฯ ซื้ออาหารและบริการจากบริษัท คริวการบินภูเก็ต จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.04 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 20.44 		99.02 20.52	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2.บริษัทฯ มีรายได้จากการขายวัตถุดิบและการให้บริการแก่บริษัท คริวการบินภูเก็ต จำกัด <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 0.00 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.00 		0.06 0.00	
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด ประมาณร้อยละ 30 ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - นางสาวปิยฉวี สังข์ทอง ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด 	1.บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักจากบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด สำหรับผู้โดยสารของบริษัทฯ <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.00 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 2.16 		5.69 2.16	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)		เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2563	
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บริษัทร่วมลงทุน)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และของบริษัทฯ ▪ บริษัทฯ ถือหุ้นประมาณร้อยละ 0.24 ในบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด 	1.บริษัทฯ ซื้อบริการนำร่อง (Navigation) และเช่าอุปกรณ์สื่อสารจากบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 145.30 - ยอดเจ้าหนี้ค้าง 105.14			กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้บริการขนส่งแก่บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด - ยอดรายได้รวม 0.00			

ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังมีรายการระหว่างกันที่เป็นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับบริการสาธารณูปโภคต่าง ๆ (ซึ่งประกอบด้วย ค่าไฟฟ้า ประปา และ โทรศัพท์) ที่บริษัทฯ มีการทำรายการกับหน่วยงานของรัฐ และ/หรือรัฐวิสาหกิจที่ทำหน้าที่เป็นผู้ให้บริการสาธารณูปโภคต่าง ๆ ดังกล่าว เป็นจำนวนเงิน 2.8 ล้านบาท สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564

หมายเหตุ ในปี 2564 บริษัทฯ ได้มีการเปลี่ยนแปลงความสัมพันธ์กับนิติบุคคลที่ได้แสดงไว้ในปี 2563 ได้แก่

บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (บริษัทร่วม) ในระหว่างวันที่ 21 กันยายน 2564 ถึง 25 พฤศจิกายน 2564 บริษัทฯ ได้จำหน่ายเงินลงทุนในบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ในราคาหุ้นละ 27.50 – 32.00 บาท คิดเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 718 ล้านบาท และ วันที่ 1 ธันวาคม 2564 กรรมการบริหารที่เป็นตัวแทนของบริษัทฯ ได้ลาออกจากการเป็นกรรมการบริหาร ด้วยเหตุนี้บริษัทจึงเปลี่ยนการจัดประเภทเงินลงทุนในบริษัทร่วมมาเป็นเงินลงทุนระยะยาวอื่นแสดงในสินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 โดยมีมูลค่ายุติธรรม 559 ล้านบาท

6.2 ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของรายการระหว่างกัน

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

6.3 ขั้นตอนการอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน

การเข้าทำรายการระหว่างกันข้างต้น เป็นไปตามธุรกิจปกติของบริษัทฯ และได้ดำเนินการอนุมัติตามขั้นตอนของบริษัทฯ ซึ่งมีมาตรการที่รัดกุม รวมทั้งกรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องนั้นๆ จะไม่มีส่วนในการอนุมัติการทำรายการ

6.4 นโยบายการทำรายการระหว่างกันในอนาคต

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