

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับไตรมาส 3 ปี 2566 สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

1. บทสรุปผู้บริหาร

ในไตรมาส 3 ของปี 2566 ภาพรวมเศรษฐกิจโลกเริ่มส่งสัญญาณการชะลอตัว จากความกังวลในความขัดแย้งระหว่างรัสเซียและยูเครนที่ยืดเยื้อ รวมถึงความกังวลที่มีต่ออัตราเงินเฟ้อและดอกเบี้ยที่ยังคงอยู่ในระดับสูงอย่างต่อเนื่อง โดยกลุ่มประเทศเศรษฐกิจขนาดใหญ่ อาทิ เศรษฐกิจกลุ่มประเทศยูโร โซน เศรษฐกิจจีน รวมถึงกลุ่มประเทศเศรษฐกิจเกิดใหม่และประเทศกำลังพัฒนา ยังคงเติบโตได้ต่ำกว่าศักยภาพ อย่างไรก็ตาม สถานการณ์เงินเฟ้อในหลายประเทศมีแนวโน้มคลี่คลายส่งผลให้ธนาคารกลางหลายประเทศคงอัตราดอกเบี้ยไว้ในระดับเดิมเพื่อรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ โดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ประมาณการเติบโตของเศรษฐกิจโลกปี 2566 อยู่ที่ 3% (คาดการณ์ ณ เดือนตุลาคม 2566)

อุตสาหกรรมการบินโลกในไตรมาส 3 ของปี 2566 พุ่งตัวต่อเนื่องจากปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสารระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นตามความต้องการเดินทางคั่งค้าง และจากการเปิดประเทศของจีน รวมถึงปริมาณการขนส่งสินค้าที่ปรับตัวดีขึ้นเล็กน้อย โดยจากรายงานของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ภาพรวมปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ (Revenue Passenger Kilometers: RPK) ในไตรมาสนี้ขยายตัวเฉลี่ย 28.2% เป็นการขยายตัวของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ 30.4% ในขณะที่ปริมาณการขนส่งสินค้า (Revenue Freight Ton-Kilometers: RFTK) ขยายตัวเฉลี่ย 0.9% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน สำหรับภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก สมาคมสายการบินเอเชียแปซิฟิก (AAPA) รายงานจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศเพิ่มขึ้น 129.0% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) และ ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers: ASK) เพิ่มขึ้น 100.1% และ 91.0% ตามลำดับ อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor: CF) เพิ่มขึ้นจาก 78.4% เป็น 82.1% ปริมาณการขนส่งสินค้า (Revenue Freight Ton-Kilometers: RFTK) และปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (Available Dead Load Kilometer: ADTK) เพิ่มขึ้น 0.2% และ 8.8% ตามลำดับ แต่อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor: FLF) ลดลงจาก 65.2% เป็น 60.1%

สำหรับเศรษฐกิจประเทศไทยในไตรมาส 3 ของปี 2566 มีแนวโน้มชะลอตัวลงจากภาคการส่งออกฟื้นตัวช้ากว่าที่คาด ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากเศรษฐกิจจีน ประกอบกับค่าเงินบาทมีความผันผวนสูงจากความไม่แน่นอนของทิศทางนโยบายการเงิน ในขณะที่ภาคการท่องเที่ยวเติบโตต่อเนื่อง โดยเฉพาะการท่องเที่ยวภายในประเทศ ซึ่งได้ปัจจัยบวกจากช่วงวันหยุดยาว (Long-Weekend) และจากมาตรการส่งเสริมการท่องเที่ยวต่างๆ ของภาครัฐ อาทิ การเพิ่มจำนวนเที่ยวบินในตลาดหลัก เช่น จีน อินเดีย และภูมิภาคอาเซียน และการผ่อนคลายมาตรการวีซ่าด้วยการยกเว้นการตรวจลงตรา (Free Visa) ให้แก่นักท่องเที่ยวจีนและคาซัคสถานเป็นการชั่วคราวตั้งแต่วันที่ 25 กันยายน 2566 ถึง 29 กุมภาพันธ์ 2567 โดยสามารถท่องเที่ยวและพำนักในประเทศไทยได้ไม่เกิน 30 วัน ซึ่งการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) คาดว่ามาตรการนี้จะทำให้มีจำนวนนักท่องเที่ยวจากจีนเดินทางเข้ามาในประเทศไทยเพิ่มขึ้นประมาณ 500,000 - 700,000 คน และยังทำให้รายได้เพิ่มขึ้นจากการเข้ามาของนักท่องเที่ยวจีนจะส่งผลดีต่อการฟื้นฟูภาคการท่องเที่ยวและภาคเศรษฐกิจของประเทศได้เป็นอย่างมาก โดยในไตรมาส 3 ปี 2566 นักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าประเทศไทยมีจำนวนรวม 7.1 ล้านคน ขยายตัว 97.9% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน คิดเป็นสัดส่วน 73.0% ของช่วงก่อนวิกฤตปี 2562 โดยเป็นนักท่องเที่ยวจากภายในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก 77.4% ซึ่งภูมิภาคอาเซียนมีสัดส่วนสูงสุดที่ 36.5% นักท่องเที่ยวเข้าไทย 5 อันดับแรก ได้แก่ มาเลเซีย จีน เกาหลีใต้ อินเดีย

และเวียดนาม โดยนักท่องเที่ยวจีนเดินทางเข้าไทยเพิ่มขึ้นต่อเนื่องจาก 2,963 คนต่อวันในเดือนมกราคม 2566 เป็น 9,500 คนต่อวันในเดือนกันยายน 2566 สะสม 9 เดือนแรกของปี 2566 รวม 2.5 ล้านคน สอดคล้องกับการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินของประเทศ จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางเข้าออกประเทศไทยผ่านท่าอากาศยานหลัก 6 แห่ง ในเดือนกรกฎาคม - กันยายน 2566 มีจำนวนรวมประมาณ 25.7 ล้านคน เพิ่มขึ้น 47.8% โดยเป็นผู้โดยสารเดินทางระหว่างประเทศมากถึง 15.0 ล้านคน คิดเป็นอัตราเติบโตสูงถึง 101.6% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน

ไตรมาส 3 ปี 2566 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ยังคงดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ อย่างเข้มข้นต่อเนื่อง ทั้งการหารายได้จากการบินที่เริ่มฟื้นตัวอย่างมีนัยสำคัญ การปรับปรุงประสิทธิภาพฝูงบิน และการหาประโยชน์จากทรัพย์สินรองที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจ รวมทั้งไม่มีการผิมนัดชำระหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการแต่ประการใด โดยในไตรมาสนี้มีการดำเนินงานที่สำคัญ ได้แก่

- การหารายได้จากการบิน : เพิ่มจุดบินและความถี่เพื่อรองรับการเติบโตของปริมาณความต้องการเดินทาง (Demand) ของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติ ในเส้นทางชัปโปโร ประเทศญี่ปุ่น

- การดำเนินการตามแผนการปรับปรุงประสิทธิภาพฝูงบิน : รับมอบเครื่องบินแบบ A350-900 จำนวน 1 ลำ ซึ่งจะเริ่มทำการบินตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2566 ในเส้นทางสู่ประเทศจีน เพื่อรองรับนโยบาย Free Visa ในช่วงฤดูกาลท่องเที่ยว (High Season) และเพื่อขยายฝูงบินให้รองรับการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบิน รวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพในการสร้างรายได้ให้กับบริษัทฯ ทั้งในปัจจุบันและในอนาคต ตลอดจนเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการต้นทุนให้สามารถแข่งขันได้ท่ามกลางสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป

- การหาประโยชน์จากทรัพย์สินรองที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจ : จำหน่ายเครื่องบินแบบ B747-400 จำนวน 2 ลำ และ A340-600 จำนวน 1 ลำ รวมทั้งเครื่องยนต์อะไหล่ที่ไม่ได้ใช้งานแล้ว จำนวน 1 เครื่องยนต์ ซึ่งส่งมอบให้กับผู้ซื้อแล้ว นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จำหน่ายอสังหาริมทรัพย์ในต่างประเทศ ได้แก่ บ้านพักตากอากาศ ราชอาณาจักรอินโดนีเซีย และสำนักงานขายมะนิลา ราชอาณาจักรฟิลิปปินส์ ซึ่งบริษัทฯ ได้รับเงินครบถ้วนและได้อิทธิพลสิทธิ์ให้แก่ผู้ซื้อแล้ว

- การปรับโครงสร้างการดำเนินธุรกิจกลุ่มธุรกิจการบินของกลุ่มบริษัทการบินไทย : บริษัทฯ รับโอนเครื่องบิน A320-200 จากบริษัท ไทยสมายล์ฯ เพิ่มอีกจำนวน 3 ลำ รวมเป็น 6 ลำ เพื่อเตรียมทำการบินในเส้นทางระหว่างประเทศของบริษัทฯ ได้แก่ เติล, มุมไบ, ชากา รวมถึงกัลกัตตา (เริ่มบินตั้งแต่วันที่ 15 ตุลาคม 2566 เป็นต้นไป) และบริษัทฯ ยังทำการบินทดแทนสายการบินไทยสมายล์ ในเส้นทางย่างกุ้ง, เวียงจันทน์, พนมเปญ, อาห์เหม็ดอาบัด รวมถึงเกาสงและปักกิ่ง (เริ่มบินตั้งแต่วันที่ 15 ตุลาคม 2566 เป็นต้นไป) และจะทยอยรับโอนอากาศยานจนครบ 20 ลำ ภายในไตรมาส 1 ของปี 2567 เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการอากาศยานได้อย่างเหมาะสม สามารถวางแผนและพัฒนาเครือข่ายเส้นทางบิน และจัดเที่ยวบินให้ครอบคลุมความต้องการของผู้โดยสารในภาพรวมได้ดียิ่งขึ้น โดยไม่ส่งผลกระทบต่อการใช้บริการแก่ผู้โดยสาร

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้รับรางวัล TTG Travel Hall of Fame และรางวัล Best Inflight Service ในพิธีประกาศรางวัล ทีทีจี ทราเวล อวอร์ด ครั้งที่ 32 ประจำปี 2566 (the 32nd TTG Travel Awards 2023) ซึ่งการประกาศรางวัลดังกล่าวฯ จัดขึ้นเป็นประจำทุกปี เพื่อเป็นเกียรติแก่บุคคลและองค์กรในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกที่มีความโดดเด่นในด้านต่างๆ โดยจัดอันดับจากการลงคะแนนของผู้่านนิตยสาร TTG Travel Trade Publishing รวมทั้ง TTG Asia, TTG China, TTG India, TTG Mice, TTG Associations, TTG-BT Mice China และ TTG Asia Luxury ทั้งนี้ บุคคลหรือองค์กรที่ได้รับรางวัล TTG Travel Hall of Fame จะเป็นบุคคลหรือองค์กรที่ได้

รางวัลเดียวกันติดต่อกันเป็นเวลา 10 ปี ซึ่งบริษัทฯ ได้รับรางวัลสายการบินยอดเยี่ยมแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ติดต่อกันครบ 10 ปี และได้รับเกียรติบันทึกใน TTG Travel Hall of Fame ตั้งแต่ปี 2559 ถึงปัจจุบัน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีเครื่องบินที่ใช้ทำการบินทั้งสิ้น 68 ลำ ในไตรมาส 3 ปี 2566 มีอัตราการใช้ประโยชน์ของเครื่องบิน 12.1 ชั่วโมง มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้น 21.5% ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้น 22.0% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 77.3% สูงกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ยที่ 77.0% และมีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 3.27 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 22.0% สำหรับด้านการขนส่งสินค้า มีปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ADTK) สูงกว่าปีก่อน 20.1% ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) สูงกว่าปีก่อน 7.1% อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ยเท่ากับ 52.7% ขณะที่ปีก่อนเฉลี่ยเท่ากับ 59.1%

ในไตรมาส 3 ปี 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงินไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว 7,719 ล้านบาท สูงกว่าช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน 3,799 ล้านบาท โดยมีรายได้รวมทั้งสิ้น 37,008 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 4,148 ล้านบาท (12.6%) สาเหตุหลักจากรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 6,458 ล้านบาท (26.4%) โดยบริษัทฯ ได้เพิ่มความถี่เที่ยวบินในเส้นทางบินยอดนิยม นอกจากนี้บริษัทฯ มีรายได้จากกิจการอื่น เพิ่มขึ้น 232 ล้านบาท (12.5%) ซึ่งหน่วยธุรกิจส่วนใหญ่มีรายได้เพิ่มขึ้นจากจำนวนผู้โดยสารของสายการบินลูกค้าเพิ่มขึ้น โดยมีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 29,289 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 349 ล้านบาท (1.2%) ส่วนหนึ่งเกิดจากปริมาณการผลิตและ/หรือปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับมีค่าใช้จ่ายคงที่เพิ่มขึ้น และสำหรับต้นทุนทางการเงิน (ซึ่งเป็นการรับรู้ต้นทุนทางการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 : FFRS 9) มีการรับรู้ต้นทุนทางการเงินจำนวน 3,722 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 50 ล้านบาท (1.4%)

อย่างไรก็ตามในไตรมาสนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว-สุทธิ เป็นค่าใช้จ่ายรวม 2,732 ล้านบาท ส่วนใหญ่เกิดจากขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ การปรับปรุงค่าเช่าสำนักงานในเมือง และผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม FFRS 9 ถึงแม้จะมีกำไรจากการขายสินทรัพย์ และกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ก็ตาม ส่งผลให้บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีกำไรสุทธิ จำนวน 1,546 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 6,326 ล้านบาท โดยเป็นกำไรส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 1,538 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 0.70 บาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุนต่อหุ้น 2.19 บาท โดยมี EBITDA หลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน รวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) เป็นกำไรจำนวน 8,360 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 2,282 ล้านบาท

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานไตรมาส 3 ปี 2566

งบการเงินรวมสำหรับไตรมาส 3 ปี 2566 ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อย 5 บริษัท ได้แก่ 1) บริษัท ไทย-อะมาดิอุสเซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด 2) บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด 3) บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด 4) บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด และ 5) บริษัท ทัวร์เอียงหลวง จำกัด

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) - งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

	ก.ค.-ก.ย.			
	2566	2565	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	37,008	32,860	+4,148	+12.6
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	30,921	24,463	+6,458	+26.4
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	3,461	6,427	-2,966	-46.1
- รายได้กิจการอื่น	2,093	1,861	+232	+12.5
- อื่นๆ	533	109	+424	+389.0
ค่าใช้จ่ายรวม	29,289	28,940	+349	+1.2
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	11,995	12,871	-876	-6.8
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ไม่รวมน้ำมัน	17,294	16,069	+1,225	+7.6
กำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	7,719	3,920	+3,799	+96.9
ต้นทุนทางการเงิน	3,722	3,672	+50	+1.4
กำไรจากการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	3,997	248	+3,749	+1,511.7
กำไรจากการขายสินทรัพย์	157	107	+50	+46.7
กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้	33	420	-387	-92.1
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	12	10	+2	+20.0
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน	(11)	(4)	-7	-175.0
เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างงาน	(13)	(1)	-12	-1,200.0
โครงการร่วมใจจากองค์กร	(87)	50	-137	-274.0
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9	(115)	4	-119	-2,975.0
ปรับปรุงค่าเช่าพื้นที่สำนักงานคอนเมือง	(400)	-	-400	-
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(2,308)	(5,798)	+3,490	+60.2
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	1,265	(4,964)	+6,229	+125.5
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	1,546	(4,780)	+6,326	+132.3
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	1,538	(4,785)	+6,323	+132.1
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	0.70	(2.19)	+2.89	+132.0

		ก.ค.-ก.ย.			
		2566	2565	เปลี่ยนแปลง	
				ล้านบาท	%
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ					
EBITDA - Lease Payment	(ล้านบาท)	8,360	6,078	+2,282	+37.5
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	3.27	2.68	+0.59	+22.0
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	13,578	11,174	+2,404	+21.5
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	10,502	8,609	+1,893	+22.0
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	77.3	77.0		+0.3
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-ก.ม.)	2.93	2.83	+0.10	+3.5
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	716	596	+120	+20.1
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	377	352	+25	+7.1
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	52.7	59.1		-6.4
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	86,259	92,229	-5,970	-6.5
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-ก.ม.)	8.95	17.93	-8.98	-50.1
จำนวนเครื่องบิน ณ 30 ก.ย.	(ลำ)	75	91	-16	-17.6
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	67,469	54,958	+12,511	+22.8
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	12.1	11.4	+0.7	+6.1
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		35.1671	36.4147	-1.2476	-3.4
1 EUR : THB		38.2575	36.6730	+1.5845	+4.3
100 JPY : THB		24.3518	26.3435	-1.9917	-7.6
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	111.94	146.53	-34.59	-23.6

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

ในไตรมาส 3 ปี 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) จำนวน 37,008 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4,148 ล้านบาท (12.6%) โดยมีรายละเอียดของรายได้ดังนี้

- **รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน**

รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินจำนวน 30,921 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 6,458 ล้านบาท (26.4%) สาเหตุหลักเกิดจาก

- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 22.0% คิดเป็นเงินประมาณ 5,300 ล้านบาท ในขณะที่มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 21.5% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 77.3% สูงกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ย 77.0%

- รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) เพิ่มขึ้น 0.10 บาท (3.5%) หรือประมาณ 1,000 ล้านบาท

- **รายได้จากการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์**

รายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์ จำนวน 3,461 ล้านบาท ลดลง 2,966 ล้านบาท (46.1%) เป็นผลจากมีรายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าประกันภัย) เท่ากับ 8.95 บาท ลดลง 8.98 บาท (50.1%) หรือประมาณ 3,400 ล้านบาท โดยมีอัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ย 52.7% ต่ำกว่าปีก่อนที่เฉลี่ย 59.1% ถึงแม้ว่าจะมีปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) เพิ่มขึ้น 7.1% คิดเป็นเงินประมาณ 400 ล้านบาท

- **รายได้กิจการอื่น** ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจ ได้แก่ การบริการภาคพื้น ครีวการบิน การบริการคลังสินค้า และรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่นๆ รวมจำนวน 2,093 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 232 ล้านบาท (12.5%) โดยหน่วยธุรกิจ การบริการภาคพื้น และครีวการบิน มีรายได้เพิ่มขึ้นจากจำนวนผู้โดยสารของสายการบินลูกค้าเพิ่มขึ้น ในขณะที่รายได้จากธุรกิจคลังสินค้า และการให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยาน มีรายได้ลดลง

- **รายได้อื่น** สูงกว่าปีก่อน 424 ล้านบาท เนื่องจากดอกเบี้ยรับเพิ่มขึ้นจากเงินสดที่เพิ่มขึ้น

ค่าใช้จ่าย

ในไตรมาส 3 ปี 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) 29,289 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 349 ล้านบาท (1.2%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- **ค่าน้ำมันเครื่องบิน** จำนวน 11,995 ล้านบาท คิดเป็น 41.0% ของค่าใช้จ่ายรวม ลดลง 876 ล้านบาท (6.8%) เป็นผลมาจากราคาน้ำมันเฉลี่ยต่ำกว่าปีก่อน 23.6% และเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐแข็งค่าขึ้นเมื่อเทียบกับปีก่อน ทำให้ค่าน้ำมันเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทลดลง ถึงแม้ว่าจะมีจำนวนเที่ยวบิน และปริมาณการใช้น้ำมันสูงกว่าปีก่อน

- **ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมันเครื่องบิน** มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 17,294 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,225 ล้านบาท (7.6%) โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ก.ค.-ก.ย.			
	2566	2565	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
ค่าใช้จ่าย				
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	2,438	1,930	+508	+26.3
ค่าบริการการบิน	3,486	2,638	+848	+32.1
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	969	728	+241	+33.1
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	1,873	3,287	-1,414	-43.0
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	2,957	2,336	+621	+26.6
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	678	1,645	-967	-58.8
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	1,455	862	+593	+68.8
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	1,659	1,370	+289	+21.1
ค่าใช้จ่ายอื่น	1,779	1,273	+506	+39.7
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	17,294	16,069	+1,225	+7.6

สรุปค่าใช้จ่ายที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญได้แก่

- ค่าใช้จ่ายในส่วนที่แปรผันตามปริมาณการผลิตและ/หรือ ปริมาณการขนส่ง และ/หรือจำนวนผู้โดยสาร (Variable Cost) ซึ่งประกอบด้วย ค่าบริการการบิน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา รวมทั้งค่าเช่าเครื่องบิน (Power by the Hour) ที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง ตามที่บริษัทฯ ได้จัดทำข้อตกลง (Letter of Intent :LOI) รวมจำนวน 10,120 ล้านบาท ต่ำกว่าช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน 410 ล้านบาท (3.9%) สาเหตุหลักจากค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยานลดลง 1,414 ล้านบาท เนื่องจากได้รับใบลดหนี้จากบริษัท โรลส์-รอยซ์ สำหรับการซ่อมเครื่องยนต์ Trent XWB รวมทั้งค่าเช่าเครื่องบิน (Power by the Hour) ลดลงเนื่องจากครบอายุสัญญา หากไม่รวมค่าใช้จ่าย 2 รายการข้างต้น ค่าใช้จ่ายในส่วนที่แปรผันตามปริมาณการผลิตและ/หรือ ปริมาณการขนส่ง และ/หรือจำนวนผู้โดยสาร (Variable Cost) เพิ่มขึ้นตามปริมาณการผลิต และการขนส่งที่เพิ่มขึ้น
- ค่าใช้จ่ายคงที่ (Fixed Cost) ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และค่าใช้จ่ายอื่น มีจำนวนรวม 7,174 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 1,635 ล้านบาท (29.5%) โดยมีรายละเอียดดังนี้
 - ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน (ไม่รวมสำรองเงินชดเชยพนักงานที่เข้าร่วมโครงการร่วมใจจากองค์กร เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างต่างประเทศ และรายการปรับปรุงค่าชดเชยวันหยุดของพนักงานที่พื้นสภาพ) มีจำนวน 2,438 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 508 ล้านบาท (26.3%) สาเหตุหลักเกิดจากการปรับเพิ่มการจ่ายเงินเดือนของนักบินและลูกเรือที่ปรับลดจากผลกระทบ COVID-19 ตามจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น การปรับฐานเงินเดือนพนักงาน รวมทั้งมีการจ้างแรงงานภายนอกเพิ่มขึ้น
 - ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย มีจำนวน 2,957 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 621 ล้านบาท (26.6%) สาเหตุหลักเกิดจากการปรับปรุงค่าเสื่อมราคาของเครื่องบินที่มีกรกลับรายการค้อยค่าเมื่อสิ้นปี 2565 ประกอบกับมีการปรับมูลค่าสิทธิการใช้ของเครื่องบินตามสัญญาเช่า ตามอัตราดอกเบี้ยที่กำหนดในสัญญา

- ค่าใช้จ่ายอื่นๆ มีจำนวน 1,779 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 506 ล้านบาท (39.7%) สาเหตุหลักจากค่าจ้างเหมาจ่ายแรงงานภายนอก

- **ต้นทุนทางการเงิน** ซึ่งเป็นการรับรู้ต้นทุนทางการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 (IFRS 9) จำนวน 3,722 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 50 ล้านบาท (1.4%)

กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ จำนวน 33 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากการปรับปรุงหนี้สินให้ เป็นไปตามคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ และกำไรจากการตัดรายการหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธี ทุนตัดจำหน่าย (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4.2)

กำไรจากการขายสินทรัพย์ จำนวน 157 ล้านบาท ประกอบด้วย

- กำไรจากการขายสินทรัพย์อื่นๆ 99 ล้านบาท โดยเป็นกำไรจากการขายอสังหาริมทรัพย์ที่ต่างประเทศ รวมจำนวน 96 ล้านบาท และอื่นๆ 3 ล้านบาท
- กำไรจากการขาย Spare Engine PW4164 1 เครื่องยนต์ จำนวน 53 ล้านบาท
- กำไรจากการขายเครื่องบิน จำนวน 5 ล้านบาท โดยมีกำไรจากการขายเครื่องบิน B747-400 จำนวน 2 ลำ และขาดทุนจากการขายเครื่องบิน A340-600 1 ลำ

โครงการร่วมใจจากองค์กร Mutual Separation Plan (“MSP”) เงินชดเชยสำหรับพนักงานที่เข้าโครงการ MSP B, C และ D ที่ได้รับอนุมัติให้ขยายเวลาการฟื้นฟูสภาพ จำนวน 87 ล้านบาท

เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างงาน จำนวน 13 ล้านบาท โดยเป็นการจ่ายค่าชดเชยพนักงานกรณีเลิกจ้างพนักงานที่ ต่างประเทศ อันเนื่องมาจากบริษัทฯ เข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ มีความจำเป็นต้องปรับปรุงองค์กรทุกๆ ด้าน เพื่อลดต้นทุนและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน ตลอดจนบริหารจัดการกระแสเงินสดให้เป็นไปตามแผนฟื้นฟูกิจการ

ปรับปรุงค่าเช่าพื้นที่สำนักงานดอนเมือง จำนวน 400 ล้านบาท

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน จำนวน 11 ล้านบาท จากการด้อยค่าอะไหล่เครื่องบินหมุนเวียนที่เสื่อมสภาพ

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 115 ล้านบาท

ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ จำนวน 2,308 ล้านบาท ประกอบด้วย ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Loss) จำนวน 1,965 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการปรับ ยอดเงินกู้รวมทั้งหนี้สินตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน รวมทั้งสินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศ เป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวดจากการที่เงินบาทต่อเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ และสกุลยูโร อ่อนค่าเมื่อเทียบกับ 30 กันยายน 2566 กับ ณ 30 มิถุนายน 2566 และขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Loss) จำนวน 343 ล้านบาท

- **ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม** มีจำนวน 12 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 2 ล้านบาท โดยมี รายละเอียดดังนี้

- ส่วนแบ่งกำไรในบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด 6 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 1 ล้านบาท
- ส่วนแบ่งกำไรในบริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด 5 ล้านบาท สูงกว่า ปีก่อน 4 ล้านบาท

- ส่วนแบ่งกำไรในบริษัท คริวการบินภูเก็ต จำกัด 1 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 3 ล้านบาท

EBITDA หลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขค่าเช่าเครื่องบินรวมค่าเช่าเครื่องบินคำนวณจากการใช้งานที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) ไตรมาส 3 ปี 2566 มีกำไรจำนวน 8,360 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 2,282 ล้านบาท (37.5%)

สรุปผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย 9 เดือนแรกของปี 2566 (1 มกราคม - 30 กันยายน 2566)

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) - งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

	ม.ค.-ก.ย.			
	2566	2565	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	115,897	65,567	+50,330	+76.8
- ค่าโดยสารและค่าน้ำมันส่วนเกิน	97,024	42,328	+54,696	+129.2
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	11,657	18,062	-6,405	-35.5
- รายได้กิจการอื่น	5,995	4,810	+1,185	+24.6
- อื่นๆ	1,221	367	+854	+232.7
ค่าใช้จ่ายรวม	86,567	66,115	+20,452	+30.9
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	34,291	26,064	+8,227	+31.6
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ไม่รวมน้ำมัน	52,276	40,051	+12,225	+30.5
กำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน				
ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	29,330	(548)	+29,878	+5,452.2
ต้นทุนทางการเงิน	11,237	8,965	+2,272	+25.3
กำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	18,093	(9,513)	+27,606	+290.2
กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้	3,615	7,415	-3,800	-51.2
กำไรจากการขายสินทรัพย์	523	723	-200	-27.7
ส่วนแบ่งกำไร(ขาดทุน)จากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	40	(7)	+47	+671.4
กำไรจากการขายเงินลงทุน	-	16	-16	-100.0
การปรับปรุงผลประโยชน์พนักงานจากการปรับโครงสร้างองค์กร	-	237	-237	-100.0
ปรับปรุงจำนวนไม้ล้สะสม	-	(628)	+628	+100.0
ปรับปรุงรายการที่เกี่ยวข้องกับการปรับมูลค่าสินทรัพย์สิทธิการใช้เครื่องบิน	-	(656)	+656	+100.0
เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างงาน	(13)	(116)	+103	+88.8
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้				
และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน	(77)	(12)	-65	-541.7
ปรับปรุงค่าชดเชยวันหยุดสำหรับพนักงานที่พ้นสภาพ	(92)	-	-92	-
โครงการร่วมใจจากองค์กร	(229)	683	-912	-133.5
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9	(235)	(99)	-136	-137.4
ปรับปรุงค่าเช่าพื้นที่สำนักงานดอนเมือง	(400)	-	-400	-
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(5,522)	(8,744)	+3,222	+36.8
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	15,703	(10,701)	+26,404	+246.7
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	16,342	(11,237)	+27,579	+245.4
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	16,314	(11,253)	+27,567	+245.0
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	7.47	(5.16)	+12.63	+244.8

		ม.ค.-ก.ย.			
		2566	2565	เปลี่ยนแปลง	
				ล้านบาท	%
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ					
EBITDA – Lease Payment	(ล้านบาท)	31,720	6,762	+24,958	+369.1
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	10.13	5.71	+4.42	+77.4
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	40,083	26,153	+13,930	+53.3
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	32,069	15,975	+16,094	+100.7
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	80.0	61.1		+18.9
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-ก.ม.)	3.01	2.63	+0.38	+14.4
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	2,110	1,375	+735	+53.5
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	1,067	931	+136	+14.6
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	50.6	67.7		-17.1
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	245,968	244,508	+1,460	+0.6
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-ก.ม.)	10.70	19.14	-8.44	-44.1
จำนวนเครื่องบิน ณ 30 ก.ย.	(ลำ)	75	91	-16	-17.6
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	199,733	131,174	+68,559	+52.3
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	12.0	9.8	+2.2	+22.4
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		34.5192	34.6215	-0.1023	-0.3
1 EUR : THB		37.3843	36.8023	+0.5820	+1.6
100 JPY : THB		25.0453	27.1198	-2.0745	-7.6
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	109.83	138.98	-29.15	-21.0

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

ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีกำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียวจำนวน 29,330 ล้านบาท กำไรสูงกว่าปีก่อน 29,878 ล้านบาท รายได้รวมจำนวน 115,897 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 50,330 ล้านบาท (76.8%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากกิจการขนส่งเพิ่มขึ้น 48,291 ล้านบาท (80.0%) โดยมีรายได้จากค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกินเพิ่มขึ้น 129.2% จากปริมาณการขนส่งผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น และรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเซยก่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) สูงกว่าปีก่อน ในขณะที่รายได้จากค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์ลดลง 35.5% จากรายได้พัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วยลดลง 44.1% ถึงแม้ว่าปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) สูงขึ้น 14.6% ก็ตาม นอกจากนี้รายได้จากกิจการอื่นเพิ่มขึ้น 24.6% สาเหตุหลักเกิดจากจำนวนเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสารของสายการบินลูกค้าเพิ่มขึ้น

ค่าใช้จ่ายรวมไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียวจำนวน 86,567 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 20,452 ล้านบาท (30.9%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าน้ำมันเครื่องบินที่เพิ่มขึ้น 8,227 ล้านบาท (31.6%) เป็นผลมาจากจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น ทำให้มีปริมาณการใช้ น้ำมันสูงกว่าปีก่อน ในขณะที่ราคาน้ำมันเฉลี่ยต่ำกว่าปีก่อน 21.0% ประกอบกับค่าใช้จ่ายดำเนินงานในส่วนที่แปรผันตามปริมาณการผลิต/การขนส่งเพิ่มขึ้นตามปริมาณการผลิตที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งค่าใช้จ่ายคงที่เพิ่มขึ้น 22.5% โดยส่วนหนึ่งจากค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานเพิ่มขึ้น 19.3% และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เพิ่มขึ้น 50.9%

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว ส่วนใหญ่เกิดจากขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ การปรับปรุงค่าเช่าพื้นที่สำนักงานคอนเมือง และผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 ถึงแม้ว่าจะมีกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ และกำไรจากการขายสินทรัพย์ ก็ตาม โดยในงวด 9 เดือนแรกของปี 2566 มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว-สุทธิ เป็นค่าใช้จ่ายรวม 2,390 ล้านบาท ส่งผลให้บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีกำไรสุทธิ 16,342 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 27,579 ล้านบาท โดยเป็นกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 16,314 ล้านบาท กำไรต่อหุ้น 7.47 บาท สูงกว่าปีก่อน 12.63 บาทต่อหุ้น

EBITDA หลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขค่าเช่าเครื่องบินรวมค่าเช่าเครื่องบินคำนวณจากการใช้งานที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) 9 เดือนแรกของปี 2566 มีกำไรจำนวน 31,720 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 24,958 ล้านบาท

3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ก.ย.	
	2566	2565
เครื่องบิน	4,895	388
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	106	19
รวม	5,001	407

ในงวด 9 เดือนแรกของปี 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 5,001 ล้านบาท สูงกว่างวดเดียวกันของปีก่อน 4,594 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็นการลงทุนซื้อเครื่องยนต์อะไหล่ และอะไหล่เครื่องบินหมุนเวียน

สภาพคล่อง

ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 53,594 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 22.9 ของสินทรัพย์รวม เพิ่มขึ้นจาก ณ 31 ธันวาคม 2565 จำนวน 19,054 ล้านบาท

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ก.ย.	
	2566	2565
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	36,445	16,107
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	(11,953)	2,451
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(6,669)	(878)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน ที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	1,242	128
ผลกระทบจากผลขาดทุนจากการด้อยค่าด้านเครดิต ที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(11)	(15)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น	19,054	17,793

ใน 9 เดือนแรกของ ปี 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 36,445 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 20,338 ล้านบาท เนื่องจากมีผลกำไรจากการดำเนินงาน ถึงแม้ว่ามีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 11,953 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 14,404 ล้านบาท สาเหตุหลักจากการลงทุนในตู้เงินฝากและซื้อเครื่องยนต์้อะไหล่และอะไหล่เครื่องบินหมุนเวียน และมีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 6,669 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 5,791 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็นการจ่ายชำระคืนหนี้สินตามสัญญาเช่า เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 มีจำนวน 53,594 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 19,054 ล้านบาท จากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 ซึ่งมีอยู่จำนวน 34,540 ล้านบาท

เครื่องบิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเครื่องบินที่ใช้ทำการบิน จำนวน 68 ลำ (รวมเครื่องบิน A320-200 ซึ่งใช้ทำการบิน โดยบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด) มีเครื่องบินที่จอดระยะยาว จำนวน 7 ลำ และมีเครื่องบินที่คณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการมีมติอนุมัติให้จำหน่าย ซึ่งบริษัทฯ และผู้ซื้ออยู่ระหว่างจัดทำสัญญาและตรวจสอบทรัพย์สิน รวมทั้งสิ้นจำนวน 26 ลำ

สินทรัพย์

ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมจำนวน 234,290 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2565 จำนวน 36,112 ล้านบาท (18.2%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	30 ก.ย.2566		31 ธ.ค.2565		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	53,594	22.9	34,540	17.4	+19,054	+55.2
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	2,818	1.2	2,746	1.4	+72	+2.6
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	34,764	14.8	22,518	11.4	+12,246	+54.4
สินทรัพย์หมุนเวียน	91,176	38.9	59,804	30.2	+31,372	+52.5
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	45,396	19.4	45,969	23.2	-573	-1.2
สินทรัพย์สิทธิการใช้	62,935	26.9	61,869	31.2	+1,066	+1.7
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	34,783	14.8	30,536	15.4	+4,247	+13.9
รวมสินทรัพย์	234,290	100.0	198,178	100.0	+36,112	+18.2

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 91,176 ล้านบาท หรือคิดเป็น 38.9% ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2565 จำนวน 31,372 ล้านบาท (52.5%) โดยมีรายการที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญได้แก่

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เพิ่มขึ้น 19,054 ล้านบาท (55.2%) โดยมีเงินสดสุทธิที่ได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานสูงกว่าเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน และกิจกรรมจัดหาเงิน
- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย เพิ่มขึ้น 72 ล้านบาท (2.6%) สาเหตุหลักจากการโอนจัดประเภทเครื่องบินที่คณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการมีมติอนุมัติให้จำหน่ายให้กับผู้ซื้อ โดยรับโอนเครื่องบินแบบ B777-200 จำนวน 6 ลำ และ B777-300 จำนวน 6 ลำ ที่มีมูลค่าตามบัญชีสุทธิ 1,386 ล้านบาท จากสินทรัพย์กลุ่มที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ในขณะที่มีการโอนจัดประเภทที่ดินของสำนักงานขายที่สถานีลอนดอน ประเทศอังกฤษ ไปเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ และมีการขายสินทรัพย์ได้แก่ เครื่องบินแบบ B747-400 จำนวน 4 ลำ B737-400 จำนวน 1 ลำ A340-600 จำนวน 1 ลำ เครื่องยนต์อะไหล่ และสินทรัพย์อื่น ๆ ซึ่งมีมูลค่าสุทธิตามบัญชีรวม 1,091 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 9 และ 11)
- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ เพิ่มขึ้น 12,246 ล้านบาท (54.4%) สาเหตุหลักเกิดจาก มีเงินลงทุนในตั๋วเงินฝาก เงินฝากประจำ และหุ้นกู้ที่มีระยะเวลาครบกำหนดชำระมากกว่า 3 เดือน แต่ไม่เกิน 12 เดือน เพิ่มขึ้น (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.1) และลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่น ๆ เพิ่มขึ้น 1,892 ล้านบาท (11.2%)
- ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สุทธิ มีจำนวน 45,396 ล้านบาท หรือคิดเป็น 19.4% ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2565 เป็นจำนวน 573 ล้านบาท (1.2%) สาเหตุหลักจากการโอนเครื่องบินที่คณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการมีมติอนุมัติให้จำหน่ายให้กับผู้ซื้อ รวม 12 ลำ ไปเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย และการคิดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ ถึงแม้ว่าในไตรมาสนี้จะมีการซื้อเครื่องยนต์ Trent XWB 1 เครื่องยนต์ และซื้ออะไหล่เครื่องบินหมุนเวียน (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 11)

- สินทรัพย์สิทธิการใช้ มีจำนวน 62,935 ล้านบาท หรือคิดเป็น 26.9% ของสินทรัพย์ทั้งหมด ซึ่งประกอบด้วยสินทรัพย์ตามสัญญาเช่าเงินทุน และภาระผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสัญญาเช่าดำเนินงานสินทรัพย์ถาวรอื่น เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2565 เป็นจำนวน 1,066 ล้านบาท (1.7%) สาเหตุหลักจากการรับมอบเครื่องบินแบบ A350-900 ซึ่งเป็นเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงาน จำนวน 3 ลำ ถึงแม้ว่า มีการยกเลิกสัญญาเช่าทางการเงินและส่งคืนเครื่องบินแบบ A330-300 จำนวน 2 ลำแก่ผู้ให้เช่า และการคิดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ที่ทำให้มูลค่าสินทรัพย์ลดลง ก็ตาม (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 12)

- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ เพิ่มขึ้น 4,247 ล้านบาท (13.9%) โดยสาเหตุหลักจาก
 - เงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่า (Maintenance Reserve) ซึ่งเป็นเงินประกันที่ผู้ให้เช่าเรียกเก็บเป็นประกันในการบำรุงรักษาเครื่องยนต์เครื่องบินตามสภาพการบิน และเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องยนต์ตามตารางการบำรุงรักษา โดยสามารถรับคืนเมื่อนำเครื่องบินไปซ่อมบำรุงครั้งใหญ่ตามแผนการบำรุงรักษาตามเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญา เพิ่มขึ้นจำนวน 1,460 ล้านบาท (10.2%) ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากอัตราแลกเปลี่ยน (หมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 13)
 - เงินมัดจำสัญญาเช่าเครื่องบิน เพิ่มขึ้น 933 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 14)
 - สินทรัพย์รอการขาย เพิ่มขึ้น 222 ล้านบาท (96.1%) สาเหตุหลักจากการรับโอนจัดประเภทที่ดินของสำนักงานขายที่สถานีลอนดอนประเทศอังกฤษ มาจากสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 9 และ 14)

ในงวด 9 เดือนแรกของปี 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมี อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) เท่ากับร้อยละ 7.56 ในขณะที่ปีก่อนเท่ากับอัตราร้อยละ -6.52

หนี้สิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 หนี้สินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย มีจำนวน 288,996 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 จำนวน 19,794 ล้านบาท (7.4%) โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	30 ก.ย.2566		31 ธ.ค.2565		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน	73,392	25.4	61,222	22.7	+12,170	+19.9
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	5,479	1.9	2,434	0.9	+3,045	+125.1
หนี้สินระยะยาว	159,253	55.1	159,532	59.3	-279	-0.2
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	50,872	17.6	46,014	17.1	+4,858	+10.6
รวมหนี้สิน	288,996	100.0	269,202	100.0	+19,794	+7.4

หนี้สินหมุนเวียน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 25.4 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวน 73,392 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ 31 ธันวาคม 2565 จำนวน 12,170 ล้านบาท (19.9%) สาเหตุหลักจากเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น เพิ่มขึ้น 8,361 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 17)

หนี้สินระยะยาวรวมส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 57.0 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้น 2,766 ล้านบาท (1.7%) โดยสาเหตุหลักจากหุ้นกู้เพิ่มขึ้น 3,040 ล้านบาท จากการบันทึกบัญชีตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 ด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย และเงินกู้ยืมระยะยาวเพิ่มขึ้น ในขณะที่หนี้สินตามสัญญาเช่าลดลง จากการจ่ายชำระหนี้ และการจัดประเภทหนี้สินตามสัญญาเช่าของเครื่องบินแบบ A380-800 ไปเป็นเจ้าหนี้ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.2, 6.3, 15.1, 15.2, 16)

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 17.6 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้น 4,858 ล้านบาท (10.6%) สาเหตุหลักเกิดจากเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้ไม่หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 2,328 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 17) และการประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียน จากประมาณการค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่นๆ สำหรับรายการซ่อมที่จะต้องจ่ายเงินในอนาคตตามสัญญาเพื่อรับรู้ภาระผูกพันภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน เพิ่มขึ้น 2,468 ล้านบาท ตามการใช้งานของเครื่องบิน (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 20)

ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมี อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) เท่ากับ -3.01 เท่า เปรียบเทียบกับ ณ 31 ธันวาคม 2565 ที่เท่ากับ -2.28 เท่า และมีอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ -5.28 เท่า ในขณะที่งวดเดียวกันของปีก่อนเท่ากับ -3.22 เท่า

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ และบริษัทย่อยคิดลบจำนวน 54,706 ล้านบาท คิดลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2565 จำนวน 16,318 ล้านบาท จากผลกำไรจากการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นในภายหน้า

ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 บริษัทฯ มีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากภาระผูกพันที่มีได้แสดงในงบการเงิน จากหนังสือค้ำประกันที่ออกโดยธนาคารในประเทศและต่างประเทศ และภาระผูกพันที่จะต้องจ่ายสินทรัพย์ตามสัญญาเช่า (รายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 25)

สรุปผลการดำเนินงานงบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ในไตรมาส 3 ปี 2566 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) มีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ทั้งสิ้น 34,835 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 4,162 ล้านบาท (13.6%) สาเหตุสำคัญเนื่องจากรายได้จากการบินขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 6,649 ล้านบาท (30.3%) เป็นผลจากปริมาณการผลิตและการขนส่งเพิ่มขึ้นจากการที่บริษัทฯ ได้เพิ่มความถี่เที่ยวบินในเส้นทางบินยอดนิยม นอกจากนี้รายได้กิจการอื่นลดลง 16 ล้านบาท (0.7%) เนื่องจากหน่วยธุรกิจคลังสินค้า และการให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานลดลง ยกเว้นรายได้ธุรกิจบริการภาคพื้น และครัวการบิน มีรายได้เพิ่มขึ้นจากจำนวนผู้โดยสารของสายการบินลูกค้าเพิ่มขึ้น สำหรับค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ทั้งสิ้น 26,148 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 87 ล้านบาท (0.3%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายดำเนินงาน ไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบินเพิ่มขึ้น 5.7% แต่มีค่าใช้จ่ายน้ำมันเครื่องบินลดลง 6.3% ส่งผลให้มีกำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว 8,687 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 4,075 ล้านบาท

บริษัทฯ มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว สุทธิเป็นค่าใช้จ่าย 3,488 ล้านบาท ส่วนใหญ่เกิดจากขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 2,052 ล้านบาท รายการประมาณการหนี้สินค่าซ่อม A320-200 จากการรับโอนเครื่องบินไทยสมายล์ จำนวน 3 ลำ ตามแผนปรับโครงสร้างกลุ่มธุรกิจการบิน 1,088 ล้านบาท ปรับปรุงค่าเช่าพื้นที่สำนักงานคอนเมือง 400 ล้านบาท ในขณะที่มีกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ และกำไรจากการขายสินทรัพย์

บริษัทฯ มีกำไรสุทธิ 1,916 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุนสุทธิ 4,037 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 0.88 บาท เปรียบเทียบกับปีก่อนที่ขาดทุนต่อหุ้น 1.85 บาท โดยมี EBITDA หลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบินรวมค่าเช่าเครื่องบินที่คำนวณจากการใช้เครื่องบินที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) ในไตรมาส 3 ของปี 2566 เป็นกำไรจำนวน 8,054 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 1,495 ล้านบาท

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

	ก.ค.-ก.ย.			
	2566	2565	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	34,835	30,673	+4,162	+13.6
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	28,599	21,950	+6,649	+30.3
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	3,461	6,413	-2,952	-46.0
- รายได้กิจการอื่น	2,215	2,231	-16	-0.7
- อื่นๆ	560	79	+481	+608.9
ค่าใช้จ่ายรวม	26,148	26,061	+87	+0.3
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	10,925	11,658	-733	-6.3
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ไม่รวมน้ำมัน	15,223	14,403	+820	+5.7
กำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงินไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	8,687	4,612	+4,075	+88.4
ต้นทุนทางการเงิน	3,569	3,168	+401	+12.7
กำไรจากการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	5,118	1,444	+3,674	+254.4
กำไรจากการขายสินทรัพย์	157	107	+50	+46.7
กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้	33	420	-387	-92.1
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้ และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน	(11)	(4)	-7	-175.0
เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างงาน	(13)	(1)	-12	-1,200.0
โครงการร่วมใจจากองค์กร	(87)	50	-137	-274.0
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9	(27)	(1,027)	+1,000	+97.4
ปรับปรุงค่าเช่าพื้นที่สำนักงานดอนเมือง	(400)	-	-400	-
ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมเครื่องบิน A320 ที่รับโอนจาก บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด	(1,088)	-	-1,088	-
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(2,052)	(5,215)	+3,163	+60.7
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	1,630	(4,226)	+5,856	+138.6
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	1,916	(4,037)	+5,953	+147.5
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	0.88	(1.85)	+2.73	+147.6

		ก.ค.-ก.ย.			
		2566	2565	เปลี่ยนแปลง	
				ล้านบาท	%
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ					
EBITDA - Lease Payment	(ล้านบาท)	8,054	6,559	+1,495	+22.8
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	2.19	1.54	+0.65	+42.2
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	12,584	10,115	+2,469	+24.4
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	9,698	7,798	+1,900	+24.4
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	77.1	77.1		-
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-ก.ม.)	2.94	2.80	+0.14	+5.0
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	716	596	+120	+20.1
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	377	352	+25	+7.1
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	52.7	59.1		-6.4
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	83,697	78,358	+5,339	+6.8
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-ก.ม.)	8.95	17.89	-8.94	-50.0
จำนวนเครื่องบิน ณ 30 ก.ย.	(ลำ)	61	71	-10	-14.1
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	55,132	42,003	+13,129	+31.3
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	13.3	12.6	+0.7	+5.6
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		35.1671	36.4147	-1.2476	-3.4
1 EUR : THB		38.2575	36.6730	+1.5845	+4.3
100 JPY : THB		24.3518	26.3435	-1.9917	-7.6
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	111.94	146.53	-34.59	-23.6

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

ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2566 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) มีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ทั้งสิ้น 108,741 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 48,129 ล้านบาท หรือ 79.4% สาเหตุสำคัญเนื่องจากรายได้จาก การขนส่งผู้โดยสารและสินค้าเพิ่มขึ้น 45,947 ล้านบาท หรือ 84.1% เป็นผลจากปริมาณการผลิตและการขนส่งเพิ่มขึ้น นอกจากนี้รายได้กิจการอื่น เพิ่มขึ้น 1,369 ล้านบาท หรือ 24.2% จากจำนวนเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสารของสายการบินลูกค้าเพิ่มขึ้น สำหรับค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ทั้งสิ้น 78,778 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 20,491 ล้านบาท (35.2%) สาเหตุหลักจากค่าใช้จ่ายดำเนินงานที่แปรผันตามปริมาณการผลิตและ/หรือปริมาณการขนส่งเพิ่มขึ้น ส่งผลให้มีกำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว 29,963 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 27,638 ล้านบาท (1,188.7%)

ในงวด 9 เดือนแรกของปี 2566 มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว-สุทธิ เป็นค่าใช้จ่ายรวม 4,099 ล้านบาท ส่งผลให้บริษัทฯ มีผลกำไรสุทธิ 15,825 ล้านบาท ขณะที่ปีก่อนขาดทุน 8,457 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 7.25 บาท เปรียบเทียบกับปีก่อนที่ขาดทุนต่อหุ้น 3.87 บาท EBITDA หลังหักเงินสดจ่ายหนี้สินตามเงื่อนไขค่าเช่าเครื่องบิน รวมค่าเช่าเครื่องบินคำนวณจากการใช้งานที่เกิดขึ้นจริง (Power by the Hour) มีกำไรจำนวน 29,667 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 20,603 ล้านบาท (227.3%)

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

	ม.ค.-ก.ย.			
	2566	2565	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	108,741	60,612	+48,129	+79.4
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	88,902	36,595	+52,307	+142.9
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	11,661	18,021	-6,360	-35.3
- รายได้กิจการอื่น	7,028	5,659	+1,369	+24.2
- อื่นๆ	1,150	337	+813	+241.2
ค่าใช้จ่ายรวม	78,778	58,287	+20,491	+35.2
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	31,417	23,251	+8,166	+35.1
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ไม่รวมน้ำมัน	47,361	35,036	+12,325	+35.2
กำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	29,963	2,325	+27,638	+1,188.7
ต้นทุนทางการเงิน	10,694	7,938	+2,756	+34.7
กำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	19,269	(5,613)	+24,882	+443.3
กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้	3,615	7,415	-3,800	-51.2
กำไรจากการขายสินทรัพย์	523	723	-200	-27.7
กำไรจากการขายเงินลงทุน	-	16	-16	-100.0
การปรับปรุงผลประโยชน์พนักงานจากการปรับโครงสร้างองค์กร	-	237	-237	-100.0
ปรับปรุงจำนวนไมล์สะสม	-	(628)	+628	+100.0
เงินสดเชยกรณีเลิกจ้างงาน	(13)	(116)	+103	+88.8
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้ และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน	(77)	(12)	-65	-541.7
ปรับปรุงค่าชดเชยวันหยุดสำหรับพนักงานที่พ้นสภาพ	(92)	-	-92	-
โครงการร่วมใจจากองค์กร	(229)	683	-912	-133.5
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9	(455)	(2,675)	+2,220	+83.0
ปรับปรุงค่าเช่าพื้นที่สำนักงานดอนเมือง	(400)	-	-400	-
ประมาณการหนี้สินค่าซ่อมเครื่องบิน A320 ที่รับโอนจาก บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด	(2,120)	-	-2,120	-
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(4,851)	(7,962)	+3,111	+39.1
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	15,170	(7,932)	+23,102	+291.3
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	15,825	(8,457)	+24,282	+287.1
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	7.25	(3.87)	+11.12	+287.3

	ม.ค.-ก.ย.				
	2566	2565	เปลี่ยนแปลง		
			ล้านบาท	%	
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ					
EBITDA -Lease Payment	(ล้านบาท)	29,667	9,064	+20,603	+227.3
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	6.50	2.69	+3.81	+141.6
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	36,692	23,345	+13,347	+57.2
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	29,344	13,916	+15,428	+110.9
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	80.0	59.6		+20.4
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-ก.ม.)	3.02	2.61	+0.41	+15.7
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	2,110	1,375	+735	+53.5
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	1,067	931	+136	+14.6
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	50.6	67.7		-17.1
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันก.)	237,441	209,648	+27,793	+13.3
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-ก.ม.)	10.70	19.10	-8.40	-44.0
จำนวนเครื่องบิน ณ 30 ก.ย.	(ลำ)	61	71	-10	-14.1
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	158,056	96,720	+61,336	+63.4
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	13.7	10.6	+3.1	+29.2
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		34.5192	34.6215	-0.1023	-0.3
1 EUR : THB		37.3843	36.8023	+0.5820	+1.6
100 JPY : THB		25.0453	27.1198	-2.0745	-7.6
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	109.83	138.98	-29.15	-21.0

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)

สินทรัพย์ งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีสินทรัพย์รวมจำนวน 234,021 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2565 จำนวน 35,722 ล้านบาท (18.0%) สาเหตุหลักเกิดจาก

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	30 ก.ย.2566		31 ธ.ค.2565		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	52,701	22.5	34,042	17.1	+18,659	+54.8
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	2,818	1.2	2,746	1.4	+72	+2.6
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	34,751	14.8	22,582	11.4	+12,169	+53.9
สินทรัพย์หมุนเวียน	90,270	38.5	59,370	29.9	+30,900	+52.0
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	45,372	19.4	45,918	23.2	-546	-1.2
สินทรัพย์สิทธิการเช่า	58,626	25.1	56,296	28.4	+2,330	+4.1
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	39,753	17.0	36,715	18.5	+3,038	+8.3
รวมสินทรัพย์	234,021	100.0	198,299	100.0	+35,722	+18.0

- สินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 30,900 ล้านบาท (52.0%) สาเหตุหลักเกิดจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น 18,659 ล้านบาท เงินลงทุนในตั๋วเงินฝาก เงินฝากประจำ และหุ้นกู้เพิ่มขึ้น (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.1) ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 1,945 ล้านบาท สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย เพิ่มขึ้น 72 ล้านบาท สาเหตุหลักจากการรับโอนจัดประเภทเครื่องบินแบบ B777-200 และ B777-300 รวมจำนวน 12 ลำ ที่คณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการมีมติอนุมัติให้จำหน่ายให้กับผู้ซื้อ มาจากรายการที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ถึงแม้ว่ามีการโอนจัดประเภทที่ดินของสำนักงานขายที่สถานีลอนดอน ประเทศอังกฤษ ไปเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น และ มีการจำหน่ายเครื่องบิน เครื่องยนต์อะไหล่ และสินทรัพย์อื่นก็ตาม (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 9 และ 11)

- ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สุทธิ ลดลงจำนวน 546 ล้านบาท (1.2%) จากการโอนเครื่องบินที่คณะผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการมีมติอนุมัติให้จำหน่ายให้กับผู้ซื้อ ไปเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 11)

- สินทรัพย์สิทธิการเช่า ซึ่งประกอบด้วยสินทรัพย์ตามสัญญาเช่าเงินทุนและภาระผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสัญญาเช่าดำเนินงานสินทรัพย์ถาวรอื่นเพิ่มขึ้น 2,330 ล้านบาท (4.1%) สาเหตุหลักจากการรับมอบเครื่องบินแบบ A350-900 ซึ่งเป็นเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงาน จำนวน 3 ลำ ถึงแม้ว่า มีการยกเลิกสัญญาเช่าทางการเงินและส่งคืนเครื่องบินแบบ A330-300 จำนวน 2 ลำแก่ผู้ให้เช่า และการคิดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ที่ทำให้มูลค่าสินทรัพย์ลดลง ก็ตาม (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 12)

หนี้สิน งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีหนี้สินรวมจำนวน 281,699 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2565 จำนวน 19,907 ล้านบาท (7.6%) สาเหตุหลักเกิดจาก

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	30 ก.ย.2566		31 ธ.ค.2565		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ หนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของ หนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน	70,460	25.0	58,956	22.5	+11,504	+19.5
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	5,471	2.0	2,430	0.9	+3,041	+125.1
หนี้สินระยะยาว	159,253	56.5	159,531	61.0	-278	-0.2
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	46,515	16.5	40,875	15.6	+5,640	+13.8
รวมหนี้สิน	281,699	100.0	261,792	100.0	+19,907	+7.6

หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้น 11,504 ล้านบาท (19.5%) จากเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 7,816 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 17)

หนี้สินระยะยาวรวมส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีเพิ่มขึ้น 2,763 ล้านบาท (1.7%) โดยสาเหตุหลักจากหุ้นกู้เพิ่มขึ้น 3,040 ล้านบาท จากการบันทึกบัญชีตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9 ด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย และเงินกู้ยืมระยะยาวเพิ่มขึ้น ในขณะที่หนี้สินตามสัญญาเช่าลดลง จากการจ่ายชำระหนี้ และการจัดประเภทหนี้สินตามสัญญาเช่าของเครื่องบินแบบ A380-800 ไปเป็นเจ้าหนี้ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.2, 6.3, 15.1, 15.2, 16)

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 16.5 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้น 5,640 ล้านบาท (13.8%) สาเหตุหลักเกิดจากเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้ไม่หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 2,328 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 17) และการประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียน จากประมาณการค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่นๆ สำหรับรายการซ่อมที่จะต้องจ่ายเงินในอนาคตตามสัญญาเพื่อรับรู้ภาระผูกพันภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน เพิ่มขึ้น 3,949 ล้านบาท ตามการใช้งานของเครื่องบิน (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 20)

ส่วนของผู้ถือหุ้น งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีส่วนของผู้ถือหุ้นติดลบจำนวน 47,678 ล้านบาท ติดลบลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2565 จำนวน 15,815 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากผลกำไรจากการดำเนินงานของบริษัทฯ

4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

IATA คาดการณ์ว่าจำนวนผู้โดยสารทั่วโลกยังคงมีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่องท่ามกลางความไม่แน่นอนของเศรษฐกิจจีนที่ส่งผลกระทบต่อแนวโน้มการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก สำหรับด้านการขนส่งสินค้ามีแนวโน้มปรับตัวดีขึ้นท่ามกลางความท้าทายจากเงินเฟ้อที่สูงและเศรษฐกิจที่ชะลอตัวทั่วโลก และจากสถานการณ์ความไม่สงบในภูมิภาคตะวันออกกลาง เมื่อต้นเดือนตุลาคม 2566 ที่ผ่านมา ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจโลกและอุตสาหกรรมการบิน ทำให้หลายสายการบินระงับหรือยกเลิกเที่ยวบินเข้า-ออก ประเทศอิสราเอลเป็นจำนวนมาก ซึ่งบริษัทฯ ในฐานะสายการบินแห่งชาติ มีความพร้อมในการสนับสนุนภารกิจภาครัฐ ในการรับคนไทยในพื้นที่ดังกล่าวกลับสู่ประเทศไทย โดยได้ประสานงานอย่างใกล้ชิดกับกระทรวงการต่างประเทศ และหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง และเตรียมความพร้อมอย่างต่อเนื่องมาโดยตลอด ซึ่งบริษัทฯ ได้ทำการบิน

เที่ยวบินแรก ในวันที่ 17 ตุลาคม 2566 โดยนำเครื่องบินแบบ B777-200ER ทำการบินไปยังเมืองเทลอาวีฟ ประเทศอิสราเอล เพื่ออพยพคนไทยในอิสราเอล ทั้งนี้ บริษัทฯ ยินดีสนับสนุนเที่ยวบิน เพื่อรองรับคนไทยในอิสราเอลที่มีความประสงค์จะเดินทางกลับประเทศไทยจนกว่าจะเสร็จสิ้นภารกิจ

แนวโน้มเศรษฐกิจโลกในช่วงไตรมาส 4 ของปี 2566 ธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) คาดการณ์ว่าการฟื้นตัวของภาคบริการยังคงขยายตัวต่อเนื่อง ทำให้การส่งออกสินค้าของกลุ่มประเทศเอเชียในปีนี้ได้ผลดี และในปีหน้าคาดว่าเศรษฐกิจประเทศคู่ค้าจะขยายตัวในอัตราที่ชะลอลงเล็กน้อย ส่วนหนึ่งจากผลกระทบเพิ่มเติมจากนโยบายการเงินที่เข้มงวด และการฟื้นตัวของเศรษฐกิจจีนที่ยังถูกกดดันจากปัญหาในภาคอสังหาริมทรัพย์ รวมถึงตลาดการเงินมีความผันผวนมากขึ้นจากความกังวลต่อเศรษฐกิจจีนที่ยังเปราะบาง อีกทั้ง ทิศทางการดำเนินนโยบายการเงินของธนาคารกลางสหรัฐฯ ที่มีโอกาสคงนโยบายการเงินในระดับที่เข้มงวดยาวนานขึ้น ส่งผลให้เศรษฐกิจไทยในภาคการส่งออกสินค้าและการท่องเที่ยวฟื้นตัวช้ากว่าที่คาด สะท้อนจากจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าประเทศไทย โดยคาดว่าจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติในปี 2566 และ 2567 จะอยู่ที่ 28.5 และ 35 ล้านคน ตามลำดับ

สำหรับบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้บริหารจัดการและปรับปรุงฝูงบิน โดยในไตรมาส 4 ของปีนี้ คาดว่าจะรับมอบเครื่องบินแบบ A350-900 จำนวน 5 ลำ เพื่อรองรับความต้องการเดินทางของผู้โดยสารที่เติบโตอย่างต่อเนื่องจากการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบิน และบริษัทฯ ได้พัฒนาความร่วมมือเชิงยุทธศาสตร์กับเตอร์กิชแอร์ไลน์ส โดยจะเริ่มทำการบินไปยังเมืองอิสตันบูล ประเทศตุรกี (ตุร์เคีย) สัปดาห์ละ 7 เที่ยวบินตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2566 เป็นต้นไป ตลอดจนศึกษาความเป็นไปได้ในการให้บริการเที่ยวบินในลักษณะ Joint Venture Operations ในอนาคต เพื่อยกระดับจุดเชื่อมต่อระหว่างภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ยุโรปและออสเตรเลีย กระตุ้นการเดินทางระหว่างประเทศไทยและประเทศตุรกี (ตุร์เคีย) ทั้งยังสนับสนุนนโยบายภาครัฐในการสร้างความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจระหว่างตุรกี (ตุร์เคีย) กับประเทศในกลุ่มยุโรปตะวันออก ส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้า และการลงทุน และจากนโยบาย Free Visa ให้นักท่องเที่ยวจีนที่รัฐบาลประกาศใช้นั้น บริษัทฯ ในฐานะสายการบินแห่งชาติยินดีและมีความพร้อมในการร่วมขับเคลื่อนการส่งเสริมอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของประเทศ เพื่อรองรับการเติบโตของปริมาณความต้องการเดินทาง (Demand) ของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างชาติ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มนักท่องเที่ยวชาวจีนที่ได้รับการคาดหมายว่าจะมีการปรับตัวสูงขึ้นจากนโยบายฯ ดังกล่าว ในช่วงฤดูการท่องเที่ยว (High Season) ที่กำลังจะมาถึง รวมทั้งเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายเปิดประเทศของจีน และการส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของประเทศไทย บริษัทฯ จึงมีแผนปรับเพิ่มความถี่เที่ยวบินในเส้นทางสาธารณรัฐประชาชนจีน และในตารางบินฤดูหนาว ปี 2566 บริษัทฯ ให้บริการเที่ยวบินขนส่งผู้โดยสารสู่ 51 เส้นทางบินทั่วโลก เพื่อรองรับการเดินทางของผู้โดยสาร พร้อมเพิ่มความถี่เที่ยวบินในเส้นทางบินยอดนิยม ได้แก่ ปักกิ่ง, เซี่ยงไฮ้, กวางโจว, คุนหมิง, เฉิงตู, ฮ่องกง, ฝูโจว, สิงคโปร์, ไทเป และฮ่องกง

สำหรับการปรับโครงสร้างการดำเนินธุรกิจกลุ่มธุรกิจการบินของกลุ่มบริษัทการบินไทย ไตรมาส 4 ของปี 2566 นี้ บริษัทฯ ได้ทำการบินด้วย A320-200 ทดแทนสายการบินไทยสมายล์ในเส้นทาง เกาสง ปีนัง กัลกัตตา ตั้งแต่วันที่ 15 ตุลาคม 2566 เป็นต้นไป, เส้นทางฮานอย โฮจิมินห์ กาลุมานฑู ตั้งแต่วันที่ 29 ตุลาคม 2566 เป็นต้นไป และเส้นทางเสียมราฐ ฝูจิว ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2566 เป็นต้นไป นอกจากนี้ บริษัทฯ จะเริ่มให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศ (Domestic Flight) ทดแทนสายการบินไทยสมายล์รวม 9 เส้นทาง ได้แก่ เชียงใหม่, ภูเก็ต, อุดรธานี, กระบี่, ขอนแก่น, นครราชสีมา, เชียงราย, หาดใหญ่ และอุบลราชธานี ปัจจุบันบริษัทฯ อยู่ระหว่างดำเนินการโอนย้ายเครื่องบินจากบริษัท ไทยสมายล์ฯ เข้ามาประจำฝูงบินของบริษัทฯ ซึ่งคาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จภายในไตรมาส 1 ของปี 2567

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ปรับแผนเริ่มทำการบินในเส้นทางกรุงเทพฯ-ภูเก็ต เร็วขึ้นกว่ากำหนดเดิม ด้วยเครื่องบินลำตัวกว้าง (Wide body) ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2566 เป็นต้นไป เพื่อรองรับความต้องการของกลุ่มนักท่องเที่ยวจากจีน และจากอินเดียที่คาดว่าจะปรับตัวสูงขึ้นจากนโยบาย Free Visa ของรัฐบาล โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงฤดูการท่องเที่ยว โดยนับเป็นครั้งแรกที่บริษัทฯ กลับมาให้บริการเส้นทางภายในประเทศอีกครั้ง หลังจากหยุดให้บริการไปตั้งแต่เกิดการระบาดของโรค Covid-19

บริษัทฯ อยู่ในระหว่างการศึกษาการปรับโครงสร้างธุรกิจของบริษัทฯ โดยมีแนวทางในการจัดตั้งบริษัทย่อยเพื่อทำให้ง่ายต่อการบริหารจัดการ ลดความซ้ำซ้อน และสามารถเพิ่มรายได้หรือลดค่าใช้จ่ายโดยรวมให้กับบริษัทฯ นอกจากนี้ บริษัทฯ มีแผนลงทุนจัดตั้งศูนย์ซ่อมอากาศยาน (MRO) ที่สนามบินอู่ตะเภา ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการศึกษารูปแบบการลงทุน ทั้งนี้เพื่อเป็นการขยายความสามารถในการซ่อมบำรุงอากาศยานให้กับลูกค้าสายการบินอื่นเพื่อเป็นการรองรับความต้องการการซ่อมบำรุงอากาศยานที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากการบินตัวของธุรกิจการบิน โดยจะเป็นการสร้างรายได้ให้กับบริษัทฯ อย่างยั่งยืนในอีกทางหนึ่ง

นอกจากนี้ เพื่อสร้างความแปลกใหม่และความพึงพอใจแก่ผู้โดยสาร รวมทั้งยกระดับคุณภาพการบริการเพื่อสร้างความประทับใจตลอดการเดินทาง บริษัทฯ ได้ปรับเปลี่ยนเมนูอาหารที่ให้บริการผู้โดยสารบนเครื่องบินของการบินไทย โดยเชฟโบ ดวงพร ทรงวิเศษ เจ้าของรางวัลเชฟหญิงที่ดีที่สุดของเอเชีย ปี 2556 (Asia's Best Female Chef 2013) ออกแบบและรังสรรค์เมนูอาหารไทยระดับพรีเมียมที่มีความพิเศษปรุงจากวัตถุดิบชั้นดีจากในประเทศเพื่อให้บริการผู้โดยสารชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจของการบินไทย ในเส้นทางบินสู่ยุโรป ออสเตรเลีย และญี่ปุ่น โดยเริ่มให้บริการมาตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2566 ที่ผ่านมา ซึ่งเป็นอีกหนึ่งความภาคภูมิใจของบริษัทฯ ที่มีส่วนร่วมในการสนับสนุนวัตถุดิบที่มีคุณภาพจากเกษตรกรไทย เป็นการส่งเสริมอาชีพและสร้างรายได้อีกทางหนึ่ง และถือเป็นอีกหนึ่ง Soft Power ในการนำพาวัฒนธรรมอาหารไทยไปสู่สากล อีกทั้ง บริษัทฯ ได้ดำเนินธุรกิจโดยตระหนักถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอันเกิดจากอุตสาหกรรมการบินอย่างต่อเนื่อง โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกผ่านกิจกรรมและโครงการริเริ่มต่างๆ ทั้งในรูปแบบการลดการใช้ทรัพยากร ลดปริมาณขยะด้วยการนำวัสดุที่ไม่ใช้งานแล้วกลับมาพัฒนาสร้างคุณค่าให้เกิดประโยชน์เพื่อให้เกิดเศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular Economy) สร้างการพัฒนาอย่างยั่งยืน และมุ่งสู่เป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero Emissions) ในปี พ.ศ. 2593 ภายใต้แนวคิด Zero Waste Living ซึ่งประกอบด้วยหลักการ 3 ประการ ได้แก่ การบินเพื่อสิ่งแวดล้อม (From Planes to Planet), การพัฒนาเพื่อสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจ (From Waste to Wealth) และ จากใจสู่เป้าหมายเพื่อความยั่งยืน (From Purple to Purpose) โดยบริษัทฯ ปรับเปลี่ยนรูปแบบพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินหญิงที่ผสมผสานอัตลักษณ์ความเป็นไทยเข้ากับแนวคิดเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development) อย่างลงตัว ซึ่งได้ถูกนำมาตัดเย็บด้วยเส้นไหมไทยถักทอผสมผสานกับเส้นใยแปรรูปจากวัสดุรีไซเคิล โดยบริษัทฯ จะเริ่มนำมาใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2567 เป็นต้นไป

5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		ม.ค.-ก.ย.			
		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2566	2565	2566	2565
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)					
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	2.22	1.49	2.34	1.64
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)					
อัตรากำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	ร้อยละ	15.61	(14.51)	17.72	(9.26)
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิ	ร้อยละ	14.10	(17.14)	14.55	(13.95)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	(25.99)	(14.62)	(28.47)	(11.93)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)					
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	7.56	(6.52)	7.32	(4.85)
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)					
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	(3.01)	(1.89)	(3.45)	(2.07)
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	(5.28)	(3.22)	(5.91)	(3.48)
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	3.33	0.81	3.30	1.21
อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA	เท่า	6.30	33.22	6.48	24.85
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน	เท่า	2.03	0.81	1.93	1.06

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)

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

อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Total Debt to Equity)

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

อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย (Interest Coverage Ratio)

= กำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ รายการปรับปรุงผลประโยชน์พนักงานจากการปรับโครงสร้างองค์กร ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 ผลขาดทุนสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิ ปรับปรุงจำนวนไมล์สะสม ปรับปรุงรายการที่เกี่ยวข้องกับการปรับมูลค่าสินทรัพย์สิทธิการใช้เครื่องบิน และผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (EBITDA) / ดอกเบี้ยจ่าย

อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA (Net Debt to EBITDA)

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

อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (Debt Service Coverage Ratio)

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

6. รายการระหว่างกัน

6.1 บริษัทฯ มีรายการระหว่างกันที่สำคัญกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ และนิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง สำหรับงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566 ดังนี้

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
กระทรวงการคลัง	<ul style="list-style-type: none"> ▪ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 47.86 	1.กระทรวงการคลังกู้เงินจากสถาบันการเงินต่างประเทศ ให้บริษัทฯ กู้ต่อ <ul style="list-style-type: none"> - เงินกู้ยืมคงค้าง - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย - ดอกเบี้ยรอดัดบัญชี 2.บริษัทฯ มีรายการเช่าที่ดินจากราชพัสดุ	12,360.54	11,721.78	6,082.08	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1และ2 - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
ธนาคารออมสิน	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารออมสิน 	<p>1.บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ประเภทเงินยืมหมุนเวียนกับธนาคารออมสิน จำนวนเงิน 3,500 ล้านบาท มีการใช้วงเงินกู้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดเงินคงค้าง 3,500.00 - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ 0.00 - ดอกเบี้ยจ่าย 89.17 - ดอกเบี้ยค้างจ่าย 89.17 <p>2.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้บริการเช่าพื้นที่และบริการอื่นๆ แก่ธนาคารออมสิน</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 0.27 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.00 	3,500.00	3,500.00	3,500.00	<ul style="list-style-type: none"> - การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน <p><u>หมายเหตุ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2564-66 เป็นอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
ธนาคารเพื่อการ ส่งออกและนำเข้า แห่งประเทศไทย	<ul style="list-style-type: none"> ▪ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย 	<p>1. บริษัทฯ ทำสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวกับ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดเงินคงค้าง - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย - ดอกเบี้ยรอดตัดบัญชี <p>2. บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ประเภท เงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย จำนวนเงิน 1,500 ล้านบาท มีการใช้วงเงินกู้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดเงินคงค้าง - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้ - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย - ดอกเบี้ยรอดตัดบัญชี 	-	605.90	568.48	<p>-การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p> <p>-ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1และ3</p>
			-	37.45	19.44	<p>-การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p> <p>-ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1</p>
			1,502.44	1,485.55	1,452.83	
			16.90	22.18	11.93	

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย 	1.บริษัทฯ ทำสัญญาเงินกู้ยืม ระยะยาว กับธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย <ul style="list-style-type: none"> - ยอดเงินคงค้าง - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย - ดอกเบี้ยรอดตัดบัญชี 	1,542.82	1,273.73	1,195.37	<ul style="list-style-type: none"> - การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1 และ 3
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้ควบคุมธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) โดยผ่านทางธนาคารแห่งประเทศไทยและกองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาระบบสถาบันการเงิน 	1.บริษัทฯ ทำสัญญาวางเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) จำนวนเงิน 3,000 ล้านบาท มีการใช้วงเงินกู้ <ul style="list-style-type: none"> - ยอดเงินคงค้าง - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย 	2,260.73	2,260.73	2,260.73	<ul style="list-style-type: none"> - การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
		<p>2.บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ประเภท เงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) จำนวนเงิน 3,500 ล้าน บาท มีการใช้วงเงินกู้</p> <p>- ยอดเงินคงค้าง 3,500.00</p> <p>- ดอกเบี้ยจ่าย 29.84</p> <p>- ดอกเบี้ยค้างจ่าย 29.84</p>				<p>หมายเหตุ</p> <p>- อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2564 -66 เป็น อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม</p> <p>-การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของ ธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่ เกี่ยวข้องกัน</p> <p>หมายเหตุ</p> <p>-อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2564 -66 เป็นอัตรา ดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม</p>
		<p>3.บริษัทฯ ขายหุ้นกู้ให้แก่ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน)</p> <p>- มูลค่าหุ้นกู้ 832.00</p> <p>- ดอกเบี้ยจ่าย</p> <p>- ดอกเบี้ยค้างจ่าย</p> <p>- ดอกเบี้ยตามแผนฟื้นฟู 9.33</p>				<p>- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของ ธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่ เกี่ยวข้องกัน</p> <p>- ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1</p>

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
		<p>4.บริษัทฯ ขายบริการให้เช่าสำนักงาน ตู้ ATM ค่าน้ำ-ไฟ และ Lease line แก่ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)</p> <p>- ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้ค้างค้าง</p> <p>5.บริษัทฯ ซื้อบริการรับ-ส่ง เงินสดของ บริษัทฯ และจ่ายค่าธรรมเนียมจัดจำหน่าย หุ่นตู้ให้กับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)</p> <p>- ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้างค้าง</p>	<p>1.94 0.00</p>	<p>2.72 0.16</p>	<p>3.30 0.22</p>	<p>-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p> <p>-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p>
บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด	<p>■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด และของบริษัทฯ</p>	<p>1.บริษัทฯ ซื้อบริการฝากส่งไปรษณีย์ในประเทศและต่างประเทศ และซื้ออุปกรณ์จาก บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด</p> <p>- ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้างค้าง</p>	<p>0.24 0.01</p>	<p>0.27 0.00</p>	<p>0.14 0.00</p>	<p>-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p>

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลังซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย 	<p>1.บริษัทฯ จ่ายค่าโฆษณา และ ส่งเสริมการขาย ให้แก่ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.15 - ยอดเจ้าหนี้ค้าง 0.55 <p>2.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้เช่าสำนักงานแก่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 38.15 - ยอดลูกหนี้ค้าง 8.65 				<p>-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p> <p>-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p>
บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ 	<p>1.บริษัทฯ จ่ายค่าโฆษณา ให้แก่ บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.00 - ยอดเจ้าหนี้ค้าง 0.00 - ยอดเจ้าหนี้ค้างตามแผนฟื้นฟู 0.84 - ดอกเบี้ยรอดัดบัญชี 0.05 				<p>-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p>

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ 	<p>1.บริษัทฯ ซื้อน้ำมันรถยนต์และและน้ำมันหล่อลื่นจากบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.00 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.14 - ยอดเจ้าหนี้คงค้างตามแผนฟื้นฟู 1.24 - ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี 0.07 <p>2.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบินและให้บริการสอบเทียบเครื่องมือ วัด (AC Dielectric Tester) ให้แก่บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 12.67 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 6.14 				<p>-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p> <p>- ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1</p> <p>-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p>

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
บริษัท ท่าอากาศยาน ไทยจำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และ ของบริษัทฯ 	<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"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 4,751.93 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 834.26 <p>2.บริษัทฯ มีรายได้จากการขายบัตร โดยสารเครื่องบิน และได้รับส่วนแบ่ง รายได้ 2% จาก การ เรียกเก็บ ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน (Passenger Service Charges) ให้ กับ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 34.74 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 64.39 				<p>-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p> <p>-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p>

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)	<ul style="list-style-type: none"> ■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) และ ของบริษัทฯ 	1.บริษัทฯ ขายหุ้นกู้ให้แก่ บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) - มูลค่าหุ้นกู้ - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย - ดอกเบี้ยตามแผนฟื้นฟู 2.บริษัทฯ เช่าช่องสัญญาณอินเตอร์เน็ต จาก บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้าง	933.00 10.47 0.00 2.51	933.00 13.99 0.00 2.51	933.00 17.48 0.25 2.51	- 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
			สำหรับงวดเก้าเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน)	▪ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	1.บริษัทฯ ขายหุ้นกู้ให้แก่ บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) - มูลค่าหุ้นกู้ - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย - ดอกเบี้ยตามแผนฟื้นฟู 2.บริษัทฯ เข้าเส้นใยแก้วนำแสงจาก บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้าง	415.00 4.65 0.00 7.09	415.00 6.22 0.00 7.09	415.00 7.11 0.42 7.07	- 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
			สำหรับงวดเก้าเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
สถาบันการบินพล เรือน	<ul style="list-style-type: none"> ▪ กระทรวงการคลังซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัทฯ มีอำนาจควบคุมสถาบันการบินพลเรือน 	1.บริษัทฯ จัดส่งนักบินบริษัทฯ ไปอบรม ด้านกิจการบิน จาก สถาบันการบินพล เรือน <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.00 - ยอดเจ้าหน้าที่คงค้าง 0.00 - ยอดเจ้าหน้าที่คงค้างตามแผนฟื้นฟู 9.18 - ดอกเบี้ยรอตตัดบัญชี 0.48 	0.00	0.00	0.00	-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 55 ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - นายชาย เอี่ยมศิริ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด - นายกรกฎ ชาคะสิงห์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด - นายดรัส พรหมโอบล บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด 	<p>1.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบินและให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์ คอมพิวเตอร์ ให้แก่ บริษัทไทย - อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 2.59 - ยอดลูกหนี้ค้างชำระ 0.50 				-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
บริษัท ริงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ริงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ นางจันทร์ภา โชติกเสถียร บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของ บริษัท ริงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด 	<p>1.บริษัทฯ ซื้อบริการจัดส่งพนักงานแรงงานภายนอก เพื่อปฏิบัติงานในบริษัทฯ จากบริษัท ริงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด</p> <p>- ยอดค่าใช้จ่ายรวม 743.88</p> <p>- ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 274.09</p> <p>2.บริษัทฯ ให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์สำนักงาน ให้แก่บริษัท ริงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด</p> <p>- ยอดรายได้รวม 2.29</p> <p>- ยอดลูกหนี้คงค้าง 1.80</p>				<p>- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p> <p>- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p>
บริษัท ไทยไฟลท์- เท เรนนิ่ง จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - เรือโท สุพจน์ เจริญสุข บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด 	<p>1.บริษัทฯ ให้บริการใช้เครื่องมือและอุปกรณ์ในการฝึกอบรมด้านการบินและให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์สำนักงาน ให้แก่ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด</p> <p>- ยอดรายได้รวม 23.61</p> <p>- ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.70</p>				<p>- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p>

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
	- นางอรอนงค์ ชุณหะมาน บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด	2.บริษัทฯ ซื้อบริการ การฝึกอบรม พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน จาก บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.34 0.00	0.00 0.00	0.39 0.00	
บริษัท ทัวร์เอ็อง หลวง จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> ■ บริษัทฯ เป็นผู้ถือผ่านบริษัท วิงสแปน เซอร์วิส เซส จำกัด ประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม ■ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - นายกรกฎ ชาติสิงห์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ทัวร์เอ็องหลวง จำกัด 	1. บริษัทฯ จ่ายค่าตอบแทน (Commission) จากการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ของบริการเอ็องหลวง ให้แก่บริษัท ทัวร์เอ็องหลวง จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 2. บริษัทฯ ขายทัวร์เอ็องหลวงให้แก่บริษัททัวร์เอ็องหลวง จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.97 3.37 0.26	2.05 12.31 0.00	0.00 0.04 1.55	-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน -กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
บริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด (บริษัทย่อย)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ร้อยละ 100 ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - นายชาย เอี่ยมศิริ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด - นายกรกฎ ชาตะสิงห์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด - นางจันทร์ภา ไซติกเสถียร บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด - นางเจด โจม เทอดสิทธิ์ศักดิ์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด 	<p>1.บริษัทฯ ซื้อบริการ Block Space จากบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 3,249.65 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 274.51 <p>2.บริษัทฯ ให้บริการเช่าเครื่องบิน การบริการภาคพื้นดิน ลานจอดสนามบิน ค่าเบี้ยประกันเครื่องบิน บัตรผ่านขึ้นเครื่องบิน ฝึกนักบินใช้เครื่องบินจำลอง และอาหารขึ้นเครื่องบิน</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 3,098.20 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 11,308.99 				<p>-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด</p> <p>-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคาตลาด</p>

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
บริษัท คอนเมือง อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท คอนเมือง อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด ประมาณร้อยละ 40 ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ -นางเจด โฉม เทอดศถิรศักดิ์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทคอนเมืองอินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด 	1.บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักของ บริษัทคอนเมือง อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด สำหรับผู้โดยสารของบริษัทฯ - ยอดค่าใช้จ่ายรวม	0.00	0.00	0.00	-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
บริษัท ครัวการบิน ภูเก็ต จำกัด (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท ครัวการบิน ภูเก็ต จำกัด ประมาณร้อยละ 30 ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - นางวรางคณา ลือโรจน์วงศ์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการ ของ บริษัท ครัวการบิน ภูเก็ต จำกัด - นายคริส พรหมบอล บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการ ของ บริษัท ครัวการบิน ภูเก็ต จำกัด 	<p>1.บริษัทฯ ซื้ออาหารและบริการจาก บริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 113.63 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.00 - ยอดเจ้าหนี้คงค้างตามแผนฟื้นฟู 16.89 - ดอกเบี้ยรอตตัดบัญชี 0.95 <p>2.บริษัทฯ มีรายได้จากการขายวัตถุดิบ และการให้บริการแก่บริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 0.00 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.00 				<p>-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p> <p>- ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1</p> <p>-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p>

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
บริษัท โรงแรมท่า อากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด (บริษัทร่วม)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท โรงแรมท่าอากาศ ยานสุวรรณภูมิ จำกัด ประมาณร้อยละ 30 ▪ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> - นางวรางคณา ลือโรจน์วงศ์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไป ดำรงตำแหน่งกรรมการ ของ บริษัท โรงแรมท่า อากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด - นายเชิดพันธ์ โชติคุณ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรง ตำแหน่งกรรมการของบริษัท โรงแรมท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ จำกัด 	<p>1.บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักจากบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด สำหรับผู้โดยสารของบริษัทฯ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง - ยอดเจ้าหนี้คงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยรอตตัดบัญชี 	0.00	0.16 2.16	0.00 2.16	-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือ กิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565	สำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564	
บริษัท วิทยุการบิน แห่งประเทศไทย จำกัด (บริษัทร่วมลงทุน)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และของบริษัทฯ ▪ บริษัทฯ ถือหุ้นประมาณร้อยละ 0.54 ในบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด 	<p>1.บริษัทฯซื้อบริการนำร่อง (Navigation) และเช่าอุปกรณ์สื่อสารจากบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 502.52 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.00 - ยอดเจ้าหนี้คงค้างตามแผนฟื้นฟู 93.45 - ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี 4.91 <p>2.บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และให้บริการขนส่งแก่บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ยอดรายได้รวม 0.00 				<p>-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p> <p>-กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน</p>

หมายเหตุ

- 1.หลังจากที่ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการและคำร้องขอแก้ไขแผนตามมติที่ประชุมของเจ้าหนี้เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2564 บริษัทฯได้ดำเนินการปรับปรุงมูลหนี้สำหรับหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายโดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงและพิจารณาว่าหนี้สินทางการเงินก่อนปรับปรุง และหลังปรับปรุงมีผลแตกต่างกันอย่างมีสาระสำคัญหรือไม่สำหรับหนี้สินทางการเงินที่มีผลแตกต่างกันอย่างมากจะรับรู้หนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยใช้วิธีการคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด ผลแตกต่างระหว่างมูลค่าตามบัญชีของหนี้สินทางการเงินก่อนปรับปรุงและมูลค่าปัจจุบันของหนี้สินทางการเงินที่คำนวณใหม่ บริษัทฯรับรู้เป็นกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ดอกเบี้ยจ่ายด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม ผลแตกต่างที่เกิดขึ้นจะรับรู้เป็นกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ดอกเบี้ยจ่ายด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม
- อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2564-66 เป็นอัตราตาม ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการ (วันที่ 15 มิถุนายน 2564)
- 2.เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินต่างประเทศผ่านผู้ถือหุ้นใหญ่ เป็นเงินกู้ยืมที่กระทรวงการคลังทำสัญญาเงินกู้กับสถาบันการเงินต่างประเทศ และกระทรวงการคลังได้ให้บริษัทกู้ยืมต่อ เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนที่แก้ไข เจ้าหนี้กลุ่มที่ 4 เจ้าหนี้เงินกู้ยืมจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ที่ไม่ใช่สถาบันการเงิน เปลี่ยนวิธีการชำระหนี้เป็นได้รับชำระหนี้ด้วยการแปลงหนี้เงินต้นเป็นหุ้นสามัญ ตามแผนฟื้นฟูกิจการที่แก้ไข ดังนั้นบริษัทจึงปรับปรุงมูลหนี้ให้เป็นไปตามคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ วัดมูลค่าหนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรมโดยใช้วิธีคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด

3. เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนที่แก้ไข เจ้าหนี้กลุ่มที่ 6 เจ้าหนี้สถาบันการเงินไม่มีประกันปรับเปลี่ยนวิธีการชำระหนี้เป็นได้รับชำระหนี้ด้วยการแปลงหนี้เงินต้นเป็นหุ้นสามัญ ตามแผนฟื้นฟูกิจการที่แก้ไข ด้วยเหตุนี้ บริษัทปรับปรุงมูลหนี้ให้เป็นไปตามคำสั่งจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ วัตถุประสงค์หนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยใช้วิธีคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด

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