คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับไตรมาส 3 ปี 2565 สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

1. บทสรุปผู้บริหาร

ในไตรมาส 3 ของปี 2565 เศรษฐกิจโลกส่งสัญญาณชะลอตัว ทั้งจากการชะลอตัวอย่างมากของเศรษฐกิจของประเทศจีน และจากอัตราเงินเฟ้อที่เพิ่มขึ้นสูงมาก เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของราคาพลังงานเป็นสำคัญ โดยมีผลมาจากความขัดแย้งระหว่างประเทศ ทั้งความขัดแย้งระหว่างรัสเซียกับยูเครนที่เริ่มมาตั้งแต่ต้นปี 2565 และความขัดแย้งระหว่างจีนกับไต้หวันที่เกิดขึ้นในเดือนสิงหาคมที่ผ่านมา ธนาคารกลางหลายประเทศทั่วโลกเริ่มดำเนินนโยบายปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยการเงิน เพื่อควบคุมเงินเฟ้อที่ยังอยู่ในระดับสูง เช่น ธนาคารกลางสหรัฐ (FED) ส่งสัญญาณให้มีการขึ้นอัตราดอกเบี้ยอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศมีความผันผวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งการแข็งค่าของเงินดอลลาร์ ที่ปัจจุบันแตะระดับแข็งค่าที่สุดในรอบ 20 ปี เมื่อเทียบกับเงินสกุลหลัก ซึ่งมีผลสำคัญต่อการขยายตัวของเศรษฐกิจโลก

อย่างไรก็ตามอุตสาหกรรมการบินโลก ในไตรมาส 3 ของปี 2565 มีปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสารทั้งภาคธุรกิจและท่องเที่ยวระหว่างประเทศที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างมาก จากการที่หลายประเทศผ่อนคลายข้อจำกัดในการเดินทางมากขึ้นจนกลับมาเปิดประเทศอย่างเต็มรูปแบบได้อีกครั้ง เช่น ฮ่องกง ญี่ปุ่น และไต้หวัน ซึ่งเป็นประเทศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกที่กลับมาเปิดรับนักท่องเที่ยวต่างชาติช้ากว่าเมื่อเทียบกับประเทศอื่นๆ ที่อยู่ในภูมิภาคเดียวกัน ในขณะที่การขนส่งสินค้าได้รับผลกระทบจากสภาพเศรษฐกิจที่ชะลอตัว รวมถึงต้นทุนการดำเนินงานสูงขึ้นภายใต้แรงกดดันจากราคาน้ำมันที่สูงขึ้นและค่าเงินของแต่ละประเทศ โดยจากรายงานของสมาคมสายการบินเอเชียแปซิฟิก (AAPA) ในไตรมาส 3 ของปี 2565 มีจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นถึง 741.9% เมื่อเทียบกับปีก่อน ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้นจากปีก่อนถึง 539.7% และ 173.9% ตามลำดับ อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เพิ่มขึ้นจากปีก่อนซึ่งเท่ากับ 33.6% เป็น 78.6% ถึงแม้ประเทศจีนยังคงเน้นนโยบายโควิดเป็นศูนย์ก็ตาม ในขณะที่ปริมาณการขนส่งสินค้า (Revenue Freight Ton-Kilometers: RFTK) ลดลง 10% ขณะที่ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (Available Dead Load Kilometer: ADTK) เพิ่มขึ้น 3.5% อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) ลดลงจากปีก่อนซึ่งเท่ากับ 76.0% เป็น 66.0% สอดคล้องกับข้อมูลของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ที่รายงานว่า ปริมาณผู้โดยสารทางอากาศในอุตสาหกรรมโดยรวม มีการฟื้นตัวอย่างแข็งแกร่ง โดยมีสหรัฐอเมริกาเป็นผู้นำในการฟื้นตัว รองลงมาคืออินเดียและสหราชอาณาจักร ส่วนจีนและญี่ปุ่นฟื้นตัวช้ากว่า ซึ่งจากข้อมูล ณ เดือนกันยายน 2565 มีการขยายตัวของปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสารในช่วงเก้าเดือนแรกถึง 73.9% ในขณะที่ปริมาณการขนส่งสินค้าขยายตัวลดลง 6.0% เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน

เศรษฐกิจประเทศไทย ในไตรมาส 3 ของปี 2565 ได้ประโยชน์จากการเปิดประเทศเช่นเดียวกับหลายประเทศในภูมิภาคเอเชียที่เปิดรับนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่ไตรมาสก่อน สอดคล้องกับข้อมูลจำนวนนักท่องเที่ยวของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ในไตรมาส 3 มีจำนวน 3,608,085 คน เพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนที่ยังไม่เปิดประเทศรับนักท่องเที่ยว และเพิ่มขึ้นจากไตรมาสก่อนถึง 128% ส่งผลให้เศรษฐกิจไทยมีแนวโน้มฟื้นตัวจากการกระตุ้นภาคการท่องเที่ยวและการบริโภคของภาคเอกชน อาทิ โครงการ “ลดทั่วฟ้า บินทั่วไทย” โดยการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) ร่วมกับสมาคมสายการบินประเทศไทย มอบส่วนลด

ค่าบัตรโดยสารเครื่องบินมูลค่า 300 บาทต่อ 1 หมายเลขการจอง ให้แก่ผู้โดยสารสายการบินทั้ง 6 สายการบิน ได้แก่ สายการบินไทยสมายล์ สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส สายการบินไทยแอร์เอเชีย สายการบินนกแอร์ สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ สายการบินไทยเวียตเจ็ท เพื่อเป็นการสนับสนุนและกระตุ้นการเดินทางของนักท่องเที่ยวชาวไทยผ่านการเดินทางทางอากาศทั่วทุกภูมิภาคในประเทศในช่วงฤดูกาลท่องเที่ยวที่กำลังจะมาถึง อย่างไรก็ตาม เศรษฐกิจไทยยังคงมีความเปราะบาง จากแรงกดดันของอัตราเงินเฟ้อที่ยังคงเพิ่มขึ้น และการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยนโยบายของธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) ให้เข้าสู่ระดับที่เหมาะสมกับการขยายตัวของเศรษฐกิจอย่างมีเสถียรภาพในระยะยาว

ในส่วนของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จากความสำเร็จในการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ ประกอบกับประเทศต่างๆ เริ่มกลับมาเปิดประเทศ อุตสาหกรรมการบินทั่วโลกเริ่มกลับมาฟื้นตัว ส่งผลให้ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ มีรายได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้บริษัทฯ มีระดับกระแสเงินสดในการดำเนินกิจการที่เปลี่ยนแปลงไปในทางที่ดีขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ส่งผลให้ระดับความต้องการสินเชื่อใหม่ลดลงจากเดิม คณะผู้บริหารแผนฯ จึงได้ยื่นคำร้องขอแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการต่อเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2565 โดยมีสาระสำคัญในส่วนของการปรับโครงสร้างหนี้และโครงสร้างทุน และวันที่ 1 กันยายน 2565 เจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ได้มีการจัดการประชุมเจ้าหนี้ของบริษัทฯ ซึ่งที่ประชุมมีมติยอมรับข้อเสนอการขอแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการตามที่ผู้บริหารแผนเสนอ จนเมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบการแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ

ไตรมาส 3 ของปี 2565 จากการเติบโตของปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสารที่เพิ่มสูงขึ้น บริษัทฯ มีการเพิ่มความถี่เที่ยวบินในเส้นทางระหว่างประเทศ ได้แก่ แฟรงเฟิร์ต ลอนดอน มิวนิก ซูริค โคเปนเฮเกน โซล สิงคโปร์ กัวลาลัมเปอร์ จาการ์ตา เดนปาซาร์ และเปิดให้บริการเส้นทางบินเพิ่มเติม ได้แก่ โตเกียว (ฮาเนดะ) บรัสเซลส์ เจดดาห์ เพื่อรองรับความต้องการเดินทางของผู้โดยสารและสนับสนุนการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ โดยในไตรมาสนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีเครื่องบินใช้งานอยู่ทั้งสิ้น 61 ลำ โดยมีอัตราการใช้ประโยชน์ของเครื่องบิน 11.4 ชั่วโมง มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้น 365.8% ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้นถึง 3,532.5% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 77.0% สูงกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ยที่ 9.9% และมีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 2.68 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 2,580% สำหรับด้านการขนส่งสินค้ามีปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ADTK) สูงกว่าปีก่อน 341.5% ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) สูงกว่าปีก่อน 183.9% อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ยเท่ากับ 59.1% ขณะที่ปีก่อนเฉลี่ยเท่ากับ 91.9%

ผลการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว ในไตรมาส 3 ปี 2565 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน 3,920 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 9,230 ล้านบาท (173.8%) นับเป็นไตรมาสแรกตั้งแต่มีสถานการณ์แพร่ระบาดของโรค COVID-19 ที่บริษัทฯ กลับมามีผลกำไรจากการดำเนินงาน โดยมีรายได้รวมทั้งสิ้น 32,860 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 28,043 ล้านบาท (582.2%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าเพิ่มขึ้น 27,656 ล้านบาท (855.2%) จากการที่บริษัทฯ กลับมาเปิดเส้นทางบินในภูมิภาคต่างๆ มากขึ้นทั้งในยุโรป เอเชีย และออสเตรเลีย พร้อมทั้งยังมีการเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินมากขึ้น โดยมีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ยอยู่ที่ 77.0% ประกอบกับมีรายได้จากการบริการอื่นๆ เพิ่มขึ้น 378 ล้านบาท (25.5%) จากเที่ยวบินลูกค้าที่เพิ่มขึ้น และมีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 28,940 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 18,813 ล้านบาท

(185.8%) จากค่าใช้จ่ายดำเนินงานที่แปรผันตามปริมาณการผลิตและ/หรือปริมาณการขนส่งเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งค่าน้ำมันเครื่องบินที่เพิ่มสูงขึ้นมาก จากราคาน้ำมันที่สูงกว่าปีก่อนถึง 80.3% ในขณะที่ค่าบุคลากรลดลงจากการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการและมีการควบคุมการใช้จ่ายให้มีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้มีต้นทุนทางการเงินจำนวน 3,672 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 2,160 ล้านบาท (142.9%) เนื่องจากปีก่อนมีการปรับปรุงดอกเบี้ยจ่ายตามแผนฟื้นฟูกิจการ

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว ส่วนใหญ่เกิดจากขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากการตีมูลค่าทางบัญชี เนื่องจากการอ่อนค่าของเงินบาท และผลขาดทุนจากด้อยค่าของสินทรัพย์ ถึงแม้จะมีกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ และกำไรจากการขายทรัพย์สิน โดยในไตรมาส 3 ปี 2565 มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว-สุทธิ เป็นค่าใช้จ่ายรวม 5,212 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนเป็นรายได้จำนวน 46,851 ล้านบาท ส่งผลให้บริษัทฯและบริษัทย่อยขาดทุนสุทธิ จำนวน 4,780 ล้านบาท ขาดทุนสูงกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 44,774 ล้านบาท โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 4,785 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 2.19 บาท ในขณะที่ปีก่อนกำไรต่อหุ้น 18.32 บาท แต่มี EBITDA หลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขสัญญาเช่า เป็นกำไรจำนวน 6,181 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 9,281 ล้านบาท

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานไตรมาส 3 ปี 2565

งบการเงินรวมสำหรับไตรมาส 3 ปี 2565 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 ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) - งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

	ก.ค.-ก.ย.			
	2565	2564	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	**32,860**	**4,817**	**+28,043**	**+582.2**
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	24,463	641	+23,822	+3,716.4
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์	6,427	2,593	+3,834	+147.9
- รายได้กิจการอื่น	1,861	1,483	+378	+25.5
- อื่นๆ	109	100	+9	+9.0
ค่าใช้จ่ายรวม	**28,940**	**10,127**	**+18,813**	**+185.8**
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	12,871	1,214	+11,657	+960.2
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	16,069	8,913	+7,156	+80.3
กำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	**3,920**	**(5,310)**	**+9,230**	**+173.8**
ต้นทุนทางการเงิน	3,672	1,512	+2,160	+142.9
กำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	**248**	**(6,822)**	**+7,070**	**+103.6**
กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้	420	52,055	-51,635	-99.2
กำไรจากการขายทรัพย์สิน	121	585	-464	-79.3
โครงการร่วมใจจากองค์กร	50	(85)	+135	+158.8
ส่วนแบ่งกำไร(ขาดทุน)จากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	10	(4)	+14	+350.0
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 (กลับรายการ)	4	(47)	+51	+108.5
การปรับปรุงผลประโยชน์พนักงานจากการปรับโครงสร้างองค์กร	-	(236)	+236	+100.0
กำไรจากการขายเงินลงทุน	-	104	-104	-100.0
เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างงาน	(1)	(616)	+615	+99.8
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน	(4)	(18)	+14	+77.8
ขาดทุนจากการขายเครื่องบิน	(14)	-	-14	-
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(5,798)	(4,887)	-911	-18.6
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	(4,964)	40,029	-44,993	-112.4
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	(4,780)	39,994	-44,774	-112.0
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	**(4,785)**	**39,996**	**-44,781**	**-112.0**
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	(2.19)	18.32	-20.51	-112.0

		ก.ค.-ก.ย.			
		2565	2564	เปลี่ยนแปลง	
				ล้านบาท	%
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ					
EBITDA - Lease Payment	(ล้านบาท)	6,181	(3,100)	+9,281	+299.4
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	2.68	0.10	+2.58	+2,580.0
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	11,174	2,399	+8,775	+365.8
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	8,609	237	+8,372	+3,532.5
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	77.0	9.9		+67.2
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-ก.ม.)	2.83	2.64	+0.19	+7.2
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	596	135	+461	+341.5
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	352	124	+228	+183.9
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	59.1	91.9		-32.8
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	92,229	29,871	+62,358	+208.8
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-กม.)	17.93	20.42	-2.49	-12.2
จำนวนเครื่องบิน ณ 30 ก.ย.	(ลำ)	91	103	-12	-11.7
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	54,958	10,343	+44,615	+431.4
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	11.4	4.1	+7.3	+178.0
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		36.4147	32.9179	+3.4968	+10.6
1 EUR : THB		36.6730	38.8066	-2.1336	-5.5
100 JPY : THB		26.3435	29.9253	-3.5818	-12.0
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	146.53	81.25	+65.28	+80.3

หมายเหตุ : EBITDA - Lease Payment = รายได้ (ไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ และกำไรจากการขายเงินลงทุน) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 และผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ) หักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขสัญญาเช่าทั้งในส่วนของเครื่องบิน และอื่นๆ

สรุปผลการดำเนินงาน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ("บริษัทฯ") และบริษัทย่อย

รายได้

ในไตรมาส 3 ปี 2565 **บริษัทฯ และบริษัทย่อย** มีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) จำนวน 32,860 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 28,043 ล้านบาท (582.2%) โดยมีรายละเอียดของรายได้ดังนี้

- **รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน**

รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินมีจำนวน 24,463 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 23,822 ล้านบาท (3,716.4%) เนื่องจากปีก่อนยังไม่ได้ทำการบินเที่ยวบินประจำ รายได้มาจากเที่ยวบินพิเศษและเริ่มให้บริการเที่ยวบินสนับสนุนนโยบายภูเก็ต Sandbox เท่านั้น โดย

- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 3,532.5% คิดเป็นเงินประมาณ 22,000 ล้านบาท เมื่อเทียบกับปีก่อนที่บริษัทฯ ยังไม่สามารถดำเนินการบินได้ตามปกติ ในขณะที่มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 365.8% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 77.0% สูงกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ย 9.9% โดยบริษัทฯ มีการเพิ่มจำนวนเที่ยวบิน และเส้นทางบินที่ให้บริการเพื่อรองรับปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นมาอย่างต่อเนื่อง

- รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) เท่ากับ 2.83 บาท เพิ่มขึ้น 0.19 บาท (7.2%) หรือประมาณ 1,600 ล้านบาท

- **รายได้จากการขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์**

รายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณียภัณฑ์ จำนวน 6,427 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3,834 ล้านบาท (147.9%) เป็นผลจากปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) เพิ่มขึ้น 183.9% คิดเป็นเงินประมาณ 4,700 ล้านบาท ประกอบกับมีรายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าประกันภัย) เท่ากับ 17.93 บาท ลดลง 2.49 บาท (12.2%) หรือประมาณ 900 ล้านบาท โดยมีอัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ย 59.1% ต่ำกว่าปีก่อนที่เฉลี่ย 91.9%

- **รายได้กิจการอื่น** ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจ ได้แก่การบริการภาคพื้น ครัวการบิน การบริการคลังสินค้า และรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่นๆ รวมจำนวน 1,861 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 378 ล้านบาท (25.5%) สาเหตุหลักเกิดจากจำนวนสายการบินลูกค้าที่เพิ่มขึ้น

ค่าใช้จ่าย

ในไตรมาส 3 ปี 2565 **บริษัทฯ และบริษัทย่อย** มีค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) 28,940 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 18,813 ล้านบาท (185.8%) สาเหตุหลักเนื่องจากการขยายการผลิต โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- **ค่าน้ำมันเครื่องบิน** จำนวน 12,871 ล้านบาท คิดเป็น 44.5% ของค่าใช้จ่ายรวม เพิ่มขึ้น 11,657 ล้านบาท (960.2%) เป็นผลมาจากจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น ทำให้มีปริมาณการใช้น้ำมันสูงกว่าปีก่อน ประกอบกับราคาน้ำมันเฉลี่ยสูงกว่าปีก่อน 80.3% รวมทั้งเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอ่อนค่าลงเมื่อเทียบกับปีก่อน ทำให้ค่าน้ำมันเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทเพิ่มขึ้น

- **ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน** มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 16,069 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 7,156 ล้านบาท (80.3%) โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ก.ค.-ก.ย.			
	2565	2564	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
ค่าใช้จ่าย				
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	1,930	1,956	-26	-1.3
ค่าบริการการบิน	2,638	540	+2,098	+388.5
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	728	163	+565	+346.6
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	3,287	1,573	+1,714	+109.0
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	2,336	2,711	-375	-13.8
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	1,645	248	+1,397	+563.3
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	862	21	+841	+4,004.8
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	1,370	152	+1,218	+801.3
ค่าใช้จ่ายอื่น	1,273	1,549	-276	-17.8
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	**16,069**	**8,913**	**+7,156**	**+80.3**

สรุปค่าใช้จ่ายที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญได้แก่

- ค่าใช้จ่ายในส่วนที่แปรผันตามปริมาณการผลิตและ/หรือ ปริมาณการขนส่ง และ/หรือจำนวนผู้โดยสาร (Variable Cost) ซึ่งประกอบด้วย ค่าบริการการบิน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา รวมทั้งค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ที่ค่าเช่าเครื่องบินคำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง(Power by the Hour) ตามที่บริษัทฯ ได้จัดทำข้อตกลง (Letter of Intent :LOI) กับผู้ให้เช่าเครื่องบิน รวมทั้งสิ้น จำนวน 10,530 ล้านบาท สูงกว่าช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน 7,833 ล้านบาท (290.4%)
- ค่าใช้จ่ายคงที่ (Fixed Cost) ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และค่าใช้จ่ายอื่น มีจำนวนรวม 5,539 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 677 ล้านบาท (10.9%) โดยมีรายละเอียดดังนี้
  - ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน (ไม่รวมสำรองเงินชดเชยพนักงานที่เข้าร่วมโครงการร่วมใจจากองค์กร เงินชดเชยกรณีเลิกจ้าง และรายการปรับปรุงผลประโยชน์พนักงานจากการปรับโครงสร้างองค์กร) มีจำนวน 1,930 ล้านบาท ลดลง 26 ล้านบาท (1.3%) สาเหตุหลักเกิดจากจำนวนพนักงานประจำและพนักงาน Outsource ที่ลดลงจากการปรับลดขนาดโครงสร้างองค์กร รวมทั้งมีการปรับปรุงสวัสดิการพนักงานให้สอดคล้องกับธุรกิจและอุตสาหกรรม ตามแผนฟื้นฟูกิจการ
  - ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย มีจำนวน 2,336 ล้านบาท ลดลง 375 ล้านบาท (13.8%) สาเหตุหลักจากการปรับปรุงมูลค่าสิทธิการใช้ตามการเปลี่ยนแปลงสัญญาเช่าเครื่องบินตามแผนฟื้นฟูกิจการ

- **ต้นทุนทางการเงิน** จำนวน 3,672 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,160 ล้านบาท (142.9%) สาเหตุหลักเกิดจากในปีก่อนมีการปรับลดดอกเบี้ยจ่ายค้างจ่ายของหุ้นกู้ให้เป็นไปตามที่ระบุไว้ในแผนฟื้นฟู

กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ จำนวน 420 ล้านบาท ประกอบด้วยกำไรจากการตัดรายการหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีทุนตัดจำหน่าย ขาดทุนจากการปรับปรุงสินทรัพย์และหนี้สินตามการแก้ไขสัญญาเช่า และขาดทุนจากการการบอกยกเลิกสัญญาที่มีภาระเกินควรกว่าประโยชน์ที่จะพึงได้ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4.4)

โครงการร่วมใจจากองค์กร Mutual Separation Plan ("MSP") จากการปรับลดประมาณการภาษีของพนักงานที่เข้าโครงการ MSP B, C และ D จำนวน 50 ล้านบาท ตามการจ่ายจริง

กำไรจากการขายทรัพย์สิน จำนวน 121 ล้านบาท โดยเป็นกำไรจากการขายที่ดินและอาคารสำนักงานสีลม จำนวน 45 ล้านบาท ขายเครื่องยนต์ จำนวน 59 ล้านบาท ขายเครื่องบินฝึกจำลอง A330-300 จำนวน 12 ล้านบาท และจากการขายทรัพย์สินอื่นๆ

ขาดทุนจากการขายเครื่องบิน จำนวน 14 ล้านบาท จากการขายเครื่องบิน B747-400 จำนวน 1 ลำ

เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างงาน จำนวน 1 ล้านบาท โดยเป็นการจ่ายค่าชดเชยพนักงานกรณีเลิกจ้างพนักงานที่ต่างประเทศ อันเนื่องมาจากบริษัทฯ เข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ มีความจำเป็นต้องปรับปรุงองค์กรทุกๆ ด้านเพื่อลดต้นทุนและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน ตลอดจนบริหารจัดการกระแสเงินสดให้เป็นไปตามแผนฟื้นฟูกิจการ

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน จำนวน 4 ล้านบาท จากการตัดจำหน่ายอะไหล่ที่เสื่อมสภาพไม่สามารถใช้งานได้แล้ว

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 (กลับรายการ) จำนวน 4 ล้านบาท

ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ จำนวน 5,798 ล้านบาท ประกอบด้วย ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Loss) จำนวน 5,777 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการปรับยอดเงินกู้รวมหนี้สินตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสินทรัพย์หนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวดจากการที่เงินบาทต่อเงินสกุลดอลล่าร์สหรัฐฯ อ่อนค่าเมื่อเทียบ ณ 30 กันยายน 2565 กับ ณ 31 ธันวาคม 2564 และขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Loss) จำนวน 21 ล้านบาท

- **ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม** มีจำนวน 10 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 14 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดดังนี้

  - บริษัทฯ ลดสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และเปลี่ยนการจัดประเภทจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมเป็นเงินลงทุนระยะยาวอื่น จึงไม่ต้องรับรู้ผลกำไร/ ขาดทุนอีกต่อไป ในขณะที่ปีก่อนรับรู้ส่วนแบ่งกำไรใน บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 4 ล้านบาท
  - ส่วนแบ่งกำไรในบริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด 4 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุน 4 ล้านบาท
  - ส่วนแบ่งกำไรใน บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด 5 ล้านบาท เท่ากันกับปีก่อน
  - ส่วนแบ่งกำไรในบริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ตโฮเต็ล จำกัด 1 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุน 10 ล้านบาท

EBITDA หลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขสัญญาเช่า (EBITDA - Lease payment) ของไตรมาส 3 ปี 2565 มีกำไรจำนวน 6,181 ล้านบาท เปรียบเทียบกับปีก่อนซึ่งขาดทุน 3,100 ล้านบาท มีกำไรเพิ่มขึ้น 9,281 ล้านบาท

สรุปผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย 9 เดือนแรกของปี 2565 (1 มกราคม - 30 กันยายน 2565)

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) - งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

	ม.ค.-ก.ย.			
	2565	2564	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	**65,567**	**14,837**	**+50,730**	**+341.9**
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	42,328	2,529	+39,799	+1,573.7
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์	18,062	6,435	+11,627	+180.7
- รายได้กิจการอื่น	4,810	4,058	+752	+18.5
- อื่นๆ	367	1,815	-1,448	-79.8
ค่าใช้จ่ายรวม	**66,115**	**31,592**	**+34,523**	**+109.3**
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	26,064	2,933	+23,131	+788.6
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	40,051	28,659	+11,392	+39.8
ขาดทุนจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	**(548)**	**(16,755)**	**+16,207**	**+96.7**
ต้นทุนทางการเงิน	8,965	4,371	+4,594	+105.1
ขาดทุนจากการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	**(9,513)**	**(21,126)**	**+11,613**	**+55.0**
กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้	7,415	60,730	-53,315	-87.8
โครงการร่วมใจจากองค์กร	683	(5,150)	+5,833	+113.3
กำไรจากการขายทรัพย์สิน	579	626	-47	-7.5
การปรับปรุงผลประโยชน์พนักงานจากการปรับโครงสร้างองค์กร	237	8,087	-7,850	-97.1
กำไรจากการขายเครื่องบิน	144	172	-28	-16.3
กำไรจากการขายเงินลงทุน	16	2,202	-2,186	-99.3
ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	(7)	(68)	+61	+89.7
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้ และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน	(12)	18,440	-18,452	-100.1
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9	(99)	116	-215	-185.3
เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างงาน	(116)	(1,239)	+1,123	+90.6
ปรับปรุงจำนวนไมล์สะสม	(628)	-	-628	-
ปรับปรุงรายการที่เกี่ยวข้องกับการปรับมูลค่าสินทรัพย์สิทธิการใช้เครื่องบิน	(656)	-	-656	-
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(8,744)	(11,197)	+2,453	+21.9
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	(10,701)	51,593	-62,294	-120.7
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	(11,237)	51,115	-62,352	-122.0
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	**(11,253)**	**51,121**	**-62,374**	**-122.0**
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	(5.16)	23.42	-28.58	-122.0

		ม.ค.-ก.ย.			
		2565	2564	เปลี่ยนแปลง	
				ล้านบาท	%
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ					
EBITDA – Lease Payment	(ล้านบาท)	6,411	(4,012)	+10,423	+259.8
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	5.71	0.82	+4.89	+596.3
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	26,153	6,469	+19,684	+304.3
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	15,975	897	+15,078	+1,680.9
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	61.1	13.9		+47.2
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-ก.ม.)	2.63	2.78	-0.15	-5.4
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	1,375	332	+1,043	+314.2
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	931	331	+600	+181.3
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	67.7	99.7		-32.0
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	244,508	82,980	+161,528	+194.7
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-กม.)	19.14	19.13	+0.01	+0.1
จำนวนเครื่องบิน ณ 30 ก.ย.	(ลำ)	91	103	-12	-11.7
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	131,174	33,163	+98,011	+295.5
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	9.8	4.7	+5.1	+108.5
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		34.6215	31.5100	+3.1115	+9.9
1 EUR : THB		36.8023	37.6893	-0.8870	-2.4
100 JPY : THB		27.1198	29.0659	-1.9461	-6.7
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	138.98	73.94	+65.04	+88.0

หมายเหตุ : EBITDA - Lease Payment = รายได้ (ไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ และกำไรจากการขายเงินลงทุน) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 และผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ) หักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขสัญญาเช่าทั้งในส่วนของเครื่องบิน และอื่นๆ

ในงวด 9 เดือนแรกของปี 2565 บริษัทฯ และบริษัทย่อยขาดทุนจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงินไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียวจำนวน 548 ล้านบาท ขาดทุนต่ำกว่าปีก่อน 16,207 ล้านบาท (96.7%)

รายได้รวมไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียวจำนวน 65,567 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 50,730 ล้านบาท (341.9%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากกิจการขนส่งเพิ่มขึ้น 51,426 ล้านบาท (573.7%) โดยมีรายได้จากค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกินเพิ่มขึ้น 1,573.7% จากปริมาณการขนส่งผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น ถึงแม้จะมีรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) ต่ำกว่าปีก่อน เนื่องจากปีก่อนส่วนใหญ่เป็นเที่ยวบินพิเศษ ส่วนรายได้จากค่าระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์เพิ่มขึ้น 180.7% มีสาเหตุหลักจากปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) เพิ่มขึ้น 181.3% และมีรายได้พัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วยเพิ่มขึ้น 0.1% นอกจากนี้ รายได้จากกิจการอื่นๆ เพิ่มขึ้น 18.5% สาเหตุหลักเกิดจากจำนวนสายการบินลูกค้าที่เพิ่มขึ้น

ค่าใช้จ่ายรวมไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียวจำนวน 66,115 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 34,523 ล้านบาท (109.3%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าน้ำมันเครื่องบินที่เพิ่มขึ้น 23,131 ล้านบาท (788.6%) ทั้งจากปริมาณการใช้ที่เพิ่มขึ้นตามปริมาณการผลิต และจากราคาน้ำมันเฉลี่ยที่เพิ่มขึ้นถึง 88% ประกอบกับค่าใช้จ่ายดำเนินงานในส่วนที่แปรผันตามปริมาณการผลิต/การขนส่งเพิ่มขึ้นตามปริมาณการผลิตที่เพิ่มขึ้น ในส่วนค่าใช้จ่ายคงที่ลดลง 23.5% ทั้งจากค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานที่ลดลง 18.2% จากการปรับลดขนาดองค์กรตามแผนฟื้นฟูกิจการ ประกอบกับการควบคุมการใช้จ่ายให้มีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว ส่วนใหญ่เกิดจากขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ และผลขาดทุนจากด้อยค่าของสินทรัพย์ ถึงแม้จะมีกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ การปรับโครงสร้างองค์กรและโครงสร้างค่าตอบแทนบุคลากร และกำไรจากการขายเงินลงทุนและทรัพย์สิน โดยในงวดเก้าเดือนแรกของปี 2565 มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว-สุทธิ เป็นค่าใช้จ่ายรวม 1,188 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนเป็นรายได้ จำนวน 72,719 ล้านบาท ส่งผลให้บริษัทฯและบริษัทย่อยขาดทุนสุทธิ 11,237 ล้านบาท ขาดทุนสูงกว่าปีก่อน 62,352 ล้านบาท โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 11,253 ล้านบาท ขาดทุนต่อหุ้น 5.16 บาท ขาดทุนสูงกว่าปีก่อน 28.58 บาทต่อหุ้น

EBITDA หลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขสัญญาเช่า 9 เดือนแรกของปี 2565 มีกำไรจำนวน 6,411 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 10,423 ล้านบาท (259.8%)

3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ก.ย.	
	2565	**2564**
เครื่องบิน	388	82
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	19	17
รวม	**407**	**99**

ในงวด 9 เดือนแรกของปี 2565 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 407 ล้านบาท สูงกว่างวดเดียวกันของปีก่อน 308 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็นการลงทุนซื้ออะไหล่เครื่องบินหมุนเวียน

สภาพคล่อง

ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 23,308 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 12.7 ของสินทรัพย์รวม เพิ่มขึ้นจาก ณ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 17,793 ล้านบาท

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ก.ย.	
	2565	2564
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	16,107	(7,919)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	2,451	5,354
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(878)	(826)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน ที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	128	153
ผลกระทบจากผลขาดทุนจากการด้อยค่าด้านเครดิต ที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(15)	2
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง)	**17,793**	**(3,236)**

ในงวด 9 เดือนแรกของปี 2565 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 16,107 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 24,026 ล้านบาท สาเหตุหลักจากรายได้รับล่วงหน้าจากการขายบัตรโดยสาร และมีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 878 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 52 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็นการจ่ายชำระคืนหนี้สินตามสัญญาเช่า อย่างไรก็ตาม บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ได้ร่วมลงนามในสัญญาสนับสนุนทางการเงินของธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ในรูปแบบของสินเชื่อโครงการพิเศษเพื่อรักษาสภาพการจ้างงาน จำนวน 50 ล้านบาท โดยมีการเบิกใช้วงเงินดังกล่าว จำนวน 41 ล้านบาท ในขณะที่มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมลงทุนจำนวน 2,451 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 2,903 ล้านบาท สาเหตุหลักจากเงินสดรับจากการจำหน่ายเงินลงทุนต่ำกว่าปีก่อน เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 มีจำนวน 23,308 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 17,793 ล้านบาท จากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 ซึ่งมีอยู่จำนวน 5,515 ล้านบาท

เครื่องบิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเครื่องบินที่ใช้ทำการบิน จำนวน 61 ลำ (รวมเครื่องบินแอร์บัส A320-200 จำนวน 20 ลำ ซึ่งใช้ทำการบินโดยบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด) นอกจากนี้มีเครื่องบินแอร์บัส A330-300 ที่อยู่ระหว่างการซ่อมบำรุงเพื่อนำกลับมาใช้งานในเดือนตุลาคม 2565 จำนวน 3 ลำ มีเครื่องบินที่จอดระยะยาว จำนวน 27 ลำ และมีเครื่องบินที่บริษัทฯ ปลดระวาง และเครื่องบินอยู่ระหว่างดำเนินการขายและพิจารณาผู้เสนอซื้อ รวมทั้งสิ้น จำนวน 18 ลำ

สินทรัพย์

ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 **บริษัทฯ และบริษัทย่อย** มีสินทรัพย์รวมจำนวน 183,289 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 22,070 ล้านบาท (13.7%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	30 ก.ย.2565		31 ธ.ค.2564		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	23,308	12.7	5,515	3.4	+17,793	+322.6
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	2,267	1.3	4,321	2.7	-2,054	-47.5
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	25,530	13.9	14,959	9.3	+10,571	+70.7
สินทรัพย์หมุนเวียน	**51,105**	**27.9**	**24,795**	**15.4**	**+26,310**	**+106.1**
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	33,114	18.1	34,493	21.4	-1,379	-4.0
สินทรัพย์สิทธิการใช้	69,189	37.7	69,652	43.2	-463	-0.7
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ	29,881	16.3	32,279	20.0	-2,398	-7.4
รวมสินทรัพย์	**183,289**	**100.0**	**161,219**	**100.0**	**+22,070**	**+13.7**

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 51,105 ล้านบาท หรือคิดเป็น 27.9% ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 26,310 ล้านบาท (106.1%) โดยมีรายการที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญได้แก่

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เพิ่มขึ้น 17,793 ล้านบาท (322.6%) จากเงินสดรับจากการดำเนินงานและจากการขายทรัพย์สินและเงินลงทุน

- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย ลดลง 2,054 ล้านบาท (47.5%) สาเหตุหลักจากการโอนเครื่องบินแบบ A330-300 ที่นำกลับมาให้บริการ จำนวน 3 ลำ ซึ่งมีมูลค่าตามบัญชีสุทธิ จำนวน 723 ล้านบาท จัดประเภทเป็นที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ และในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2565 มีการจำหน่ายเครื่องบิน เครื่องยนต์ และที่ดินและอาคารบางส่วน (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8)

- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ เพิ่มขึ้น 10,571 ล้านบาท (70.7%) สาเหตุหลักเกิดจากลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 10,848 ล้านบาท (108.2%) จากยอดขายที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับมีค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าเพิ่มขึ้น โดยส่วนใหญ่เป็นค่าน้ำมันเครื่องบิน

- ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สุทธิ มีจำนวน 33,114 ล้านบาท หรือคิดเป็น 18.1% ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2564 เป็นจำนวน 1,379 ล้านบาท (4%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากการคิดค่าเสื่อมราคา ในขณะที่รับโอนเครื่องบินแบบ A330-300 ที่นำกลับมาให้บริการ จำนวน 3 ลำ มาจากสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนถือไว้เพื่อขาย (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 10)

- สินทรัพย์สิทธิการใช้ มีจำนวน 69,189 ล้านบาท หรือคิดเป็น 37.7% ของสินทรัพย์ทั้งหมด ซึ่งประกอบด้วยสินทรัพย์ตามสัญญาเช่าเงินทุน และภาระผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสัญญาเช่าดำเนินงานสินทรัพย์ถาวรอื่น ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2564 เป็นจำนวน 463 ล้านบาท จากการปรับปรุงรายการสินทรัพย์สิทธิการใช้ ตามเงื่อนไขค่าเช่าและระยะเวลาการเช่าตามที่กำหนดไว้ในหนังสือข้อตกลงหรือสัญญาเช่าใหม่ของแต่ละสัญญาเช่ากับผู้ให้เช่าเครื่องบิน และมีการยกเลิกสัญญาเครื่องบินเช่าซื้อ รวมทั้งการคิดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ ในขณะที่มีการรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินการใหม่ 3 ลำ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 11)

- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ ลดลง 2,398 ล้านบาท (7.4%) ส่วนหนึ่งเป็นการลดลงจากเงินมัดจำสัญญาเช่าเครื่องบิน (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 12 และ 13) ประกอบกับมีสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอตัดบัญชีลดลง

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) ในไตรมาส 3 ปี 2565 เท่ากับร้อยละ -2.67 ในขณะที่ปีก่อนเท่ากับอัตราร้อยละ 24.07

หนี้สิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 หนี้สินรวมของ**บริษัทฯ และบริษัทย่อย** มีจำนวน 265,788 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 33,318 ล้านบาท (14.3%) โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	30 ก.ย.2565		31 ธ.ค.2564		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ หนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของ หนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน	65,849	24.8	46,742	20.1	+19,107	+40.9
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	1,094	0.4	606	0.3	+488	+80.5
หนี้สินระยะยาว	154,689	58.2	139,269	59.9	+15,420	+11.1
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	44,156	16.6	45,853	19.7	-1,697	-3.7
รวมหนี้สิน	**265,788**	**100.0**	**232,470**	**100.0**	**+33,318**	**+14.3**

หนี้สินหมุนเวียน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 24.8 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวน 65,849 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 19,107 ล้านบาท (40.9%) สาเหตุหลักจากรายได้รับล่วงหน้าจากการขายบัตรโดยสารเพิ่มขึ้น 16,357 ล้านบาท จากยอดขายที่เพิ่มขึ้น

หนี้สินระยะยาวรวมส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 58.6 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้น 15,908 ล้านบาท (11.4%) โดยสาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของหนี้สินตามสัญญาเช่าจากการรับมอบเครื่องบินเช่าใหม่ 3 ลำ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.2, 6.3, 14.1, 14.2, 15)

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 16.6 ของหนี้สิ้นทั้งหมด ลดลง 1,697 ล้านบาท (3.7%) สาเหตุหลักเกิดจากมีเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้ไม่หมุนเวียนอื่น ลดลง 5,299 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 16) ในขณะที่การประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียน จากประมาณการค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่นๆ สำหรับรายการซ่อมที่จะต้องจ่ายเงินในอนาคตตามสัญญาเพื่อรับรู้ภาระผูกพันภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน เพิ่มขึ้น 3,846 ล้านบาท ส่วนหนึ่งมาจากการปรับปรุงอัตราแลกเปลี่ยน

ในงวด 9 เดือนแรกของปี 2565 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) เท่ากับ -1.89 เท่า เปรียบเทียบกับ ณ 31 ธันวาคม 2564 ที่เท่ากับ -1.96 เท่า และมีอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ -3.22 เท่า ในขณะที่งวดเดียวกันของปีก่อนเท่ากับ -3.14 เท่า

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ และบริษัทย่อยติดลบจำนวน 82,499 ล้านบาท ติดลบเพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 11,248 ล้านบาท จากผลขาดทุนจากการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นในภายหน้า

ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 บริษัทฯ มีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากภาระผูกพันที่มิได้แสดงในงบการเงิน จากหนังสือค้ำประกันที่ออกโดยธนาคารในประเทศและต่างประเทศ และภาระผูกพันจากการบอกเลิกสัญญาที่มีภาระเกินควรกว่าประโยชน์ที่จะพึงได้ ตามมติที่ประชุมคณะผู้บริหารแผน ซึ่งเป็นไปตามแผนฟื้นฟูกิจการ รวมทั้งภาระผูกพันที่จะต้องจ่ายตามสัญญาเช่าเครื่องบิน A350-900 จำนวน 2 ลำ ที่มีระยะเวลาเช่า 12 ปี (รายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 25)

สรุปผลการดำเนินงานงบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ในไตรมาส 3 ปี 2565 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ("บริษัทฯ") มีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ทั้งสิ้น 30,673 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 25,828 ล้านบาท หรือ 533.1% สาเหตุสำคัญเนื่องจากรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าเพิ่มขึ้นรวม 25,260 ล้านบาท หรือ 814% เป็นผลจากปริมาณการผลิตและการขนส่งเพิ่มขึ้นจากการที่บริษัทฯ กลับมาดำเนินการบินปกติ ในขณะที่ช่วงเดียวกันของปีก่อนหยุดบินเที่ยวบินประจำชั่วคราว นอกจากนี้รายได้กิจการอื่น เพิ่มขึ้น 582 ล้านบาท หรือ 35.3% จากจำนวนสายการบินลูกค้าที่เพิ่มขึ้น สำหรับค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ทั้งสิ้น 26,061 ล้านบาท เพิ่มขึ้นกว่าปีก่อน 17,085 ล้านบาท (190.3%) สาเหตุหลักเกิดจากการเพิ่มขึ้นตามปริมาณการผลิตและปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งค่าน้ำมันเครื่องบินที่เพิ่มขึ้นมากจากราคาน้ำมันที่สูงขึ้นกว่าปีก่อนถึง 80.3% แต่มีค่าใช้จ่ายบุคลากรลดลง และมีการควบคุมค่าใช้จ่ายอย่างเข้มงวด ส่งผลให้กำไรจากการดำเนินงาน ก่อนต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว 4,612 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 8,743 ล้านบาท (211.6%) โดยเป็นไตรมาสแรกที่บริษัทฯ กลับมามีผลกำไรจากการดำเนินงานตั้งแต่มีสถานการณ์แพร่ระบาดของโรค COVID-19

บริษัทฯ มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียวส่วนใหญ่เกิดจากขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ และผลขาดทุนจากการด้อยค่าตาม TFRS 9 ถึงแม้จะมีกำไรจากการทรัพย์สิน การปรับโครงสร้างองค์กรและโครงสร้างค่าตอบแทนบุคลากร โดยในงวดไตรมาส 3 ของปี 2565 มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว-สุทธิเป็นค่าใช้จ่ายรวม 5,670 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนเป็นรายได้จำนวน 46,553 ล้านบาท

บริษัทฯ มีผลการดำเนินงานขาดทุนสุทธิ 4,037 ล้านบาท ในขณะที่ไตรมาสเดียวกันของปีก่อนมีกำไร 40,932 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 1.85 บาท เปรียบเทียบกับปีก่อนที่กำไรต่อหุ้น 18.75 บาท โดยมี EBITDA หลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขสัญญาเช่า ในไตรมาส 3 ปี 2565 จำนวน 6,665 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 8,910 ล้านบาท และมีผลการดำเนินงานสะสม 9 เดือนแรกของปี 2565 ขาดทุนสุทธิ 8,457 ล้านบาท ขาดทุนสูงกว่าปีก่อน 62,725 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 3.87 บาท เปรียบเทียบกับปีก่อนที่กำไรต่อหุ้น 24.86 บาท โดยมี EBITDA

หลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขสัญญาเช่าสะสม 9 เดือน จำนวน 8,720 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 10,249 ล้านบาท

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

	ก.ค.-ก.ย.			
	2565	2564	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	**30,673**	**4,845**	**+25,828**	**+533.1**
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	21,950	526	+21,424	+4,073.0
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์	6,413	2,577	+3,836	+148.9
- รายได้กิจการอื่น	2,231	1,649	+582	+35.3
- อื่นๆ	79	93	-14	-15.1
ค่าใช้จ่ายรวม	**26,061**	**8,976**	**+17,085**	**+190.3**
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	11,658	1,167	+10,491	+899.0
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	14,403	7,809	+6,594	+84.4
กำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	**4,612**	**(4,131)**	**+8,743**	**+211.6**
ต้นทุนทางการเงิน	3,168	1,455	+1,713	+117.7
กำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	**1,444**	**(5,586)**	**+7,030**	**+125.9**
กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้	420	52,055	-51,635	-99.2
กำไรจากการขายทรัพย์สิน	121	585	-464	-79.3
โครงการร่วมใจจากองค์กร	50	(85)	+135	+158.8
การปรับปรุงผลประโยชน์พนักงานจากการปรับโครงสร้างองค์กร	-	(236)	+236	+100.0
กำไรจากการขายเงินลงทุน	-	121	-121	-100.0
เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างงาน	(1)	(616)	+615	+99.8
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน	(4)	(18)	+14	+77.8
ขาดทุนจากการขายเครื่องบิน	(14)	-	-14	-
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9	(1,027)	(682)	-345	-50.6
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(5,215)	(4,571)	-644	-14.1
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	(4,226)	40,967	-45,193	-110.3
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	(4,037)	40,932	-44,969	-109.9
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	(1.85)	18.75	-20.60	-109.9

		ก.ค.-ก.ย.			
		2565	2564	เปลี่ยนแปลง	
				ล้านบาท	%
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ					
EBITDA - Lease Payment	(ล้านบาท)	6,665	(2,245)	+8,910	+396.9
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	1.54	0.03	+1.51	+5,033.3
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	10,115	2,331	+7,784	+333.9
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	7,798	193	+7,605	+3,940.4
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	77.1	8.3		+68.8
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-ก.ม.)	2.80	2.65	+0.15	+5.7
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	596	135	+461	+341.5
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	352	124	+228	+183.9
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	59.1	91.9		-32.8
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	78,358	29,486	+48,872	+165.7
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-กม.)	17.89	20.29	-2.40	-11.8
จำนวนเครื่องบิน ณ 30 ก.ย.	(ลำ)	71	83	-12	-14.5
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	42,003	9,304	+32,699	+351.5
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	12.6	4.1	+8.5	+207.3
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		36.4147	32.9179	+3.4968	+10.6
1 EUR : THB		36.6730	38.8066	-2.1336	-5.5
100 JPY : THB		26.3435	29.9253	-3.5818	-12.0
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	146.53	81.25	+65.28	+80.3

หมายเหตุ : EBITDA - Lease Payment = รายได้ (ไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ และกำไรจากการขายเงินลงทุน) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 และผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ) หักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขสัญญาเช่าทั้งในส่วนของเครื่องบิน และอื่นๆ

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

	ม.ค.-ก.ย.			
	2565	2564	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	**60,612**	**14,198**	**+46,414**	**+326.9**
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	36,595	1,320	+35,275	+2,672.3
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์	18,021	6,421	+11,600	+180.7
- รายได้กิจการอื่น	5,659	4,706	+953	+20.3
- อื่นๆ	337	1,751	-1,414	-80.8
ค่าใช้จ่ายรวม	**58,287**	**27,525**	**+30,762**	**+111.8**
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	23,251	2,573	+20,678	+803.7
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	35,036	24,952	+10,084	+40.4
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	**2,325**	**(13,327)**	**+15,652**	**+117.4**
ต้นทุนทางการเงิน	7,938	4,196	+3,742	+89.2
ขาดทุนจากการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	**(5,613)**	**(17,523)**	**+11,910**	**+68.0**
กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้	7,415	60,730	-53,315	-87.8
โครงการร่วมใจจากองค์กร	683	(5,150)	+5,833	+113.3
กำไรจากการขายทรัพย์สิน	579	626	-47	-7.5
การปรับปรุงผลประโยชน์พนักงานจากการปรับโครงสร้างองค์กร	237	8,087	-7,850	-97.1
กำไรจากการขายเครื่องบิน	144	172	-28	-16.3
กำไรจากการขายเงินลงทุน	16	2,848	-2,832	-99.4
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน	(12)	18,440	-18,452	-100.1
เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างงาน	(116)	(1,239)	+1,123	+90.6
ปรับปรุงจำนวนไมล์สะสม	(628)	-	-628	-
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9	(2,675)	(1,721)	-954	-55.4
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(7,962)	(10,524)	+2,562	+24.3
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	(7,932)	54,746	-62,678	-114.5
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	(8,457)	54,268	-62,725	-115.6
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	(3.87)	24.86	-28.73	-115.6

		ม.ค.-ก.ย.			
		2565	2564	เปลี่ยนแปลง	
				ล้านบาท	%
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ					
EBITDA -Lease Payment	(ล้านบาท)	8,720	(1,529)	+10,249	+670.3
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	2.69	0.07	+2.62	+3,742.9
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	23,345	5,708	+17,637	+309.0
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	13,916	444	+13,472	+3,034.2
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	59.6	7.8		+51.8
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-ก.ม.)	2.61	2.90	-0.29	-10.0
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	1,375	332	+1,043	+314.2
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	931	331	+600	+181.3
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	67.7	99.7		-32.0
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	209,648	80,401	+129,247	+160.8
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-กม.)	19.10	19.09	+0.01	+0.1
จำนวนเครื่องบิน ณ 30 ก.ย.	(ลำ)	71	83	-12	-14.5
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	96,720	23,437	+73,283	+312.7
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	10.6	4.5	+6.1	+135.6
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		34.6215	31.5100	+3.1115	+9.9
1 EUR : THB		36.8023	37.6893	-0.8870	-2.4
100 JPY : THB		27.1198	29.0659	-1.9461	-6.7
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	138.98	73.94	+65.04	+88.0

หมายเหตุ : EBITDA - Lease Payment = รายได้ (ไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ และกำไรจากการขายเงินลงทุน) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 และผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ) หักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขสัญญาเช่าทั้งในส่วนของเครื่องบิน และอื่นๆ

สินทรัพย์ งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 **บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)** มีสินทรัพย์รวมจำนวน 186,373 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 23,714 ล้านบาท (14.6%) สาเหตุหลักเกิดจาก

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	30 ก.ย.2565		31 ธ.ค.2564		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	22,874	12.3	5,122	3.1	+17,752	+346.6
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	2,267	1.2	4,321	2.7	-2,054	-47.5
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	27,939	15.0	17,456	10.7	+10,483	+60.1
สินทรัพย์หมุนเวียน	**53,080**	**28.5**	**26,899**	**16.5**	**+26,181**	**+97.3**
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	33,059	17.8	34,443	21.2	-1,384	-4.0
สินทรัพย์สิทธิการใช้	63,441	34.0	62,326	38.3	+1,115	+1.8
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ	36,793	19.7	38,991	24.0	-2,198	-5.6
รวมสินทรัพย์	**186,373**	**100.0**	**162,659**	**100.0**	**+23,714**	**+14.6**

- สินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 26,181 ล้านบาท (97.3%) สาเหตุหลักเกิดจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น 17,752 ล้านบาท ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 10,763 ล้านบาท จากยอดขายที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าที่เพิ่มขึ้น โดยส่วนใหญ่เป็นค่าน้ำมันจ่ายล่วงหน้า ในขณะที่สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย ลดลง 2,054 ล้านบาท จากโอนเครื่องบินแบบ A330-300 ที่นำกลับมาให้บริการ จำนวน 3 ลำ จัดประเภทเป็นที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ รวมทั้งมีการจำหน่ายเครื่องบิน เครื่องยนต์ และที่ดินและอาคารบางส่วนให้แก่ผู้ซื้อ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8)

- ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สุทธิ ลดลงจำนวน 1,384 ล้านบาท (4%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากการคิดค่าเสื่อมราคา ในขณะที่รับโอนเครื่องบินแบบ A330-300 ที่นำกลับมาให้บริการ จำนวน 3 ลำ มาจากสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนถือไว้เพื่อขาย (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 10)

- สินทรัพย์สิทธิการใช้ ซึ่งประกอบด้วยสินทรัพย์ตามสัญญาเช่าเงินทุนและภาระผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสัญญาเช่าดำเนินงานสินทรัพย์ถาวรอื่นเพิ่มขึ้น 1,115 ล้านบาท สาเหตุหลักจากการจากรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินการใหม่ 3 ลำ ในขณะที่มีการปรับปรุงรายการสินทรัพย์สิทธิการใช้ ตามเงื่อนไขค่าเช่าและระยะเวลาการเช่าตามที่กำหนดไว้ในหนังสือข้อตกลงหรือสัญญาเช่าใหม่ของแต่ละสัญญาเช่ากับผู้ให้เช่าเครื่องบิน และมีการยกเลิกสัญญาเครื่องบินเช่าซื้อ รวมทั้งการคิดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 11)

หนี้สิน งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 **บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)** มีหนี้สินรวมจำนวน 261,473 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 32,156 ล้านบาท (14%) สาเหตุหลักเกิดจาก

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	30 ก.ย.2565		31 ธ.ค.2564		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน	63,598	24.3	45,680	19.9	+17,918	+39.2
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	1,089	0.4	594	0.3	+495	+83.3
หนี้สินระยะยาว	154,687	59.2	139,267	60.7	+15,420	+11.1
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	42,099	16.1	43,776	19.1	-1,677	-3.8
รวมหนี้สิน	**261,473**	**100.0**	**229,317**	**100.0**	**+32,156**	**+14.0**

- หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้น 17,918 ล้านบาท (39.2%) สาเหตุหลักจากรายได้รับล่วงหน้าจากการขายบัตรโดยสารเพิ่มขึ้น 16,276 ล้านบาท จากยอดขายที่เพิ่มขึ้น

- หนี้สินระยะยาวรวมส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี เพิ่มขึ้น 15,915 ล้านบาท (11.4%) สาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของหนี้สินตามสัญญาเช่าจากการรับมอบเครื่องบินเช่าใหม่ 3 ลำ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.2, 6.3, 14.1, 14.2, 15)

ส่วนของผู้ถือหุ้น งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 **บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)** มีส่วนของผู้ถือหุ้นติดลบจำนวน 75,100 ล้านบาท ติดลบเพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 8,442 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากผลขาดทุนจากการดำเนินงานของบริษัทฯ ในงวด 9 เดือน

4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

หลายประเทศทั่วโลกมีความคาดหวังว่าเศรษฐกิจจะกลับมาดีขึ้นกว่าปีที่ผ่านมา เนื่องจากหลายประเทศมีการผ่อนคลายข้อจำกัดและเปิดให้นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางได้มากขึ้น โดยเฉพาะประเทศเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชียอย่างประเทศญี่ปุ่น ซึ่งถือเป็นเส้นทางหลักของบริษัทฯ แต่สำหรับประเทศจีน จากนโยบาย Zero-Covid ยังส่งผลต่อเนื่องกับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในวงกว้าง ขณะที่ปัญหาจากความขัดแย้งทางภูมิศาสตร์ที่มีต่อการเมืองและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ เกิดผลกระทบไปทั่วโลก ทำให้อัตราเงินเฟ้อเพิ่มสูงขึ้น และมีความผันผวนของตลาดการเงิน ในขณะที่ประเทศเศรษฐกิจที่ใหญ่อันดับต้นๆ ของโลกอย่างสหรัฐอเมริกากำลังแก้ปัญหานโยบายการเงิน เพื่อให้เศรษฐกิจโลกในช่วงปลายปี 2565 จนถึงปี 2566 ที่ยังฟื้นตัวได้ไม่เต็มที่และเสี่ยงต่อภาวะเศรษฐกิจถดถอยในอนาคต

อย่างไรก็ตาม สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ได้ศึกษายอดจองการเดินทางล่วงหน้าของภูมิภาคยุโรปในช่วงปลายปี 2565 เพื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของสภาวะเศรษฐกิจต่อการเดินทางทางอากาศ ซึ่งมีความกังวลต่อสภาวะเศรษฐกิจโลกที่กำลังเผชิญกับความท้าทายจากปัญหาของรัสเซีย-ยูเครน และการล็อกดาวน์ในประเทศจีน ซึ่งคาดว่าในปี 2566 เศรษฐกิจทั่วโลกจะถดถอยเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะในภูมิภาคยุโรป เนื่องจากราคาพลังงานอาจกลับมาสูงขึ้นและมีแนวโน้มว่าจะขาดแคลนพลังงานได้

ในส่วนของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลมีคำสั่งเห็นชอบการขอแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ โดยสาระสำคัญของการแก้ไขแผน คือการจัดหาเงินทุนใหม่ด้วยกระบวนการแปลงหนี้เป็นทุน และการเพิ่มทุน จากเจ้าหนี้เดิมและผู้ถือหุ้นเดิม ในวงเงิน 2.5 หมื่นล้านบาท ภายในปี 2567 โดยบริษัทฯ คาดหมายว่าจะสามารถดำเนินการปรับโครงสร้างทุนให้แล้วเสร็จภายในปี 2567 ซึ่งหากการดำเนินการเป็นไปตามข้อเสนอขอแก้ไขแผน ส่วนของทุนจะกลับมาเป็นบวกในปี 2567 และหลักทรัพย์ของบริษัทฯ จะสามารถกลับมาทำการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ได้ในปี 2568

ทั้งนี้ ในช่วงฤดูท่องเที่ยวในไตรมาส 4 ของปีนี้ไปจนถึงไตรมาส 1 ของปี 2566 บริษัทฯ เตรียมแผนรองรับความต้องการเดินทางที่เติบโตอย่างต่อเนื่องจากสถานการณ์การบินที่ฟื้นตัวดีขึ้น โดยทยอยนำเครื่องบินของบริษัทฯ แบบ A330-300 จำนวน 3 ลำ กลับเข้ามาให้บริการในเส้นทางฟุกุโอกะและโตเกียว ตั้งแต่ปลายเดือนตุลาคมนี้เป็นต้นไป รวมถึงเครื่องบิน B777-200ER จำนวน 2 ลำ มาให้บริการเพิ่มเติมในเส้นทางมุมไบ จาการ์ตา และเดนปาซาร์ ซึ่งบริษัทฯ มีความมั่นใจว่าจะสามารถสร้างความพึงพอใจให้แก่ผู้โดยสารและบรรลุเป้าหมายรายได้ที่กำหนดไว้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ

5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		ม.ค.-ก.ย.			
		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2565	2564	2565	2564
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)					
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	1.49	0.47	1.64	0.56
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)					
อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน	ร้อยละ	(14.51)	(142.39)	(9.26)	(123.44)
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ	ร้อยละ	(17.14)	344.52	(13.95)	382.26
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	(14.62)	(49.83)	(11.93)	(54.50)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)					
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	(6.52)	27.41	(4.85)	28.90
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)					
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	(1.89)	(1.88)	(2.07)	(2.00)
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	(3.22)	(3.14)	(3.48)	(3.31)
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	0.81	(0.79)	1.21	(0.23)
อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA	เท่า	33.22	(68.05)	24.85	(238.76)
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน	เท่า	0.81	(0.49)	1.06	(0.08)

ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

อัตราส่วนสภาพคล่อง (Current Ratio)

= สินทรัพย์หมุนเวียน (ไม่รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย) / หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้)

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

= กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน/รายได้รวม(ไม่รวมอัตราแลกเปลี่ยน กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้และปรับปรุงจำนวนไมล์สะสม)

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

= กำไร (ขาดทุน)สุทธิ / รายได้รวม(ไม่รวมอัตราแลกเปลี่ยน กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ และปรับปรุงจำนวนไมล์สะสม)

อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity)

= กำไร(ขาดทุน) สุทธิ / ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Total Asset)

= กำไร(ขาดทุน) สุทธิ / สินทรัพย์รวมเฉลี่ย

อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)

= (เงินกู้ยืมระยะสั้น+หนี้สินระยะยาวรวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) / ส่วนของผู้ถือหุ้น

อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Total Debt to Equity)

= หนี้สินรวม / ส่วนของผู้ถือหุ้น

อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย (Interest Coverage Ratio)

= รายได้ (ไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ และกำไรจากการขายเงินลงทุน) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 และผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ) (EBITDA) / ดอกเบี้ยจ่าย

อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA (Net Debt to EBITDA)

= (หนี้สินรวม – เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด) / EBITDA

อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (Debt Service Coverage Ratio)

= EBITDAR / (การชำระคืนหนี้สินระยะยาวและหนี้สินตามสัญญาเช่า + ดอกเบี้ยจ่าย + ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่)

6. รายการระหว่างกัน

6.1 บริษัทฯ มีรายการระหว่างกันที่สำคัญกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ และนิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง สำหรับงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565 ดังนี้

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
กระทรวงการคลัง	▪ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 47.86	1.กระทรวงการคลังกู้เงินจากสถาบันการเงินต่างประเทศให้บริษัทฯ กู้ต่อ				- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- เงินกู้ยืมคงค้าง			12,496.88	
		- เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู	6,493.27	6,082.08		
		- ดอกเบี้ยจ่าย	0.00	0.00	1,158.94	
		- ดอกเบี้ยค้างจ่าย	0.00	0.00	1,146.23	- ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1
		- ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	502.89	351.95	0.00	
		2.บริษัทฯ มีรายการเช่าที่ดินจากที่ราชพัสดุ	6.17	8.03	8.47	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
		3.บริษัทฯขายบัตรโดยสารเครื่องบินให้แก่กระทรวงการคลัง				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม	0.00	0.00	0.00	
		- ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.00	0.00	0.16	
ธนาคารออมสิน	▪ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารออมสิน	1.บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารออมสินจำนวนเงิน 3,500 ล้านบาท มีการใช้วงเงินกู้				- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดเงินคงค้าง	3,500.00	3,500.00	3,500.00	
		- ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้	0.00	0.00	1.37	
		-ดอกเบี้ยจ่าย	89.17	212.96	530.08	หมายเหตุ
		-ดอกเบี้ยค้างจ่าย	89.17	212.96	522.89	- อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี2563 เป็นอัตราผิดนัดชำระ - อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2564-65 เป็นอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม
		2.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้บริการเช่าพื้นที่และบริการอื่นๆ แก่ธนาคารออมสิน				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม	0.27	0.18	2.51	
		- ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.00	0.00	2.03	

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	▪ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	1.บริษัทฯ ทำสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวกับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่ง ประเทศไทย				- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1
		- ยอดเงินคงค้าง			398.74	
		- เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู	596.23	568.48		
		- ดอกเบี้ยจ่าย			39.92	
		- ดอกเบี้ยค้างจ่าย			37.62	
		- ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	27.79	19.44		
		2.บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย จำนวนเงิน 1,500 ล้านบาท มีการใช้วงเงินกู้				- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1
		- ยอดเงินคงค้าง			1,500.00	
		- เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู	1,469.36	1,452.83		
		- ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้			1.50	
		- ดอกเบี้ยจ่าย			170.67	
		- ดอกเบี้ยค้างจ่าย			165.38	
		- ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	16.53	11.93		

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
		3.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบินให้แก่ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย - ยอดรายได้รวม	0.00	0.00	0.04	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย	■ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย	1.บริษัทฯ ทำสัญญาเงินกู้ยืม ระยะยาวกับธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย - ยอดเงินคงค้าง - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย - ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	 1,273.73 78.36	 1,195.37 54.06	 2,500.00 253.72 233.68 	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	■ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้ควบคุมธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) โดยผ่านทางธนาคารแห่งประเทศไทยและกองทุนเพื่อ	1.บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) จำนวนเงิน 3,000 ล้านบาท มีการใช้วงเงินกู้ - ยอดเงินคงค้าง - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย	 2,260.73 57.49 57.49	 2,260.73 63.84 63.84	 2,260.73 0.86 284.66 260.69	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน <u>หมายเหตุ</u> - อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี2563 เป็นอัตราผิดนัดชำระ

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
	การฟื้นฟูและพัฒนาระบบสถาบันการเงิน					- อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2564-65 เป็นอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม
		2.บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) จำนวนเงิน 3,500 ล้านบาท มีการใช้วงเงินกู้				การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดเงินคงค้าง	3,500.00	3,500.00	3,500.00	
		- ดอกเบี้ยจ่าย	29.84	128.63	385.11	
		- ดอกเบี้ยค้างจ่าย	29.84	128.63	378.00	
						หมายเหตุ - อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี เป็น 2563 อัตราผิดนัดชำระ - อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2564-65 เป็นอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม
		3.บริษัทฯ ขายหุ้นกู้ให้แก่ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน)				- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1
		- มูลค่าหุ้นกู้	832.00	832.00	832.00	
		- ดอกเบี้ยจ่าย			32.15	
		- ดอกเบี้ยค้างจ่าย			33.33	
		- ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	9.33	6.80		

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
		4.บริษัทฯ ขายบริการให้เช่าสำนักงาน ตู้ ATM ค่าน้ำ-ไฟ และ Lease line แก่ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)				กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม	2.06	3.30	3.05	
		- ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.21	0.22	0.11	
		5.บริษัทฯ ซื้อบริการรับ-ส่ง เงินสดของบริษัทฯ และจ่ายค่าธรรมเนียมจัดจำหน่าย หุ้นกู้ให้กับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)				กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	0.00	2.84	3.92	
		- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.13	0.13	0.15	
บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด	■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด และของบริษัทฯ	1.บริษัทฯ ซื้อบริการฝากส่งไปรษณีย์ในประเทศและต่างประเทศ และซื้ออุปกรณ์จาก บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด				กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	0.16	0.14	0.62	
		- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.00	0.00	0.01	

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
		2.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้แก่ บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม	0.00	0.00	0.22	
		- ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.00	0.00	0.00	
การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	■ กระทรวงการคลังซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯมีอำนาจควบคุมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	1.บริษัทฯ จ่ายค่าโฆษณา และ ส่งเสริมการขาย ให้แก่ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย				-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	0.00	0.00	0.00	
		- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.52	0.24	0.11	
		2.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้เช่าสำนักงานแก่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย				-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม	14.26	10.15	18.17	
		- ยอดลูกหนี้คงค้าง	4.51	1.13	0.73	
บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)	■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	1.บริษัทฯ จ่ายค่าโฆษณา ให้แก่ บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)				-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	0.00	0.00	1.63	
		- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.87	0.87	0.87	

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
บริษัทปตท. จำกัด (มหาชน)	▪ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	1.บริษัทฯ ซื้อน้ำมันรถยนต์และและน้ำมันหล่อลื่นจากบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)				-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	0.06	0.06	18.60	
		- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.17	1.66	1.50	- ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1
		- เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู	1.15			
		- ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	0.06			
		2.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้บริการสอบเทียบเครื่องมือ วัด (AC Dielectric Tester) ให้แก่บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)				-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม	10.71	0.00	3.37	

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	▪ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	1.บริษัทฯ ประกอบกิจการและเช่าพื้นที่ในเขตท่าอากาศยานต่างๆ เพื่อใช้สำหรับจอดอากาศยาน จอดพาหนะขนถ่ายสินค้า เก็บอุปกรณ์ภาคพื้นดิน เก็บตู้คอนเทนเนอร์ ที่ทำการสำนักงานสายการบิน และบริการอื่นๆ จากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)				-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	2,280.80	8,642.18	4,577.76	
		- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	929.80	891.05	892.59	
		2.บริษัทฯ มีรายได้จากการขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และได้รับส่วนแบ่งรายได้ 2% จากการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน (Passenger Service Charges) ให้กับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)				-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม	9.69	0.51	23.18	
		- ยอดลูกหนี้คงค้าง	24.31	13.97	13.42	

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)	■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) และของบริษัท ฯ	1.บริษัทฯ ขายหุ้นกู้ให้แก่ บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)				- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1
		- มูลค่าหุ้นกู้	933.00	933.00	933.00	
		- ดอกเบี้ยจ่าย			46.54	
		- ดอกเบี้ยค้างจ่าย			49.47	
		- ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	10.47	17.48		
		2.บริษัทฯ เช่าช่องสัญญาณอินเตอร์เน็ตจาก บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)				-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	0.00	0.25	3.20	
		- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	2.51	2.51	2.42	

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน)	■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	1.บริษัทฯ ขายหุ้นกู้ให้แก่ บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน)				- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1
		- มูลค่าหุ้นกู้	415.00	415.00	415.00	
		- ดอกเบี้ยจ่าย			15.93	
		- ดอกเบี้ยค้างจ่าย			16.80	
		- ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	4.66	7.11		
		2.บริษัทฯ เช่าเส้นใยแก้วนำแสงจาก บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน)				-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	0.00	0.42	7.47	
		- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	7.09	7.07	6.23	

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
สถาบันการบินพลเรือน	▪ กระทรวงการคลังซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมสถาบันการบินพลเรือน	1.บริษัทฯ จัดส่งนักบินบริษัทฯ ไปอบรมด้านกิจการบินจาก สถาบันการบินพลเรือน - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	 0.00 10.00	 0.00 10.00	 9.34 10.00	-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด (บริษัทย่อย)	■ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 55 ■ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นายชาย เอี่ยมศิริ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด	1.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์ คอมพิวเตอร์ ให้แก่ บริษัท ไทย - อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด				-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม	4.93	6.62	9.26	
		- ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.52	0.99	0.78	

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด (บริษัทย่อย)	■ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม ■ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ -นายสุวรรธนะ สีบุญเรือง บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการ ของ บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด	1.บริษัทฯ ซื้อบริการจัดส่งพนักงานแรงงานภายนอก เพื่อปฏิบัติงานในบริษัทฯ จากบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด				-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	211.02	178.60	604.38	
		- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.45	128.93	138.81	
		2.บริษัทฯ ให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์สำนักงาน ให้แก่ บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด				-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม	2.61	0.50	2.02	
		- ยอดลูกหนี้คงค้าง	1.11	1.59	2.05	

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด (บริษัทย่อย)	■ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม	1.บริษัทฯ ให้บริการใช้เครื่องมือและอุปกรณ์ในการฝึกอบรมด้านการบิน และให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์สำนักงาน ให้แก่ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม	13.38	15.08	20.23	
	■ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่	- ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.64	1.19	2.58	
	- เรือโท สุพจน์ เจริญสุข บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการ ของ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด	2.บริษัทฯ ซื้อบริการ การฝึกอบรมพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน จากบริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด				
	- นางจันทริกา โชติกเสถียร บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการ ของ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด	- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	0.00	0.39	0.45	
	- นางบุษกร อมรวิวัฒน์ บริษัทฯ					

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
	แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด					
บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด (บริษัทย่อย)	■ บริษัทฯ เป็นผู้ถือผ่านบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด ประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม	1.บริษัทฯ จ่ายค่าตอบแทน (Commission) จากการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ของบริการเอื้องหลวง ให้แก่บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด				กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	1.18	0.00	0.00	
		2.บริษัทฯ ขายทัวร์เอื้องหลวงให้แก่บริษัททัวร์เอื้องหลวง จำกัด				กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม	3.03	0.04	11.79	
		-ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.52	1.55	1.55	
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด (บริษัทย่อย)	■ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ร้อยละ 100	1.บริษัทฯ ซื้อบริการ Block Space จากบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด				กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	1,800.72	342.06	1,884.16	
		- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	302.64	0.00	2.93	

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
	■ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ -นายสุวรรธนะ สีบุญเรือง บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด -นางสาวปิยาณี สังข์ทอง บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด	2.บริษัทฯให้บริการเช่าเครื่องบิน การบริการภาคพื้นดิน ลานจอดสนามบิน ค่าเบี้ยประกันเครื่องบิน บัตรผ่านขึ้นเครื่องบิน ฝึกนักบินใช้เครื่องบินจำลอง และอาหารขึ้นเครื่องบิน - ยอดรายได้รวม -ยอดลูกหนี้คงค้าง	 2,313.02 11,123.29	 1,323.53 8,384.46	 5,015.00 7,763.06	

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด (บริษัทร่วม)	▪ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท ดอนเมืองอินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด ประมาณร้อยละ 40	1.บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักของ บริษัท ดอนเมืองอินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด สำหรับผู้โดยสารของ บริษัทฯ - ยอดค่าใช้จ่ายรวม	0.00	0.00	0.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
บริษัท ครัวการบิน ภูเก็ต จำกัด (บริษัทร่วม)	■ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท ครัวการบิน ภูเก็ต จำกัด ประมาณร้อยละ 30	1.บริษัทฯ ซื้ออาหารและบริการจากบริษัท ครัวการบิน ภูเก็ต จำกัด				-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	15.60	0.04	99.02	
		- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	1.64	20.44	20.52	
		- เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู	15.64			
		- ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	0.88			
		2.บริษัทฯ มีรายได้จากการขายวัตถุดิบและการให้บริการแก่บริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด				-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม	0.00	0.00	0.06	
		- ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.01	0.00	0.00	

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด (บริษัทร่วม)	▪ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด ประมาณร้อยละ 30 ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นางสาวปิยาณี สังข์ทอง ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด	1.บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักจากบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด สำหรับผู้โดยสารของบริษัทฯ - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	 0.07 2.16	 0.00 2.16	 5.69 2.16	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บริษัทร่วมลงทุน)	▪ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และของบริษัทฯ	1.บริษัทฯ ซื้อบริการนำร่อง (Navigation) และเช่าอุปกรณ์สื่อสารจากบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด				-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดค่าใช้จ่ายรวม	297.72	145.30	364.52	
		- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	106.81	105.14	105.53	
	▪ บริษัทฯ ถือหุ้นประมาณร้อยละ 0.24 ในบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	2.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้บริการขนส่งแก่บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด				-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจเช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม	0.00	0.00	0.12	

หมายเหตุ

1.หลังจากที่ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการและคำร้องขอแก้ไขแผนตามมติที่ประชุมของเจ้าหนี้เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2564 บริษัทได้ดำเนินการปรับปรุงมูลหนี้สำหรับหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายโดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงและพิจารณาว่าหนี้สินทางการเงินก่อนปรับปรุง และหลังปรับปรุงมีผลแตกต่างอย่างมีสาระสำคัญหรือไม่สำหรับหนี้สินทางการเงินที่มีผลแตกต่างอย่างมากจะรับรู้หนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยใช้วิธีการคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด ผลแตกต่างระหว่างมูลค่าตามบัญชีของหนี้สินทางการเงินก่อนปรับปรุงและมูลค่าปัจจุบันของหนี้สินทางการเงินที่คำนวณใหม่ บริษัทรับรู้เป็นกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ดอกเบี้ยจ่ายด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด หากหนี้สินทางการเงินดังกล่าวไม่มีผลแตกต่างอย่างมาก บริษัทจะปรับปรุงกระแสเงินสดภายใต้เงื่อนไขใหม่โดยใช้อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม ผลแตกต่างที่เกิดขึ้นจะรับรู้เป็นกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ดอกเบี้ยจ่ายด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม

- อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2563 เป็นอัตราผิดนัดชำระ
- อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2564-65 เป็นอัตราตาม ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการ (วันที่ 15 มิถุนายน 2564)

6.2 ความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของรายการระหว่างกัน

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

6.3 ขั้นตอนการอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน

การเข้าทำรายการระหว่างกันข้างต้น เป็นไปตามธุรกิจปกติของบริษัทฯ และได้ดำเนินการอนุมัติตามขั้นตอนของบริษัทฯ ซึ่งมีมาตรการที่รัดกุม รวมทั้งกรรมการและผู้บริหารที่มีส่วนได้เสียในเรื่องนั้นๆ จะไม่มีส่วนในการอนุมัติการทำรายการ

6.4 นโยบายการทำรายการระหว่างกันในอนาคต

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