

# คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับปี 2565 สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

## 1. บทสรุปผู้บริหาร

ในปี 2565 เศรษฐกิจโลกยังคงเผชิญกับความเสี่ยงจากอัตราเงินเฟ้อและราคาพลังงานที่สูง รวมทั้งความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะความขัดแย้งระหว่างรัสเซีย-ยูเครนที่ยืดเยื้อมาตั้งแต่ต้นปี 2565 ความสัมพันธ์ระหว่างจีน-สหรัฐฯ ที่มีความไม่แน่นอน ส่งผลให้เศรษฐกิจชะลอตัวในหลายประเทศ โดยเฉพาะจากนโยบาย Zero-COVID ของจีน ส่งผลให้มีการขยายเวลาล็อกดาวน์เพื่อควบคุมโรค และการลงทุนภาคอสังหาริมทรัพย์ยังคงหดตัว ซึ่งปัจจัยเสี่ยงดังกล่าวและการชะลอตัวของเศรษฐกิจจีนส่งผลกระทบต่อการเติบโตของการค้าโลกที่ลดลงและมีแนวโน้มเป็นตลาดแบ่งแยกกลุ่มเพิ่มขึ้น

อย่างไรก็ตาม อุตสาหกรรมการบินโลกในปี 2565 แนวโน้มปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสารทั้งภาคธุรกิจและท่องเที่ยวระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นต่อเนื่องมาตั้งแต่ไตรมาสที่ 1 จากความต้องการเดินทางคงค้างและประเทศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกที่กลับมาเปิดรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ อาทิ ญี่ปุ่น ผ่อนคลายข้อจำกัดการเดินทางในเดือนตุลาคม 2565 และจีนเริ่มมีการผ่อนคลายมาตรการควบคุมโรคโควิด-19 บางรายการในช่วงปลายเดือนพฤศจิกายน 2565 เป็นต้น ในขณะที่การขนส่งสินค้าได้รับผลกระทบจากสถานะเศรษฐกิจชะลอตัว รวมถึงต้นทุนการดำเนินงานสูงขึ้นภายใต้แรงกดดันจากราคาน้ำมันที่สูงขึ้นและค่าเงินของแต่ละประเทศ โดยจากรายงานของสมาคมสายการบินเอเชียแปซิฟิก (AAPA) ในปี 2565 มีจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นถึง 507% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนถึง 439% และ 144% ตามลำดับ อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่ 32.9% เป็น 72.8% ถึงแม้ว่าในช่วงดังกล่าวประเทศจีนยังคงเน้นนโยบาย Zero-COVID ในขณะที่ปริมาณการขนส่งสินค้า (Revenue Freight Ton-Kilometers: RFTK) ลดลง 8.2% ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (Available Dead Load Kilometer: ADTK) เพิ่มขึ้น 2.2% อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่ 74.1% เป็น 66.6% สอดคล้องกับรายงานของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศในอุตสาหกรรมโดยรวมมีการฟื้นตัวอย่างแข็งแกร่ง ในปี 2565 มีการขยายตัวของปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสารรวม 64.4% เป็นการขยายตัวของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศถึง 152.7% ในขณะที่ปริมาณการขนส่งสินค้ารวมขยายตัวลดลง 8% เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน (ข้อมูล ณ เดือนธันวาคม 2565)

เศรษฐกิจประเทศไทยในปี 2565 ฟื้นตัวอย่างต่อเนื่องจากภาคการท่องเที่ยวและบริการเป็นแรงขับเคลื่อนหลัก หลังจากรัฐบาลได้มีการผ่อนคลายมาตรการเข้าประเทศไทยมาเป็นลำดับ จนเมื่อตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2565 ประเทศไทยยกเลิกการตรวจสอบเอกสารที่เกี่ยวข้องกับโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด-19) สำหรับผู้เดินทางเข้าประเทศไทย ส่งผลให้นักท่องเที่ยวต่างชาติเข้าไทยในปี 2565 จากข้อมูลของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา มีจำนวน 11,153,026 คน เพิ่มขึ้นอย่างมากเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนที่ 10 เดือนแรกยังไม่เปิดประเทศรับนักท่องเที่ยว สอดคล้องกับรายงานของ AOT ที่รายงานจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางเข้า-ออกประเทศไทยผ่านท่าอากาศยานหลัก 6 แห่งเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ โดยในปี 2565 มีจำนวนรวมประมาณ 62.8 ล้านคน เพิ่มขึ้น 287.7% เมื่อเทียบกับปีก่อน และคิดเป็นสัดส่วนประมาณ 43.9% ของปี 2562 แม้การฟื้นตัวของธุรกิจการบินยังคงขับเคลื่อนด้วย

การเดินทางภายในประเทศเป็นหลัก แต่การเดินทางระหว่างประเทศฟื้นตัวต่อเนื่องอย่างแข็งแกร่ง ขณะที่ภาคการส่งออกของไทยมีแนวโน้มชะลอลง อย่างไรก็ตามเศรษฐกิจไทยยังคงมีความเปราะบาง จากแรงกดดันของอัตราเงินเฟ้อที่ยังคงเพิ่มขึ้น และการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยนโยบายของธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) ให้เข้าสู่ระดับที่เหมาะสมกับการขยายตัวของเศรษฐกิจอย่างมีเสถียรภาพในระยะยาว

ในปี 2565 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ทำการบินและให้บริการเต็มรูปแบบในเส้นทางระหว่างประเทศอย่างต่อเนื่อง นับตั้งแต่รัฐบาลประกาศเปิดประเทศเมื่อปลายปี 2564 เพื่อขับเคลื่อนและฟื้นฟูเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งบริษัทฯ ทำการบินครอบคลุมภูมิภาคยุโรป ออสเตรเลีย และเอเชีย พร้อมทั้งเพิ่มความถี่เที่ยวบินในเส้นทางระหว่างประเทศและกลับมาเปิดให้บริการในเส้นทางบินเพิ่มเติมจากที่หยุดบินไปนับตั้งแต่มีการระบาดของโรคโควิด-19 เช่น โตเกียว (ฮานาเนะ) ฟูกูโอกะ ซัปโปโร บริสเซลส์ เมลเบิร์น เจดดาห์ เป็นต้น สำหรับบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยทำการบินในเส้นทางภายในประเทศและเส้นทางบินในภูมิภาคเอเชีย เพื่อเป็นการบินเชื่อมต่อการบินไทยอย่างไร้รอยต่อ เสริมศักยภาพการท่องเที่ยว และเชื่อมโยงวัฒนธรรมทั้งไทยและชาติเอเชีย เพื่อรองรับการเดินทางของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น โดยจะเห็นได้จากอัตราบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) ที่กลับมาสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ต้นปี และจากความสำเร็จในการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ ทั้งการหารายได้จากการบินขนส่งที่มีการเติบโตอย่างมีนัยสำคัญมาตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2564 เป็นต้นมา การปรับลดขนาดองค์กรและต้นทุนบุคลากร การปรับปรุงประสิทธิภาพฝูงบินและการเจรจาลดค่าใช้จ่ายตามสัญญาในเรื่องค่าเช่าและค่าซ่อมบำรุงอากาศยาน และการหาประโยชน์จากทรัพย์สินรองที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจ ทำให้บริษัทฯ มีระดับกระแสเงินสดในการดำเนินกิจการที่เปลี่ยนแปลงไปในทางที่ดีขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ส่งผลให้ระดับความต้องการสินเชื่อใหม่ลดลงจากเดิม คณะผู้บริหารแผนฯ จึงได้ยื่นคำร้องขอแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการต่อเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2565 ต่อมาเมื่อวันที่ 1 กันยายน 2565 เจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ได้มีการจัดการประชุมเจ้าหน้าที่ของบริษัทฯ ซึ่งที่ประชุมมีมติยอมรับข้อเสนอการขอแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการตามผู้บริหารแผนฯ และเมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งเห็นชอบการขอแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการ โดยมีสรุปสาระสำคัญของการแก้ไขดังนี้

1. การปรับปรุงฝูงบิน การบริหารจัดการและปรับปรุงฝูงบิน โดยการเพิ่มจำนวนของเครื่องบินในฝูงบิน ด้วยการนำเครื่องบินที่มีอยู่แล้วกลับมาใช้งานทำการบินหรือจัดหาเครื่องบินเพิ่มเติมเข้ามาในฝูงบิน เพื่อให้สอดคล้องกับอุปสงค์ของตลาดในแต่ละช่วง

2. การปรับเปลี่ยนวิธีการชำระหนี้ : เจ้าหนี้กลุ่มที่ 1 เจ้าหนี้มีประกัน เจ้าหนี้กลุ่มที่ 4 เจ้าหนี้เงินกู้ยืมจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ที่มีใช้สถาบันการเงิน เจ้าหนี้กลุ่มที่ 5 เจ้าหนี้สถาบันการเงินที่มีสิทธิตามสัญญาโอนสิทธิในการได้รับเงินจากการขายเครื่องบิน เจ้าหนี้กลุ่มที่ 6 เจ้าหนี้สถาบันการเงินไม่มีประกัน และเจ้าหนี้กลุ่มที่ 18 - 31 เจ้าหนี้ผู้ถือหุ้น เจ้าหนี้กลุ่มที่ 9 เจ้าหนี้ผู้โดยสารที่ขอคืนค่าบัตรโดยสาร (Refund)

3. การก่อหนี้ และการระดมเงินทุน รวมถึงแหล่งของเงินทุนและเงื่อนไขแห่งหนี้สินและเงินทุน ความต้องการสินเชื่อใหม่ของบริษัทฯ ลดลงจากเดิม 50,000 ล้านบาท เหลือ 25,000 ล้านบาท เป็นการจัดหาสินเชื่อใหม่จำนวน 12,500 ล้านบาท แบบสินเชื่อระยะยาว (Term Loan) และ/หรือตราสารหนี้ที่มีอายุการไถ่ถอนไม่น้อยกว่า 6 ปี โดยมีหลักทรัพย์ค้ำประกัน เพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียน ค่าใช้จ่ายในการดำเนินธุรกิจปกติ ค่าใช้จ่ายในการลงทุนสำหรับบริษัทฯ และบริษัทย่อย การปรับปรุงหรือซ่อมแซมทรัพย์สินของบริษัทฯ การปรับปรุงและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภายในองค์กร ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการพาณิชย์ การปรับปรุงบินให้เหมาะสมกับ

สถานการณ์ตลาด และการประกอบธุรกิจการบินที่อาจเปลี่ยนแปลงไป นอกจากนั้น บริษัทฯ ยังได้เตรียมการจัดหาสินเชื่อกู้ยืมเงิน (Revolving Facility) ในวงเงินไม่เกิน 12,500 ล้านบาทอีกด้วย

4. การปรับโครงสร้างทุน : การเพิ่มทุนและการจัดสรรหุ้นเพิ่มทุน โดยเพิ่มทุนจดทะเบียนจำนวนไม่เกิน 31,500 ล้านบาท โดยมีเป้าหมายในการทำให้ส่วนทุนเป็นบวกเพื่อสร้างความมั่นคงทางสถานะการเงินของบริษัทฯ เพื่อให้หลักทรัพย์ของบริษัทฯ สามารถกลับไปซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ได้อีกครั้ง ทั้งนี้เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ ได้ดำเนินการเพิ่มทุนจดทะเบียนจากเดิมจำนวน 21,827,719,170 บาท เป็น 336,824,601,650 บาท เพื่อรองรับการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนแล้ว

5. ผลสำเร็จของแผนฟื้นฟูปฏิบัติการ : จดทะเบียนเพิ่มทุน และดำเนินการตามแผนฟื้นฟูปฏิบัติการโดยไม่เกิดเหตุผิดนัด และมีกำไรก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) จากการดำเนินงาน หลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามสัญญาเช่าเครื่องบิน ไม่น้อยกว่า 20,000 ล้านบาท ใน 12 เดือนก่อนที่จะรายงานผลสำเร็จของการฟื้นฟูปฏิบัติการ และส่วนของผู้ถือหุ้นในงบการเงินเป็นบวก และการแต่งตั้งกรรมการใหม่

ในปี 2565 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้รับประกาศเกียรติคุณระดับเหรียญเงิน ด้านองค์กรที่มีผลการปฏิบัติตามมาตรฐานด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ขั้นต้นที่จำเป็นและผ่านการประเมินระดับดีเด่น (Certificate of Cyber Hygiene: Silver Level) ประจำปี 2565 ของสำนักงานคณะกรรมการการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์แห่งชาติ (NCSA) และบริษัทฯ ยังได้รับเกียรติเป็นเจ้าภาพในการจัดงานประชุมใหญ่ประจำปี “AAPA 66th Assembly of Presidents Bangkok 2022” เมื่อวันที่ 10-11 พฤศจิกายน 2565 ที่ผ่านมา โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมจากสายการบินสมาชิกจำนวน 13 สายการบินชั้นนำในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ได้แก่ ออลนิปปอนแอร์เวย์, แอร์แอสตานา, บางกอกแอร์เวย์, คาเซย์แปซิฟิกแอร์เวย์, ไชน่าแอร์ไลน์, อีวีเอแอร์เวย์, การูด้าอินโดนีเซีย, เจแปนแอร์ไลน์, มาเลเซียแอร์ไลน์, ฟิลิปปินส์แอร์ไลน์, รอยัล บรูไนแอร์ไลน์, สิงคโปร์แอร์ไลน์และการบินไทย รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการบิน ร่วมประชุมหารือประเด็นต่างๆ จากผู้เชี่ยวชาญในประเด็นและมุมมองแนวโน้มเศรษฐกิจโลกที่มีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินและการท่องเที่ยวในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก และกฎเกณฑ์ด้านการบินที่มีผลกระทบต่อสายการบินสมาชิกทั้งในปัจจุบันและอนาคต ทั้งนี้ เพื่อพัฒนาและขับเคลื่อนธุรกิจการบินให้มีประสิทธิภาพทันต่อสถานการณ์ของโลกในปัจจุบัน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีเครื่องบินที่ใช้ทำการบินทั้งสิ้น 64 ลำ โดยมีอัตราการใช้ประโยชน์ของเครื่องบิน 10.4 ชั่วโมง มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้น 243.2% ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้นถึง 1,118.6% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 67.9% สูงกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ยที่ 19.1% และมีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 9.01 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 449.4% สำหรับด้านการขนส่งสินค้ามีปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ADTK) สูงกว่าปีก่อน 249.7% ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) สูงกว่าปีก่อน 134.6% อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ยเท่ากับ 63.1% ขณะที่ปีก่อนเฉลี่ยเท่ากับ 94.1%

ผลการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว ในปี 2565 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน 7,797 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 27,499 ล้านบาท (139.6%) โดยมีรายได้รวมทั้งสิ้น 105,041 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 81,294 ล้านบาท (342.3%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากการบินขนส่งผู้โดยสารและสินค้าเพิ่มขึ้น 81,363 ล้านบาท (494.4%) เนื่องจากในปีนี้บริษัทฯ กลับมาทำการบินและให้บริการเที่ยวบินประจำ

ในเส้นทางระหว่างประเทศครอบคลุมภูมิภาคเอเชีย ยุโรป และออสเตรเลีย เพื่อรองรับความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร ในขณะที่ในช่วง 10 เดือนแรกของปีก่อน บริษัทฯ ยังไม่ได้ทำการบินเที่ยวบินประจำ มีเฉพาะเที่ยวบินพิเศษและเที่ยวบินสนับสนุนนโยบายภูเก็ต Sandbox เท่านั้น โดยมีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ยอยู่ที่ 67.9% โดยเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่ไตรมาสที่ 1 ประกอบกับมีรายได้จากการบริการอื่นๆ เพิ่มขึ้น 1,559 ล้านบาท (30.5%) จากเที่ยวบินลูกค้าที่เพิ่มขึ้น และมีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 97,244 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 53,795 ล้านบาท (123.8%) จากค่าใช้จ่ายดำเนินงานที่แปรผันตามปริมาณการผลิตและ/หรือปริมาณการขนส่งเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งค่าน้ำมันเครื่องบินที่เพิ่มสูงขึ้นมาก จากราคาน้ำมันที่สูงกว่าปีก่อนถึง 63.8% ในขณะที่ค่าใช้จ่ายคงที่ต่ำกว่าปีก่อน นอกจากนี้มีต้นทุนทางการเงิน (ซึ่งเป็นการรับรู้ต้นทุนทางการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 : TFRS 9) จำนวน 12,387 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 2,897 ล้านบาท (30.5%)

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว ส่วนใหญ่เกิดจากกลับรายการผลขาดทุนจากด้อยค่าของสินทรัพย์ และกำไรจากการขายสินทรัพย์ ถึงแม้จะขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้ ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากการตีมูลค่าทางบัญชี เนื่องจากการอ่อนค่าของเงินบาท โดยในปี 2565 มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว-สุทธิ เป็นรายได้รวม 2,904 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนเป็นรายได้จำนวน 81,525 ล้านบาท ส่งผลให้บริษัทฯ และบริษัทย่อยขาดทุนสุทธิ จำนวน 252 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 55,365 ล้านบาท โดยเป็นขาดทุนส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 272 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 0.12 บาท ในขณะที่ปีก่อนกำไรต่อหุ้น 25.25 บาท แต่มี EBITDA หลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน รวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) เป็นกำไรจำนวน 17,241 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 19,953 ล้านบาท

## 2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานปี 2565

งบการเงินรวมสำหรับปี 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 ทัวร์เอ็องหลวง จำกัด

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) - งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

	ม.ค.-ธ.ค.			
	2565	2564	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
<b>รายได้รวม</b>	<b>105,041</b>	<b>23,747</b>	<b>+81,294</b>	<b>+342.3</b>
- ค่าโดยสารและค่าน้ำมันอากาศยาน	74,036	5,529	+68,507	+1,239.0
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	23,784	10,928	+12,856	+117.6
- รายได้กิจการอื่น	6,674	5,115	+1,559	+30.5
- อื่นๆ	547	2,175	-1,628	-74.9
<b>ค่าใช้จ่ายรวม</b>	<b>97,244</b>	<b>43,449</b>	<b>+53,795</b>	<b>+123.8</b>
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	38,378	5,926	+32,452	+547.6
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	58,866	37,523	+21,343	+56.9
<b>กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน</b>				
<b>ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว</b>	<b>7,797</b>	<b>(19,702)</b>	<b>+27,499</b>	<b>+139.6</b>
<b>ต้นทุนทางการเงิน</b>	<b>12,387</b>	<b>9,490</b>	<b>+2,897</b>	<b>+30.5</b>
<b>ขาดทุนจากการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว</b>	<b>(4,590)</b>	<b>(29,192)</b>	<b>+24,602</b>	<b>+84.3</b>
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้ และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน (กลับรายการ)	9,521	20,013	-10,492	-52.4
โครงการร่วมใจจากองค์กร	610	(4,681)	+5,291	+113.0
กำไรจากการขายสินทรัพย์	783	1,593	-810	-50.8
การปรับปรุงผลประโยชน์พนักงานจากการปรับโครงสร้างองค์กร	237	8,840	-8,603	-97.3
กำไรจากการขายเงินลงทุน	16	2,834	-2,818	-99.4
ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	(4)	(127)	+123	+96.9
เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างงาน	(112)	(1,306)	+1,194	+91.4
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9	(113)	170	-283	-166.5
ปรับปรุงจำนวนไมล์สะสม	(628)	-	-628	-
ปรับปรุงรายการที่เกี่ยวข้องกับการปรับมูลค่าสินทรัพย์สิทธิการใช้เครื่องบิน	(656)	-	-656	-
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(1,512)	(7,618)	+6,106	+80.2
กำไร (ขาดทุน) จากการปรับโครงสร้างหนี้	(5,238)	61,807	-67,045	-108.5
<b>กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้</b>	<b>(1,686)</b>	<b>52,333</b>	<b>-54,019</b>	<b>-103.2</b>
<b>กำไร(ขาดทุน)สุทธิ</b>	<b>(252)</b>	<b>55,113</b>	<b>-55,365</b>	<b>-100.5</b>
<b>กำไร(ขาดทุน)สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่</b>	<b>(272)</b>	<b>55,118</b>	<b>-55,390</b>	<b>-100.5</b>
กำไร(ขาดทุน)ต่อหุ้น (บาท)	(0.12)	25.25	-25.37	-100.5

		ม.ค.-ธ.ค.			
		2565	2564	เปลี่ยนแปลง	
				ล้านบาท	%
<b>ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ</b>					
EBITDA หลังหักค่าเช่าเครื่องบิน	(ล้านบาท)	17,241	(2,712)	+19,953	+735.7
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	9.01	1.64	+7.37	+449.4
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	38,526	11,224	+27,302	+243.2
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	26,163	2,147	+24,016	+1,118.6
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	67.9	19.1		+48.8
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-ก.ม.)	2.82	2.55	+0.27	+10.6
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	2,032	581	+1,451	+249.7
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	1,283	547	+736	+134.6
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	63.1	94.1		-31.0
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	340,390	132,347	+208,043	+157.2
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-ก.ม.)	18.28	19.67	-1.39	-7.1
จำนวนเครื่องบิน ณ 31 ธ.ค.	(ลำ)	86	87	-1	-1.2
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	192,994	57,318	+135,676	+236.7
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	10.4	5.4	+5.0	+92.6
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		35.0614	31.9771	+3.0843	+9.6
1 EUR : THB		36.8731	37.8123	-0.9392	-2.5
100 JPY : THB		26.7756	29.1454	-2.3698	-8.1
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	135.16	82.54	+52.62	+63.8

หมายเหตุ : EBITDA หลังหักค่าเช่าเครื่องบิน = รายได้ (ไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ และกำไรจากการขายเงินลงทุน) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) ต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 และผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ) หักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน รวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour)

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

### รายได้

ในปี 2565 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) จำนวน 105,041 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 81,294 ล้านบาท (342.3%) โดยมีรายละเอียดของรายได้ดังนี้

- **รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน**

รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินมีจำนวน 74,036 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 68,507 ล้านบาท (1,239%) เนื่องจากในปีนี้นักบินบริษัทฯ กลับมาทำการบินและให้บริการเที่ยวบินประจำ ในขณะที่ในช่วง 10 เดือนแรกของปีก่อน บริษัทฯ ยังไม่ได้ทำการบินเที่ยวบินประจำ รายได้มาจากเที่ยวบินพิเศษและเที่ยวบินสนับสนุนนโยบายภูเก็ต Sandbox เท่านั้น โดย

- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 1,118.6% คิดเป็นเงินประมาณ 61,000 ล้านบาท เมื่อเทียบกับปีก่อนที่บริษัทฯ ยังไม่สามารถดำเนินการบินได้ตามปกติทั้งปี ในขณะที่มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 243.2% จากการที่บริษัทฯ มีการเพิ่มจำนวนเที่ยวบิน และเส้นทางบินที่ให้บริการเพื่อรองรับปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยมีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 67.9% สูงกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ย 19.1% โดยมีการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ไตรมาสที่ 1 เป็นต้นมา

- รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) เท่ากับ 2.82 บาท เพิ่มขึ้น 0.27 บาท (10.6%) หรือประมาณ 7,000 ล้านบาท

- **รายได้จากการขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์**

รายได้จากการระวางขนส่งและค่าไปรษณียภัณฑ์ จำนวน 23,784 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 12,856 ล้านบาท (117.6%) เป็นผลจากปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) เพิ่มขึ้น 134.6% คิดเป็นเงินประมาณ 14,500 ล้านบาท ถึงแม้ว่าจะมีรายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าประกันภัย) เท่ากับ 18.28 บาท ลดลง 1.39 บาท (7.1%) หรือประมาณ 1,800 ล้านบาท เนื่องจากปีก่อนส่วนใหญ่เป็นการให้บริการแบบเช่าเหมาลำ โดยมีอัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ย 63.1% ต่ำกว่าปีก่อนที่เฉลี่ย 94.1%

- **รายได้กิจการอื่น** ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจ ได้แก่การบริการภาคพื้น คริวการบิน การบริการคลังสินค้า และรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่นๆ รวมจำนวน 6,674 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1,559 ล้านบาท (30.5%) สาเหตุหลักเกิดจากจำนวนสายการบินลูกค้าที่เพิ่มขึ้น

- **รายได้อื่นๆ** ต่ำกว่าปีก่อน 1,628 ล้านบาท สาเหตุหลักจากปีก่อนมีการบันทึกรายได้จากการหักกลบลดหนี้ค่าบริการและซ่อมบำรุงเครื่องบินจำนวน 45.5 MUSD หรือประมาณ 1,457 ล้านบาท ตามที่ระบุในแผนฟื้นฟูกิจการ

### **ค่าใช้จ่าย**

ในปี 2565 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) 97,244 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 53,795 ล้านบาท (123.8%) สาเหตุหลักเนื่องจากการขยายการผลิต โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- **ค่าน้ำมันเครื่องบิน** จำนวน 38,378 ล้านบาท คิดเป็น 39.5% ของค่าใช้จ่ายรวม เพิ่มขึ้น 32,452 ล้านบาท (547.6%) เป็นผลมาจากจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น ทำให้มีปริมาณการใช้น้ำมันสูงกว่าปีก่อน ประกอบกับราคาน้ำมันเฉลี่ยสูงกว่าปีก่อน 63.8% รวมทั้งเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอ่อนค่าลงเมื่อเทียบกับปีก่อน ทำให้ค่าน้ำมันเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทเพิ่มขึ้น

- **ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน** มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 58,866 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 21,343 ล้านบาท (56.9%) โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.			
	2565	2564	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
<b>ค่าใช้จ่าย</b>				
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	8,422	9,264	-842	-9.1
ค่าบริการการบิน	9,045	2,415	+6,630	+274.5
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	2,601	615	+1,986	+322.9
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	11,651	5,704	+5,947	+104.3
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	9,881	12,544	-2,663	-21.2
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	5,227	1,265	+3,962	+313.2
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	2,876	491	+2,385	+485.7
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	4,731	837	+3,894	+465.2
ค่าใช้จ่ายอื่น	4,432	4,388	+44	+1.0
<b>ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน</b>	<b>58,866</b>	<b>37,523</b>	<b>+21,343</b>	<b>+56.9</b>

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 36,131 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 24,804 ล้านบาท (219%)
  - ค่าใช้จ่ายคงที่ (Fixed Cost) ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และค่าใช้จ่ายอื่น มีจำนวนรวม 22,735 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 3,461 ล้านบาท (13.2%) โดยมีรายละเอียดดังนี้
    - ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน (ไม่รวมสำรองเงินชดเชยพนักงานที่เข้าร่วมโครงการร่วมใจจากองค์กร เงินชดเชยกรณีเลิกจ้าง และรายการปรับปรุงผลประโยชน์พนักงานจากการปรับโครงสร้างองค์กร) มีจำนวน 8,422 ล้านบาท ลดลง 842 ล้านบาท (9.1%) สาเหตุหลักเกิดจากจำนวนพนักงานประจำและพนักงาน Outsource ที่ลดลง จากการปรับลดขนาดโครงสร้างองค์กร รวมทั้งมีการปรับปรุงสวัสดิการพนักงานให้สอดคล้องกับธุรกิจและอุตสาหกรรม ตามแผนฟื้นฟูกิจการ
    - ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย มีจำนวน 9,881 ล้านบาท ลดลง 2,663 ล้านบาท (21.2%) สาเหตุหลักจากการปรับปรุงมูลค่าสิทธิการใช้ตามการเปลี่ยนแปลงสัญญาเช่าเครื่องบินตามแผนฟื้นฟูกิจการ
- **ต้นทุนทางการเงิน** ซึ่งเป็นการรับรู้ต้นทุนทางการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 (TFRS 9) เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 2,897 ล้านบาท (30.5%)



ขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้ จำนวน 5,238 ล้านบาท ประกอบด้วยขาดทุนจากการปรับปรุงหนี้สินให้เป็นไปตามแผนฟื้นฟูที่แก้ไข ขาดทุนจากการการบอกละเมิดสัญญาที่มีภาระเกินควรกว่าประโยชน์ที่จะพึงได้ ขาดทุนจากการปรับปรุงสินทรัพย์และหนี้สินตามการแก้ไขสัญญาเช่า กำไรจากการตัดรายการหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีทุนตัดจำหน่าย และกำไรจากการปรับปรุงหนี้สินให้เป็นไปตามคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.4)

กำไรจากการขายสินทรัพย์ จำนวน 783 ล้านบาท ประกอบด้วย

- กำไรจากการขายเครื่องบิน จำนวน 96 ล้านบาท จากการขายเครื่องบิน B747-400 จำนวน 3 ลำ, B737-400 2 ลำ และ A300-600 1 ลำ
- กำไรจากการขายทรัพย์สิน จำนวน 687 ล้านบาท โดยเป็นกำไรจากการขายที่ดินและอาคารสำนักงาน จำนวน 219 ล้านบาท ขายรถยนต์ จำนวน 386 ล้านบาท ขายเครื่องบินฝึกจำลอง A330-300 จำนวน 53 ล้านบาท และจากการขายทรัพย์สินอื่นๆ

กำไรจากการขายเงินลงทุน จำนวน 16 ล้านบาท จากการขายหุ้น บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวมจำนวน 8.91 ล้านหุ้น

โครงการร่วมใจจากองค์กร Mutual Separation Plan (“MSP”) จากการปรับลดประมาณการภาษีของพนักงานที่เข้าโครงการ MSP B, C และ D จำนวน 610 ล้านบาท ตามการจ่ายจริง

รายการปรับปรุงผลประโยชน์พนักงาน ทำให้ค่าใช้จ่ายลดลง จำนวน 237 ล้านบาท จากการปรับปรุงสวัสดิการพนักงานให้สอดคล้องกับมาตรฐานอุตสาหกรรม

เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างงาน จำนวน 112 ล้านบาท โดยเป็นการจ่ายค่าชดเชยพนักงานกรณีเลิกจ้างพนักงานที่ต่างประเทศ อันเนื่องมาจากบริษัทฯ เข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ มีความจำเป็นต้องปรับปรุงองค์กรทุกๆ ด้านเพื่อลดต้นทุนและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน ตลอดจนบริหารจัดการกระแสเงินสดให้เป็นไปตามแผนฟื้นฟูกิจการ

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน (ถักรายการ) จำนวน 9,521 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 27)

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 จำนวน 113 ล้านบาท

การปรับปรุงจำนวนไมล์สะสม 628 ล้านบาท จากการรับรู้จำนวนไมล์สะสมเพิ่มขึ้น

ปรับปรุงรายการที่เกี่ยวข้องกับการปรับมูลค่าสินทรัพย์สิทธิการใช้เครื่องบิน ตามที่กำหนดไว้ในหนังสือข้อตกลงหรือสัญญาเช่าใหม่ของแต่ละสัญญาเช่า จำนวน 656 ล้านบาท

ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ จำนวน 1,512 ล้านบาท ประกอบด้วย ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Loss) จำนวน 595 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการปรับยอดเงินกู้รวมหนี้สินตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสินทรัพย์หนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวดจากการที่เงินบาทต่อเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐอ่อนค่าเมื่อเทียบกับ ณ 31 ธันวาคม 2565 กับ ณ 31 ธันวาคม 2564 และขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Loss) จำนวน 917 ล้านบาท

• ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม มีจำนวน 4 ล้านบาท ขาดทุนต่ำกว่าปีก่อน 123 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดดังนี้

- บริษัทฯ ลดสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และเปลี่ยนการจัดประเภทจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมเป็นเงินลงทุนระยะยาวอื่น จึงไม่ต้องรับรู้ผลกำไร/ขาดทุนอีกต่อไป ในขณะที่ปีก่อนรับรู้ส่วนแบ่งขาดทุนใน บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 76 ล้านบาท

- ส่วนแบ่งขาดทุนในบริษัท คอนมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด 5 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 30 ล้านบาท

- ส่วนแบ่งกำไรใน บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด 11 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุน 0.1 ล้านบาท

- ส่วนแบ่งขาดทุนในบริษัท คริวการบินภูเก็ต จำกัด 10 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 5 ล้านบาท

EBITDA หลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบินรวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) ของปี 2565 มีกำไรจำนวน 17,241 ล้านบาท เปรียบเทียบกับปีก่อนซึ่งขาดทุน 2,712 ล้านบาท มีกำไรเพิ่มขึ้น 19,953 ล้านบาท

### 3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

#### ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.	
	2565	2564
เครื่องบิน	998	89
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	18	30
<b>รวม</b>	<b>1,016</b>	<b>119</b>

ในปี 2565 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 1,016 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 897 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็นการลงทุนซื้ออะไหล่เครื่องบินหมุนเวียน

#### สภาพคล่อง

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 34,540 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 17.4 ของสินทรัพย์รวม เพิ่มขึ้นจาก ณ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 29,025 ล้านบาท

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.	
	2565	2564
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	29,108	(9,847)
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมลงทุน	2,401	7,438
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(1,799)	(758)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน ที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(666)	7
ผลกระทบจากผลขาดทุนจากการด้อยค่าด้านเครดิต ที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(19)	1
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง)</b>	<b>29,025</b>	<b>(3,159)</b>

ในปี 2565 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 29,108 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 38,955 ล้านบาท สาเหตุหลักจากรายได้รับล่วงหน้าจากการขายบัตรโดยสาร ในขณะที่มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมลงทุนจำนวน 2,401 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 5,037 ล้านบาท สาเหตุหลักจากเงินสดรับจากการจำหน่ายสินทรัพย์และเงินลงทุนต่ำกว่าปีก่อน และมีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 1,799 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 1,041 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็นการจ่ายชำระคืนหนี้สินตามสัญญาเช่า อย่างไรก็ตาม บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ได้ร่วมลงนามในสัญญาสนับสนุนทางการเงินของธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย ในรูปแบบของสินเชื่อโครงการพิเศษเพื่อรักษาสภาพการจ้างงาน จำนวน 50 ล้านบาท โดยมีการเบิกใช้วงเงินดังกล่าว จำนวน 39 ล้านบาท เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 มีจำนวน 34,540 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 29,025 ล้านบาท จากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 ซึ่งมีอยู่จำนวน 5,515 ล้านบาท

### เครื่องบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเครื่องบินที่ใช้ทำการบิน จำนวน 64 ลำ (รวมเครื่องบิน A320-200 จำนวน 20 ลำ ซึ่งใช้ทำการบินโดยบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด) มีเครื่องบินที่จอดระยะยาว จำนวน 22 ลำ และมีเครื่องบินที่บริษัทฯ ปลดระวาง และเครื่องบินอยู่ระหว่างดำเนินการขายและพิจารณาผู้เสนอซื้อ รวมทั้งสิ้น จำนวน 17 ลำ

## สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมจำนวน 198,178 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 36,959 ล้านบาท (22.9%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 ธ.ค.2565		31 ธ.ค.2564		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	34,540	17.4	5,515	3.4	+29,025	+526.3
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	2,746	1.4	4,321	2.7	-1,575	-36.4
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	22,518	11.4	14,959	9.3	+7,559	+50.5
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>	<b>59,804</b>	<b>30.2</b>	<b>24,795</b>	<b>15.4</b>	<b>+35,009</b>	<b>+141.2</b>
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	45,969	23.2	34,493	21.4	+11,476	+33.3
สินทรัพย์สิทธิการใช้	61,869	31.2	69,652	43.2	-7,783	-11.2
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	30,536	15.4	32,279	20.0	-1,743	-5.4
<b>รวมสินทรัพย์</b>	<b>198,178</b>	<b>100.0</b>	<b>161,219</b>	<b>100.0</b>	<b>+36,959</b>	<b>+22.9</b>

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 59,804 ล้านบาท หรือคิดเป็น 30.2% ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 35,009 ล้านบาท (141.2%) โดยมีรายการที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญได้แก่

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เพิ่มขึ้น 29,025 ล้านบาท (526.3%) จากเงินสดรับจากการดำเนินงานและการขายทรัพย์สินและเงินลงทุน
- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย ลดลง 1,575 ล้านบาท (36.4%) สาเหตุหลักจากการจำหน่ายเครื่องบิน เครื่องยนต์ และที่ดินและอาคาร รวมทั้งสินทรัพย์อื่นๆ ประกอบด้วยมีการโอนเครื่องบินแบบ A330-300 นำกลับมาให้บริการ จำนวน 3 ลำ จัดประเภทเป็นที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ถึงแม้จะมีการกลับรายการผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน ก็ตาม (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 10)
- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ เพิ่มขึ้น 7,559 ล้านบาท (50.5%) สาเหตุหลักเกิดจากลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 6,933 ล้านบาท (69.2%) จากยอดขายที่เพิ่มขึ้น ประกอบด้วยมีค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าเพิ่มขึ้น โดยส่วนใหญ่เป็นค่าน้ำมันเครื่องบิน
- ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สุทธิ มีจำนวน 45,969 ล้านบาท หรือคิดเป็น 23.2% ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2564 เป็นจำนวน 11,476 ล้านบาท (33.3%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากรับโอนเครื่องบินแบบ A380-800 จำนวน 4 ลำ มาจากสินทรัพย์สิทธิการใช้ และรับโอนเครื่องบินแบบ A330-300 ที่นำกลับมาให้บริการ จำนวน 3 ลำ มาจากสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนถือไว้เพื่อขาย ประกอบด้วยมีการกลับรายการผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน ถึงแม้จะมีการคิดค่าเสื่อมราคาเพิ่มขึ้น ก็ตาม (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 12)

- สินทรัพย์สิทธิการใช้ มีจำนวน 61,869 ล้านบาท หรือคิดเป็น 31.2% ของสินทรัพย์ทั้งหมด ซึ่งประกอบด้วยสินทรัพย์ตามสัญญาเช่าเงินทุน และภาระผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสัญญาเช่าดำเนินงานสินทรัพย์ถาวรอื่น ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2564 เป็นจำนวน 7,783 ล้านบาท จากการปรับปรุงรายการสินทรัพย์สิทธิการใช้ ตามเงื่อนไขค่าเช่าและระยะเวลาการเช่าตามที่กำหนดไว้ในหนังสือข้อตกลงหรือสัญญาเช่าใหม่ของแต่ละสัญญาเช่ากับผู้ให้เช่าเครื่องบิน และมีการยกเลิกสัญญาเครื่องบินเช่าซื้อ การโอนเครื่องบินแบบ A380-800 จำนวน 4 ลำ ไปอยู่ในกลุ่มที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ รวมทั้งการคิดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ ในขณะที่มีการรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินการแบบ B777-300ER ใหม่ 3 ลำ โดยมีการรับมอบ 2 ลำในไตรมาสที่ 1 และอีก 1 ลำในไตรมาสที่ 2 (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 13)

- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ ลดลง 1,743 ล้านบาท (5.4%) โดยสาเหตุหลักเป็นการลดลงจากเงินประกันบำรุงรักษาเครื่องบิน รายได้ค้างรับตั๋วบัตรโดยสาร และเงินมัดจำสัญญาเช่าเครื่องบิน 1,160 ล้านบาท 1,126 ล้านบาท และ 1,077 ล้านบาท ตามลำดับ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 16 และ 17) ในขณะที่สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอตัดบัญชีเพิ่มขึ้น (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 15)

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) ในปี 2565 เท่ากับร้อยละ -0.14 ในขณะที่ปีก่อนเท่ากับอัตราร้อยละ 29.75

## หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 หนี้สินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย มีจำนวน 269,202 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 36,732 ล้านบาท (15.8%) โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 ธ.ค.2565		31 ธ.ค.2564		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน	61,222	22.7	46,742	20.1	+14,480	+31.0
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่กำหนดชำระภายใน 1 ปี	2,434	0.9	606	0.3	+1,828	+301.7
หนี้สินระยะยาว	159,532	59.3	139,269	59.9	+20,263	+14.5
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	46,014	17.1	45,853	19.7	+161	+0.4
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>269,202</b>	<b>100.0</b>	<b>232,470</b>	<b>100.0</b>	<b>+36,732</b>	<b>+15.8</b>

หนี้สินหมุนเวียน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 22.7 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวน 61,223 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 14,481 ล้านบาท (31%) สาเหตุหลักจากรายได้รับล่วงหน้าจากการขายบัตรโดยสารเพิ่มขึ้น 17,926 ล้านบาท จากยอดขายที่เพิ่มขึ้น

หนี้สินระยะยาวรวมส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 60.2 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้น 22,091 ล้านบาท (15.8%) โดยสาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของหนี้สินตามสัญญาเช่าจากการรับมอบเครื่องบินเช่าใหม่ 3 ลำ และการปรับปรุงมูลค่าหนี้สินจากการเปลี่ยนแปลงสัญญาเช่าตามแผนฟื้นฟูกิจการ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.2, 7.3, 18.1, 18.2, 19)

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 17.1 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้น 161 ล้านบาท (0.4%) สาเหตุหลักเกิดจากการประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียน จากประมาณการค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่นๆ สำหรับรายการซ่อมที่จะต้องจ่ายเงินในอนาคตตามสัญญาเพื่อรับบริการผูกพันภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน เพิ่มขึ้น 6,705 ล้านบาท ตามการใช้งานของเครื่องบิน (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 24) ในขณะที่มีเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้ไม่หมุนเวียนอื่น ลดลง 5,763 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6, 20) และประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับผลประโยชน์พนักงานลดลง 677 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 23)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) เท่ากับ -2.28 เท่า เปรียบเทียบกับ ณ 31 ธันวาคม 2564 ที่เท่ากับ -1.96 เท่า และมีอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ -3.79 เท่า ในขณะที่ปีก่อนเท่ากับ -3.26 เท่า

#### ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ และบริษัทย่อยคิดลบจำนวน 71,024 ล้านบาท คิดลบลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 227 ล้านบาท

#### ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นในภายหน้า

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ มีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากภาระผูกพันที่มีได้แสดงในงบการเงิน จากหนังสือค้ำประกันที่ออกโดยธนาคารในประเทศและต่างประเทศ และภาระผูกพันจากการบอกเลิกสัญญาที่มีภาระเกินควรกว่าประโยชน์ที่จะพึงได้ ตามมติที่ประชุมคณะผู้บริหารแผน ซึ่งเป็นไปตามแผนฟื้นฟูกิจการ รวมทั้งภาระผูกพันที่จะต้องจ่ายตามสัญญาเช่าเครื่องบิน A350-900 จำนวน 2 ลำ ที่มีระยะเวลาเช่า 12 ปี (รายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 35)

### สรุปผลการดำเนินงานงบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ในปี 2565 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) มีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ทั้งสิ้น 97,514 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 75,415 ล้านบาท (341.3%) สาเหตุสำคัญเนื่องจากรายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้าเพิ่มขึ้นรวม 75,049 ล้านบาท (529.1%) เป็นผลจากปริมาณการผลิตและการขนส่งเพิ่มขึ้นจากการที่บริษัทฯ กลับมาดำเนินการบินปกติ ในขณะที่ในช่วง 10 เดือนแรกของปีก่อน บริษัทฯ ทำการบินเฉพาะเที่ยวบินพิเศษและเที่ยวบิน สนับสนุนนโยบายภูเก็ต Sandbox เท่านั้น นอกจากนี้รายได้กิจการอื่น เพิ่มขึ้น 2,264 ล้านบาท (40.9%) จากจำนวน สายการบินลูกค้าที่เพิ่มขึ้น สำหรับค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ทั้งสิ้น 86,307 ล้านบาท เพิ่มขึ้น กว่าปีก่อน 48,302 ล้านบาท (127.1%) สาเหตุหลักเกิดจากการเพิ่มขึ้นตามปริมาณการผลิตและปริมาณการขนส่งที่ เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งค่าน้ำมันเครื่องบินที่เพิ่มขึ้นมากจากราคาน้ำมันที่สูงขึ้นกว่าปีก่อนถึง 63.8% แต่มีค่าใช้จ่าย บุคลากรลดลง ส่งผลให้มีกำไรจากการดำเนินงาน ก่อนต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว 11,207 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 27,113 ล้านบาท (170.5%) โดยบริษัทฯ มีผลการดำเนินงานดีขึ้นต่อเนื่องมาตั้งแต่ ไตรมาสแรกที่กลับมาบินในเที่ยวบินประจำ (ไตรมาสที่ 4 ปี 2564) โดยในไตรมาสที่ 4 ของปีนี้ บริษัทฯ ยังคงมีผล กำไรจากการดำเนินงานต่อเนื่องมาจากไตรมาสก่อน ที่นับเป็นไตรมาสแรกที่มีผลกำไรจากการดำเนินงานตั้งแต่มี สถานการณ์แพร่ระบาดของโรค COVID-19

บริษัทฯ มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียวส่วนใหญ่เกิดจากกลับรายการผลขาดทุนจากด้อยค่าของสินทรัพย์ และ กำไรจากการขายทรัพย์สิน ถึงแม้จะขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้ ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา ต่างประเทศ โดยในปี 2565 มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว-สุทธิเป็นรายได้รวม 1,187 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนเป็นรายได้ จำนวน 80,774 ล้านบาท

บริษัทฯ มีผลการดำเนินงานกำไรสุทธิ 2,697 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีกำไร 58,275 ล้านบาท คิดเป็น กำไรต่อหุ้น 1.24 บาท เปรียบเทียบกับปีก่อนที่กำไรต่อหุ้น 26.70 บาท โดยมี EBITDA หลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตาม เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบินรวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) ในปี 2565 เป็นกำไรจำนวน 19,689 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 19,209 ล้านบาท

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

	ม.ค.-ธ.ค.			
	2565	2564	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
<b>รายได้รวม</b>	<b>97,514</b>	<b>22,099</b>	<b>+75,415</b>	<b>+341.3</b>
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	65,489	3,278	+62,211	+1,897.8
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	23,743	10,905	+12,838	+117.7
- รายได้กิจการอื่น	7,793	5,529	+2,264	+40.9
- อื่นๆ	489	2,387	-1,898	-79.5
<b>ค่าใช้จ่ายรวม</b>	<b>86,307</b>	<b>38,005</b>	<b>+48,302</b>	<b>+127.1</b>
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	34,593	5,183	+29,410	+567.4
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ไม่รวมน้ำมัน	51,714	32,822	+18,892	+57.6
<b>กำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน</b>				
<b>ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว</b>	<b>11,207</b>	<b>(15,906)</b>	<b>+27,113</b>	<b>+170.5</b>
<b>ต้นทุนทางการเงิน</b>	11,148	9,371	+1,777	+19.0
<b>กำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว</b>	<b>59</b>	<b>(25,277)</b>	<b>+25,336</b>	<b>+100.2</b>
<b>ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้</b>				
<b>และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน (กลับรายการ)</b>	9,521	20,013	-10,492	-52.4
<b>โครงการร่วมใจจากองค์กร</b>	610	(4,681)	+5,291	+113.0
<b>กำไรจากการขายสินทรัพย์</b>	783	1,593	-810	-50.8
<b>การปรับปรุงผลประโยชน์พนักงานจากการปรับโครงสร้างองค์กร</b>	237	8,840	-8,603	-97.3
<b>กำไรจากการขายเงินลงทุน</b>	16	3,453	-3,437	-99.5
<b>เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างงาน</b>	(112)	(1,306)	+1,194	+91.4
<b>ปรับปรุงจำนวนไมล์สะสม</b>	(628)	-	-628	-
<b>ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ</b>	(1,488)	(8,472)	+6,984	+82.4
<b>ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9</b>	(2,514)	(473)	-2,041	-431.5
<b>กำไร(ขาดทุน)จากการปรับโครงสร้างหนี้</b>	(5,238)	61,807	-67,045	-108.5
<b>กำไรก่อนภาษีเงินได้</b>	1,246	55,497	-54,251	-97.8
<b>กำไรสุทธิ</b>	<b>2,697</b>	<b>58,275</b>	<b>-55,578</b>	<b>-95.4</b>
กำไรต่อหุ้น (บาท)	1.24	26.70	-25.46	-95.4



		ม.ค.-ธ.ค.			
		2565	2564	เปลี่ยนแปลง	
				ล้านบาท	%
<b>ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ</b>					
EBITDA หลังหักค่าเช่าเครื่องบิน	(ล้านบาท)	19,689	480	+19,209	+4,001.9
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	4.71	0.19	+4.52	+2,378.9
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	34,582	9,908	+24,674	+249.0
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	23,201	1,276	+21,925	+1,718.3
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	67.1	12.9		+54.2
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-ก.ม.)	2.81	2.53	+0.28	+11.1
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	2,032	581	+1,451	+249.7
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	1,283	547	+736	+134.6
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	63.1	94.1		-31.0
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	286,522	128,600	+157,922	+122.8
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-ก.ม.)	18.25	19.63	-1.38	-7.0
จำนวนเครื่องบิน ณ 31 ธ.ค.	(ลำ)	66	67	-1	-1.5
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	144,392	40,533	+103,859	+256.2
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	11.4	5.3	+6.1	+115.1
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		35.0614	31.9771	+3.0843	+9.6
1 EUR : THB		36.8731	37.8123	-0.9392	-2.5
100 JPY : THB		26.7756	29.1454	-2.3698	-8.1
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	135.16	82.54	+52.62	+63.8

หมายเหตุ : EBITDA หลังหักค่าเช่าเครื่องบิน = รายได้ (ไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ และกำไรจากการขายเงินลงทุน) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) ต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการค้ายค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน ผลขาดทุนจากการค้ายค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 และผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ) หักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน รวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour)

### สินทรัพย์ งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีสินทรัพย์รวมจำนวน 198,299 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 35,640 ล้านบาท (21.9%) สาเหตุหลักเกิดจาก

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	31 ธ.ค.2565		31 ธ.ค.2564		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	34,042	17.1	5,122	3.1	+28,920	+564.6
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	2,746	1.4	4,321	2.7	-1,575	-36.4
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	22,582	11.4	17,456	10.7	+5,126	+29.4
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>	<b>59,370</b>	<b>29.9</b>	<b>26,899</b>	<b>16.5</b>	<b>+32,471</b>	<b>+120.7</b>
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	45,918	23.2	34,443	21.2	+11,475	+33.3
สินทรัพย์สิทธิการเช่า	56,296	28.4	62,326	38.3	-6,030	-9.7
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	36,715	18.5	38,991	24.0	-2,276	-5.8
<b>รวมสินทรัพย์</b>	<b>198,299</b>	<b>100.0</b>	<b>162,659</b>	<b>100.0</b>	<b>+35,640</b>	<b>+21.9</b>

- สินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 32,471 ล้านบาท (120.7%) สาเหตุหลักเกิดจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น 28,920 ล้านบาท ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 4,504 ล้านบาท จากยอดขายที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าที่เพิ่มขึ้น ในขณะที่สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย ลดลง 1,575 ล้านบาท จากการโอนเครื่องบินแบบ A330-300 ที่นำกลับมาให้บริการ จำนวน 3 ลำ จัดประเภทเป็นที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ รวมทั้งมีการจำหน่ายเครื่องบิน เครื่องยนต์ และที่ดินและอาคารบางส่วนให้แก่ผู้ซื้อ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 10)

- ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สุทธิ เพิ่มขึ้นจำนวน 11,475 ล้านบาท (33.3%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากการรับโอนเครื่องบินแบบ A330-300 ที่นำกลับมาให้บริการ จำนวน 3 ลำ มาจากสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนถือไว้เพื่อขาย และ รับโอนรับโอนเครื่องบินแบบ A380-800 จำนวน 4 ลำ มาจากสินทรัพย์สิทธิการเช่า ประกอบกับมีการกลับรายการผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน ถึงแม้จะมีการคิดค่าเสื่อมราคาเพิ่มขึ้น ก็ตาม (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 12)

- สินทรัพย์สิทธิการเช่า ซึ่งประกอบด้วยสินทรัพย์ตามสัญญาเช่าเงินทุนและภาระผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสัญญาเช่าดำเนินงานสินทรัพย์ถาวรอื่นลดลง 6,030 ล้านบาท จากการปรับปรุงรายการสินทรัพย์สิทธิการเช่า ตามเงื่อนไขค่าเช่าและระยะเวลาการเช่าตามที่กำหนดไว้ในหนังสือข้อตกลงหรือสัญญาเช่าใหม่ของแต่ละสัญญาเช่ากับผู้ให้เช่าเครื่องบิน และมีการยกเลิกสัญญาเครื่องบินเช่าซื้อ การโอนเครื่องบินแบบ A380-800 จำนวน 4 ลำ ไปอยู่ในกลุ่มที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ รวมทั้งการคิดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ ในขณะที่มีการรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินการใหม่ 3 ลำ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 13)

### หนี้สิน งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีหนี้สินรวมจำนวน 261,792 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 32,475 ล้านบาท (14.2%) สาเหตุหลักเกิดจาก

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	31 ธ.ค.2565		31 ธ.ค.2564		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน	58,956	22.5	45,680	19.9	+13,276	+29.1
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	2,430	0.9	594	0.3	+1,836	+309.1
หนี้สินระยะยาว	159,531	61.0	139,267	60.7	+20,264	+14.6
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	40,875	15.6	43,776	19.1	-2,901	-6.6
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>261,792</b>	<b>100.0</b>	<b>229,317</b>	<b>100.0</b>	<b>+32,475</b>	<b>+14.2</b>

- หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้น 13,276 ล้านบาท (29.1%) สาเหตุหลักจากรายได้รับล่วงหน้าจากการขายบัตรโดยสารเพิ่มขึ้น 17,928 ล้านบาท จากยอดขายที่เพิ่มขึ้น

- หนี้สินระยะยาวรวมส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี เพิ่มขึ้น 22,100 ล้านบาท (15.8%) โดยสาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของหนี้สินตามสัญญาเช่าจากการรับมอบเครื่องบินเช่าใหม่ 3 ลำ และการปรับปรุงมูลค่าหนี้สินจากการเปลี่ยนแปลงสัญญาเช่า (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.2, 7.3, 18.1, 18.2, 19)

- หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ ลดลง 2,901 ล้านบาท (6.6%) สาเหตุหลักเกิดจากมีเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้ไม่หมุนเวียนอื่น ลดลง 5,763 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6, 20) และประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับผลประโยชน์พนักงานลดลง 669 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 23) ในขณะที่ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียน จากประมาณการค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่นๆ สำหรับรายการซ่อมที่จะต้องจ่ายเงินในอนาคตตามสัญญาเพื่อรับรู้ภาระผูกพันภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน เพิ่มขึ้น 3,720 ล้านบาท ตามการใช้งานของเครื่องบิน (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 24)

### ส่วนของผู้ถือหุ้น งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีส่วนของผู้ถือหุ้นติดลบจำนวน 63,493 ล้านบาท ติดลบลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 3,165 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากผลกำไรจากการดำเนินงานของบริษัทฯ

#### 4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

ภาวะเศรษฐกิจโลกโดยรวมในช่วงไตรมาสแรกของปี 2566 ยังคงได้รับผลกระทบต่อเนื่องจากปี 2565 เศรษฐกิจโดยรวมยังคงชะลอตัวจากหลายปัจจัย อาทิ ความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์ โดยเฉพาะวิกฤตความขัดแย้งระหว่างรัสเซียและยูเครน วิกฤตค่าครองชีพจากอัตราเงินเฟ้อที่เพิ่มสูงขึ้น ราคาน้ำมันในระดับที่สูง ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน สถานะการเงินโลกที่ตึงตัวตามการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยอย่างต่อเนื่องของธนาคารกลางทั่วโลก และการชะลอตัวของเศรษฐกิจจีน อย่างไรก็ตาม รัฐบาลจีนได้ประกาศเปิดประเทศตั้งแต่วันที่ 8 มกราคม 2566 หลังจากที่ดำเนินนโยบาย Zero-COVID มายาวนานกว่า 3 ปี (นับตั้งแต่เกิดการระบาดของไวรัสในปี 2562) ซึ่งถือเป็นสัญญาณที่ดีต่อการค้าระหว่างประเทศ เศรษฐกิจโลก และเศรษฐกิจการท่องเที่ยว สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) คาดการณ์ว่าอุตสาหกรรมการบินจะเติบโตได้ต่อเนื่อง กลับมาทำกำไรได้ในปี 2566 จำนวน 4.7 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยจะมีปริมาณผู้โดยสารคิดเป็นร้อยละ 85 ของระดับก่อนวิกฤตในปี 2562 ในขณะที่ปริมาณสินค้าและพัสดุภัณฑ์จะลดลงจากปีก่อนร้อยละ 4 แต่จะสูงกว่าระดับก่อนวิกฤตในปี 2562 ที่ประมาณร้อยละ 5 โดยสายการบินในภูมิภาคยุโรปและตะวันออกกลางจะกลับมามีกำไรในปี 2566 ร่วมกับสายการบินในภูมิภาคอเมริกาเหนือ

สำหรับบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีแผนเพิ่มความถี่เที่ยวบินและให้บริการเส้นทางบินใหม่เพิ่มเติม เพื่อรองรับปริมาณความต้องการเดินทางที่ยังมีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่อง ตลอดจนเร่งขยายขนาดฝูงบินทั้งโดยการนำเครื่องบินในฝูงบินของบริษัทฯ ได้แก่ เครื่องบินแบบ B777-200ER กลับมาให้บริการเพิ่มอีก 2 ลำ และในปี 2566 บริษัทฯ มีแผนการจัดหาอากาศยานเพิ่มเติมรวมทั้งสิ้นเป็นจำนวน 9 ลำ ตามแผนฟื้นฟูกิจการฉบับแก้ไขที่ศาลเห็นชอบแล้วเมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 โดยในปัจจุบันบริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาเช่าดำเนินการอากาศยานแบบ A350-900 จำนวน 2 ลำ ซึ่งคาดว่าจะปฏิบัติการบินได้ในไตรมาสที่ 2 ของปี 2566 ในเส้นทางสตอกโฮล์ม-จาการ์ตา และเมลเบิร์น นอกจากนี้ บริษัทฯ มีแผนเพิ่มความถี่เที่ยวบิน อาทิ โตเกียว (นาริตะและฮาเนดะ) โอซากา-โซล ไทเป ฮองกง สิงคโปร์ กัลกัตตา มุมไบ เป็นต้น และกลับมาให้บริการเส้นทางบินเพิ่มเติมในเส้นทางประเทศจีนในช่วงต้นปี ได้แก่ ปักกิ่ง เซี่ยงไฮ้ กุหนิงเฉิงตู กว่างโจว เพื่อรองรับปริมาณความต้องการเดินทางที่ยังมีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ บริษัทฯ มีความมั่นใจว่าจะสามารถสร้างความพึงพอใจให้แก่ผู้โดยสารและบรรลุปเป้าหมายรายได้ที่กำหนดไว้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ นอกจากนี้ บริษัทฯ คาดหมายว่าจะสามารถดำเนินการปรับโครงสร้างทุนให้แล้วเสร็จภายในปี 2567 ซึ่งหากการดำเนินการเป็นไปตามข้อเสนอขอแก้ไขแผน ส่วนของทุนจะกลับมาเป็นบวกในปี 2567 และหลักทรัพย์ของบริษัทฯ จะสามารถกลับมาทำการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ได้ในปี 2568 สามารถสร้างความเชื่อมั่นให้แก่เจ้าหนี้ ผู้ถือหุ้นเดิมและนักลงทุน ในการให้การสนับสนุนบริษัทฯ และร่วมเป็นส่วนหนึ่งของบริษัทฯ ที่จะกลับมาเติบโตขึ้นอย่างแข็งแกร่งต่อไปในอนาคต

## 5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		ม.ค.-ธ.ค.			
		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2565	2564	2565	2564
<b>อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)</b>					
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	2.04	0.69	2.17	0.78
<b>อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)</b>					
อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน	ร้อยละ	(4.37)	(122.93)	0.06	(114.38)
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ	ร้อยละ	(0.24)	232.09	2.77	263.70
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	(0.35)	(55.14)	(4.14)	(60.11)
<b>อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)</b>					
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	(0.14)	29.75	1.49	31.32
<b>อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)</b>					
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	(2.28)	(1.96)	(2.55)	(2.10)
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	(3.79)	(3.26)	(4.12)	(3.44)
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	1.44	(0.29)	1.85	0.05
อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA	เท่า	12.88	(83.69)	11.02	467.09
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน	เท่า	1.19	(0.13)	1.43	0.13

### ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

#### อัตราส่วนสภาพคล่อง (Current Ratio)

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

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

$$= \text{กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน/รายได้รวม (ไม่รวมอัตราแลกเปลี่ยน กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ และปรับปรุงจำนวนไมล์สะสม)}$$

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

$$= \text{กำไร (ขาดทุน)สุทธิ / รายได้รวม (ไม่รวมอัตราแลกเปลี่ยน กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ และปรับปรุงจำนวนไมล์สะสม)}$$

#### อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity)

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

#### อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Total Asset)

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

#### อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)

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

**อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Total Debt to Equity)**

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

**อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย (Interest Coverage Ratio)**

$$= \text{รายได้ (ไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ และกำไรจากการขายเงินลงทุน) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการค้ำค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน ผลขาดทุนจากการค้ำค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 และผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ) (EBITDA) / ดอกเบี้ยจ่าย}$$

**อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA (Net Debt to EBITDA)**

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

**อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (Debt Service Coverage Ratio)**

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

## 6. รายการระหว่างกัน

6.1 บริษัทฯ มีรายการระหว่างกันที่สำคัญกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ และนิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง สำหรับปี 2565 สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 ดังนี้

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
กระทรวงการคลัง	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 47.86</li> </ul>	1.กระทรวงการคลังกู้เงินจากสถาบันการเงินต่างประเทศ ให้บริษัทฯ กู้ต่อ <ul style="list-style-type: none"> <li>- เงินกู้ยืมคงค้าง</li> <li>- เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู</li> <li>- ดอกเบี้ยจ่าย</li> <li>- ดอกเบี้ยค้างจ่าย</li> <li>- ดอกเบี้ยขรอดตัดบัญชี</li> </ul> 2.บริษัทฯ มีรายการเช่าที่ดินจากราชพัสดุ	11,721.78	6,082.08	12,496.88	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</li> <li>- ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1 และ 2</li> <li>- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</li> </ul>
		3.บริษัทฯขายบัตรโดยสารเครื่องบินให้แก่กระทรวงการคลัง <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดรายได้รวม</li> <li>- ยอดลูกหนี้คงค้าง</li> </ul>	0.00 0.00	0.00 0.00	0.00 0.16	<ul style="list-style-type: none"> <li>- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</li> </ul>

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปี สิ้นสุดวันที่	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่	
			31 ธันวาคม 2565	31 ธันวาคม 2564	31 ธันวาคม 2563	
ธนาคารออมสิน	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารออมสิน</li> </ul>	<p>1.บริษัทฯ ทำสัญญาวางเงินกู้ประเภท เงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารออมสิน จำนวนเงิน 3,500 ล้านบาท มีการใช้ เงินกู้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดเงินคงค้าง 3,500.00</li> <li>- ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ 0.00</li> <li>- ดอกเบี้ยจ่าย 119.22</li> <li>- ดอกเบี้ยค้างจ่าย 119.22</li> </ul> <p>2.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้บริการเช่าพื้นที่และบริการอื่นๆ แก่ ธนาคารออมสิน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดรายได้รวม 0.63</li> <li>- ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.00</li> </ul>				<ul style="list-style-type: none"> <li>- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของ ธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่ เกี่ยวข้องกัน</li> </ul> <p><u>หมายเหตุ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2563 เป็นอัตราคิด นัดชำระ</li> <li>- อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2564-65 เป็น อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม</li> <li>- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</li> </ul>



นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
ธนาคารเพื่อการ ส่งออกและนำเข้า แห่งประเทศไทย	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย</li> </ul>	<p>1. บริษัทฯ ทำสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวกับ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดเงินคงค้าง</li> <li>- เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู</li> <li>- ดอกเบี้ยจ่าย</li> <li>- ดอกเบี้ยค้างจ่าย</li> <li>- ดอกเบี้ยรอดตัดบัญชี</li> </ul> <p>2. บริษัทฯ ทำสัญญาวางเงินกู้ประเภท เงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย จำนวนเงิน 1,500 ล้านบาท มีการใช้เงินกู้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดเงินคงค้าง</li> <li>- เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู</li> <li>- ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้</li> <li>- ดอกเบี้ยจ่าย</li> <li>- ดอกเบี้ยค้างจ่าย</li> <li>- ดอกเบี้ยรอดตัดบัญชี</li> </ul>	605.90	568.48	398.74	<p>-การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p> <p>-ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1 และ 3</p>
			37.45	19.44	39.92	<p>-การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p> <p>-ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1</p>
			1,485.55	1,452.83	37.62	<p>-การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p> <p>-ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1</p>
					1,500.00	
					1.50	
					170.67	
					165.38	
			22.18	11.93		

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
		3.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้แก่ธนาคารเพื่อการส่งออกและ นำเข้าแห่งประเทศไทย  - ยอดขายได้รวม	0.00	0.00	0.04	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
ธนาคารอิสลามแห่ง ประเทศไทย	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารอิสลามแห่ง ประเทศไทย</li> </ul>	1.บริษัทฯ ทำสัญญาเงินกู้ยืม ระยะยาว กับธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย  - ยอดเงินคงค้าง - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย - ดอกเบี้ยรอดัดบัญชี	1,273.73     78.36	1,195.37     54.06	2,500.00  253.72 233.68	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ยืมเป็นไปตามปกติของ ธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่ เกี่ยวข้องกัน  - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1 และ 3

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปี สิ้นสุดวันที่	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่	
			31 ธันวาคม 2565	31 ธันวาคม 2564	31 ธันวาคม 2563	
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้ควบคุมธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) โดยผ่านทางธนาคารแห่งประเทศไทย และกองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาระบบสถาบันการเงิน</li> </ul>	<p>1.บริษัทฯ ทำสัญญาวางเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) จำนวนเงิน 3,000 ล้านบาท มีการใช้วงเงินกู้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดเงินคงค้าง 2,260.73</li> <li>- ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ 0.86</li> <li>- ดอกเบี้ยจ่าย 76.86</li> <li>- ดอกเบี้ยค้างจ่าย 76.86</li> </ul> <p>2.บริษัทฯ ทำสัญญาวางเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) จำนวนเงิน 3,500 ล้านบาท มีการใช้วงเงินกู้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดเงินคงค้าง 3,500.00</li> <li>- ดอกเบี้ยจ่าย 39.90</li> <li>- ดอกเบี้ยค้างจ่าย 39.90</li> </ul>	2,260.73	2,260.73	2,260.73	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</li> <li>หมายเหตุ</li> <li>- อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี2563 เป็นอัตราคิदनัดชำระ</li> <li>- อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2564-65 เป็นอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม</li> <li>- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</li> <li>หมายเหตุ</li> <li>- อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี2563 เป็นอัตราคิदनัดชำระ</li> <li>- อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2564-65 เป็นอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม</li> </ul>

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปี สิ้นสุดวันที่	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่	
			31 ธันวาคม 2565	31 ธันวาคม 2564	31 ธันวาคม 2563	
		3.บริษัทฯ ขายหุ้น กู้ให้แก่ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน) - มูลค่าหุ้นกู้ - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย - ดอกเบี้ยตามแผนฟื้นฟู	832.00   12.48	832.00   6.80	832.00  32.15 33.33	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของ ธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่ เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1
		4.บริษัทฯ ขายบริการให้เช่าสำนักงาน ตู้ ATM ค่าน้ำ-ไฟ และ Lease line แก่ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้ค้าง	2.72 0.16	3.30 0.22	3.05 0.11	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		5.บริษัทฯ ซื้อบริการรับ-ส่ง เงินสดของ บริษัทฯ และจ่ายค่าธรรมเนียมจัด จำหน่าย หุ้นกู้ให้กับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้าง	0.00 0.13	2.84 0.13	3.92 0.15	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด และของบริษัทฯ</li> </ul>	<p>1.บริษัทฯ ซื้อบริการฝากส่งไปรษณีย์ใน ประเทศและต่างประเทศ และซื้อ อุปกรณ์จาก บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด</p> <p>- ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.27</p> <p>- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.00</p> <p>2.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้แก่ บริษัทไปรษณีย์ไทย จำกัด</p> <p>- ยอดรายได้รวม 0.00</p> <p>- ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.00</p>				<p>กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p> <p>- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p>

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	<ul style="list-style-type: none"> <li>กระทรวงการคลังซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย</li> </ul>	1.บริษัทฯ จ่ายค่าโฆษณา และ ส่งเสริมการขาย ให้แก่ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.00</li> <li>- ยอดเจ้าหนี้ค้าง 0.52</li> </ul> 2.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้เช่าสำนักงานแก่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดรายได้รวม 16.17</li> <li>- ยอดลูกหนี้ค้าง 5.23</li> </ul>	0.00	0.00	0.00	-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน  -กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> <li>กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ</li> </ul>	1.บริษัทฯ จ่ายค่าโฆษณา ให้แก่ บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.00</li> <li>- ยอดเจ้าหนี้ค้าง 0.87</li> </ul>	0.00	0.00	1.63	-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ</li> </ul>	<p>1.บริษัทฯ ซื้อน้ำมันรถยนต์และและ น้ำมันหล่อลื่นจากบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.00</li> <li>- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.17</li> <li>- เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู 1.17</li> <li>- ดอกเบี้ยรอดตัดบัญชี 0.33</li> </ul> <p>2.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้บริการสอบเทียบเครื่องมือ วัด (AC Dielectric Tester) ให้แก่บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดรายได้รวม 16.33</li> </ul>	0.00	0.06	18.60	<p>-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p> <p>- ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1</p>
			16.33	0.00	3.37	<p>-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p>

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปี สิ้นสุดวันที่	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่	
			31 ธันวาคม 2565	31 ธันวาคม 2564	31 ธันวาคม 2563	
บริษัท ท่าอากาศยาน ไทยจำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และ ของบริษัทฯ</li> </ul>	<p>1.บริษัทฯ ประกอบกิจการและเช่าพื้นที่ ในเขตท่าอากาศยานต่างๆ เพื่อใช้ สำหรับจอดอากาศยาน จอดพาหนะ ขนถ่ายสินค้า เก็บอุปกรณ์ภาคพื้นดิน เก็บตู้คอนเทนเนอร์ ที่ทำการสำนักงาน สายการบิน และบริการอื่นๆ จาก บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดค่าใช้จ่ายรวม 3,865.62</li> <li>- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 890.11</li> </ul> <p>2.บริษัทฯ มีรายได้จากการขายบัตร โดยสารเครื่องบิน และได้รับส่วนแบ่ง รายได้ 2% จาก การเรียกเก็บ ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน (Passenger Service Charges) ให้ กับ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดรายได้รวม 18.52</li> <li>- ยอดลูกหนี้คงค้าง 33.70</li> </ul>				<p>-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p> <p>-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p>



นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปี สิ้นสุดวันที่	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่	
			31 ธันวาคม 2565	31 ธันวาคม 2564	31 ธันวาคม 2563	
บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) และ ของบริษัทฯ</li> </ul>	1.บริษัทฯ ขายหุ้นกู้ให้แก่ บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) - มูลค่าหุ้นกู้ - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย - ดอกเบี้ยตามแผนฟื้นฟู  2.บริษัทฯ เช่าช่องสัญญาณอินเทอร์เน็ต จาก บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้าง	933.00    13.99    0.00 2.51	933.00    17.48    0.25 2.51	933.00 46.54 49.47     3.20 2.42	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของ ธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่ เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1       - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน)	▪ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	1.บริษัทฯ ขายหุ้นกู้ให้แก่ บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) - มูลค่าหุ้นกู้ - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย - ดอกเบี้ยตามแผนฟื้นฟู  2.บริษัทฯ เช่าเส้นใยแก้วนำแสงจาก บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้างจ่าย	415.00   6.22  0.00 7.09	415.00   7.11  0.42 7.07	415.00 15.93 16.80  7.47 6.23	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของ ธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่ เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1  - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
สถาบันการบินพล เรือน	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ กระทรวงการคลังซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัทฯ มีอำนาจควบคุมสถาบันการบินพลเรือน</li> </ul>	1.บริษัทฯ จัดส่งนักบินบริษัทฯ ไปอบรม ด้านกิจการบิน จาก สถาบันการบินพล เรือน - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.00 10.00	0.00 10.00	9.34 10.00	-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 55</li> <li>▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>- นายชาย เอี่ยมศิริ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด</li> <li>- นายกรกฎ ชาตะสิงห์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด</li> </ul> </li> </ul>	<p>1.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบินและให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์ คอมพิวเตอร์ ให้แก่ บริษัทไทย - อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดรายได้รวม 6.20</li> <li>- ยอดลูกหนี้ค้างจ่าย 1.04</li> </ul>				-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปี สิ้นสุดวันที่	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่	
			31 ธันวาคม 2565	31 ธันวาคม 2564	31 ธันวาคม 2563	
บริษัท วิงส แปน เซอร์วิสเซส จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท วิงส แปน เซอร์วิสเซส จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม</li> <li>▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>- นายสุวรรธนะ สีนุกูเรื่อง บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการ ของ บริษัทวิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด และลาออกจากตำแหน่งเมื่อวันที่ 30 เม.ย.65</li> <li>- นางจันทริกา โชติกเสถียร บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของ บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด เมื่อวันที่ 8 เม.ย.65</li> </ul> </li> </ul>	<p>1.บริษัทฯ ซื้อบริการจัดส่งพนักงาน แรงงานภายนอก เพื่อปฏิบัติงานใน บริษัทฯ จากบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด</p> <p>2.บริษัทฯ ให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงาน และอุปกรณ์สำนักงาน ให้แก่ บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด</p>	<p>- ยอดค่าใช้จ่ายรวม 376.97</p> <p>- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 166.36</p>	<p>178.60</p> <p>128.93</p>	<p>604.38</p> <p>138.81</p>	<p>- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p> <p>- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p>
บริษัท ไทยไฟลท์ เทรนนิ่ง จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ไทยไฟลท์ เทรนนิ่ง จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม</li> <li>▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>- เรือโท สุพจน์ เจริญสุข บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการ ของ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด</li> <li>- นางจันทริกา โชติกเสถียร บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไป</li> </ul> </li> </ul>	<p>1.บริษัทฯ ให้บริการใช้เครื่องมือและ อุปกรณ์ในการฝึกอบรมด้านการบิน และให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและ อุปกรณ์สำนักงาน ให้แก่ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด</p>	<p>- ยอดรายได้รวม 22.14</p> <p>- ยอดลูกหนี้คงค้าง 4.23</p>	<p>15.08</p> <p>1.19</p>	<p>20.23</p> <p>2.58</p>	<p>- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p>

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
	<p>ดำรงตำแหน่งกรรมการของ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิง จำกัด</p> <p>- นางบุษกร อมรวิวัฒน์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิง จำกัด</p>	<p>2.บริษัทฯ ซื้อบริการ การฝึกอบรม พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน จาก บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิง จำกัด</p> <p>- ยอดค่าใช้จ่ายรวม</p>	0.00	0.39	0.45	
บริษัท ทัวร์เอ็อง หลวง จำกัด (บริษัทย่อย)	<p>■ บริษัทฯ เป็นผู้ถือผ่านบริษัท วิงสแปน เซอร์วิส เซส จำกัด ประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม</p>	<p>1.บริษัทฯ จ่ายค่าตอบแทน (Commission) จากการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ของบริการเอ็องหลวง ให้แก่บริษัท ทัวร์เอ็องหลวง จำกัด</p> <p>- ยอดค่าใช้จ่ายรวม</p> <p>2.บริษัทฯ ขายทัวร์เอ็องหลวงให้แก่บริษัททัวร์เอ็องหลวง จำกัด</p> <p>- ยอดรายได้รวม</p> <p>- ยอดลูกหนี้ค้าง</p>	2.05	0.00	0.00	<p>กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p> <p>กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p>

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปี สิ้นสุดวันที่	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่	
			31 ธันวาคม 2565	31 ธันวาคม 2564	31 ธันวาคม 2563	
บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ร้อยละ 100</li> <li>▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>- นายสุวรรธนะ สีนุญเรือง บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด</li> <li>- นางสาวปิยาณี สังข์ทอง บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด และลาออกจากตำแหน่งเมื่อวันที่ 30 พ.ย.65</li> <li>- นายขนนท์ กลินทะบริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด เมื่อวันที่ 8 เม.ย.65 และลาออกจากตำแหน่งเมื่อวันที่ 31 ต.ค.65</li> </ul> </li> </ul>	<p>1.บริษัทฯ ซื้อบริการ Block Space จาก บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดค่าใช้จ่ายรวม 2,995.72</li> <li>- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 490.16</li> </ul> <p>2.บริษัทฯ ให้บริการเช่าเครื่องบิน การบริการภาคพื้นดิน ลานจอดสนามบิน ค่าเบี้ยประกันเครื่องบิน บัตรผ่านขึ้นเครื่องบิน ฝีกนักบินใช้เครื่องบินจำลอง และอาหารขึ้นเครื่องบิน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดรายได้รวม 3,346.78</li> <li>- ยอดลูกหนี้คงค้าง 10,885.92</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>2,995.72</li> <li>342.06</li> <li>1,884.16</li> <li>490.16</li> <li>0.00</li> <li>2.93</li> <li>3,346.78</li> <li>1,323.53</li> <li>5,015.00</li> <li>10,885.92</li> <li>8,384.46</li> <li>7,763.06</li> </ul>	<p>กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด</p> <p>กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด</p>	

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
บริษัท คอนเมือง อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท คอนเมือง อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด ประมาณร้อยละ 40</li> <li>▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>- นางเจด โฉม เทอดศถิรศักดิ์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทคอนเมืองอินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด เมื่อวันที่ 10 พ.ย.65</li> </ul> </li> </ul>	<p>1.บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักของ บริษัทคอนเมือง อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด สำหรับผู้โดยสารของบริษัทฯ</p> <p>- ยอดค่าใช้จ่ายรวม</p>	0.00	0.00	0.00	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน



นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
บริษัท ครัวการบิน ภูเก็ต จำกัด (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท ครัวการบิน ภูเก็ต จำกัด ประมาณร้อยละ 30</li> <li>▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>- นายสุวรรณะ สิบุญเรือง บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการ ของ บริษัท ครัวการบิน ภูเก็ต จำกัด เมื่อวันที่ 8 เม.ย.65</li> </ul> </li> </ul>	<p>1. บริษัทฯ ซื้ออาหารและบริการจาก บริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดค่าใช้จ่ายรวม 38.93</li> <li>- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.00</li> <li>- เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู 15.95</li> <li>- ดอกเบี้ยรอดตัดบัญชี 1.19</li> </ul> <p>2. บริษัทฯ มีรายได้จากการขายวัตถุดิบ และการให้บริการแก่บริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดรายได้รวม 0.00</li> <li>- ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.00</li> </ul>				<p>- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p> <p>- ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1</p> <p>- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p>

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
บริษัท โรงแรมท่า อากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด ประมาณร้อยละ 30</li> <li>▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> <li>- นางสาวปิยฉวี สังข์ทอง ดำรงตำแหน่ง กรรมการของบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด</li> </ul> </li> </ul>	1.บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักจากบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด สำหรับผู้โดยสารของบริษัทฯ <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดค่าใช้จ่ายรวม</li> <li>- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง</li> </ul>	0.16 2.16	0.00 2.16	5.69 2.16	กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท วิทยุการบิน แห่งประเทศไทย จำกัด (บริษัทร่วมลงทุน)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และของบริษัทฯ</li> <li>▪ บริษัทฯ ถือหุ้นประมาณร้อยละ 0.24 ในบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด</li> </ul>	1.บริษัทฯ ซื้อบริการนำร่อง (Navigation) และเช่าอุปกรณ์สื่อสารจากบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดค่าใช้จ่ายรวม</li> <li>- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง</li> </ul> 2.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้บริการขนส่งแก่บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด <ul style="list-style-type: none"> <li>- ยอดรายได้รวม</li> </ul>	438.31 107.31 0.00	145.30 105.14 0.00	364.52 105.53 0.12	<p>-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p> <p>-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p>

## หมายเหตุ

1. หลังจากศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการและคำร้องขอแก้ไขแผนตามมติที่ประชุมของเจ้าหนี้เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2564 บริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับปรุงมูลหนี้สำหรับหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายโดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงและพิจารณาว่าหนี้สินทางการเงินก่อนปรับปรุง และหลังปรับปรุงมีผลแตกต่างกันอย่างมีสาระสำคัญหรือไม่สำหรับหนี้สินทางการเงินที่มีผลแตกต่างกันอย่างมากจะรับรู้หนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยใช้วิธีการคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด ผลแตกต่างระหว่างมูลค่าตามบัญชีของหนี้สินทางการเงินก่อนปรับปรุงและมูลค่าปัจจุบันของหนี้สินทางการเงินที่คำนวณใหม่ บริษัทฯ รับรู้เป็นกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ดอกเบี้ยจ่ายด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด หากหนี้สินทางการเงินดังกล่าวไม่มีผลแตกต่างกันอย่างมาก บริษัทฯ จะปรับปรุงกระแสเงินสดภายใต้เงื่อนไขใหม่โดยใช้อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม ผลแตกต่างที่เกิดขึ้นจะรับรู้เป็นกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ดอกเบี้ยจ่ายด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม

- อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2563 เป็นอัตราคิดนัดชำระ

- อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2564-65 เป็นอัตรารวม ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการ (วันที่ 15 มิถุนายน 2564)

2. เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินต่างประเทศผ่านผู้ถือหุ้นใหญ่ เป็นเงินกู้ยืมที่กระทรวงการคลังทำสัญญาเงินกู้กับสถาบันการเงินต่างประเทศ และกระทรวงการคลังได้ให้บริษัทกู้ยืมต่อ เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนที่แก้ไข เจ้าหนี้กลุ่มที่ 4 เจ้าหนี้เงินกู้ยืมจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ที่ไม่ใช่สถาบันการเงิน ปรับเปลี่ยนวิธีการชำระหนี้เป็นได้ชำระหนี้ด้วยการแปลงหนี้เงินต้นเป็นทุนหุ้นสามัญ ตามแผนฟื้นฟูกิจการที่แก้ไข ดังนั้นบริษัทจึงปรับปรุงมูลหนี้ให้เป็นไปตามคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ วัดมูลค่าหนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรมโดยใช้วิธีคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด

3. เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนที่แก้ไข เจ้าหนี้กลุ่มที่ 6 เจ้าหนี้สถาบันการเงิน ไม่มีประกันปรับเปลี่ยนวิธีการชำระหนี้เป็นได้ชำระหนี้ด้วยการแปลงหนี้เงินต้นเป็นทุนหุ้นสามัญ ตามแผนฟื้นฟูกิจการที่แก้ไข ด้วยเหตุนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทปรับปรุงมูลหนี้ให้เป็นไปตามคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ วัดมูลค่าหนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรมโดยใช้วิธีคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด

## 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 จะร่วมกันดูรายการระหว่างกันดังกล่าวที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตว่าจะเป็นไปได้ด้วยความสมเหตุสมผลและมีอัตราตอบแทนที่ยุติธรรม พร้อมทั้งผ่านการอนุมัติตามขั้นตอนและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องอย่างถูกต้อง และจะเปิดเผยชนิดและมูลค่าของรายการระหว่างกันของบริษัทฯ กับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งภายใต้ประกาศและข้อบังคับของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) คณะกรรมการกำกับตลาดทุน สำนักงาน ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (ตลท.)