

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับไตรมาสที่ 3 ปี 2568 สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2568 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

1. บทสรุปผู้บริหาร

ไตรมาสที่ 3 ปี 2568 เศรษฐกิจโลกได้รับผลกระทบจากสงครามการค้า ถึงแม้การคาดการณ์จะปรับตัวดีขึ้นจากช่วงกลางปีตามการเจรจาการค้ากับสหรัฐอเมริกาที่คืบหน้าและการเร่งผลิตส่งออกก่อนมาตรการภาษีประกาศใช้ รวมทั้งประเทศเศรษฐกิจหลักอื่นๆ มีการดำเนินนโยบายการคลังและการเงินที่มีบทบาทพยุงเศรษฐกิจโลกมากขึ้น รายงาน World Economic Outlook (WEO) ฉบับเดือนตุลาคม 2568 โดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund : IMF) คาดว่าเศรษฐกิจโลกในปี 2568 จะขยายตัวร้อยละ 3.2 ปรับเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากที่คาดการณ์ไว้ในเดือนกรกฎาคม 2568 ที่ร้อยละ 3.0

อุตสาหกรรมการบินโลกในไตรมาสที่ 3 ปี 2568 สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association : IATA) รายงานตัวเลขปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ (Revenue Passenger Kilometers : RPK) ขยายตัวประมาณร้อยละ 4.1 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน เป็นการขยายตัวของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศประมาณร้อยละ 5.7 และปริมาณการขนส่งสินค้า (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) ขยายตัวร้อยละ 4.2 สำหรับภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก สมาคมสายการบินเอเชียแปซิฟิก (Association of Asia Pacific Airlines : AAPA) รายงานจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.9 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) และปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometers : ASK) เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 8.7 และร้อยละ 8.6 ตามลำดับ ส่งผลให้อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเท่ากับปีก่อนที่ 82.0% ในขณะที่ปริมาณการขนส่งสินค้า (RFTK) และปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (Available Dead Load Kilometer : ADTK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.8 และร้อยละ 6.0 ตามลำดับ ส่งผลให้อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor : FLF) เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่ 60.3% เป็น 61.3%

เศรษฐกิจประเทศไทยในไตรมาสที่ 3 ของปี 2568 ชะลอตัวลงจากช่วงไตรมาสที่ 2 ของปี 2568 ทั้งนี้ ในเดือนกันยายน 2568 เศรษฐกิจปรับตัวดีขึ้นจากภาคการผลิตที่ทยอยกลับมาหลังจากการหยุดเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพในช่วง 2 เดือนแรกของไตรมาสที่ 3 นอกจากนี้ ภาคการท่องเที่ยวปรับตัวดีขึ้นจากรายรับนักท่องเที่ยวทั้งไทยและต่างชาติ โดยในช่วงไตรมาสนี้ มีนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้าประเทศไทยจำนวนรวม 7.4 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากไตรมาสที่ 2 ปี 2568 ร้อยละ 3.9 อย่างไรก็ตาม จำนวนนักท่องเที่ยวลดลงร้อยละ 13.5 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 76.6 เมื่อเทียบกับไตรมาสที่ 3 ของปี 2562 ซึ่งเป็นช่วงก่อนเกิดวิกฤตโควิด-19 นักท่องเที่ยวร้อยละ 73.1 มาจากภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ทั้งนี้ ประเทศที่มีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้าไทย สูงที่สุด 5 อันดับแรก ได้แก่ มาเลเซีย สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐอินเดีย สาธารณรัฐเกาหลี และญี่ปุ่น ในส่วนของจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางเข้าออกประเทศไทยผ่านท่าอากาศยานหลัก 6 แห่ง ในช่วงเดือนกรกฎาคม - กันยายน 2568 มีจำนวนรวมประมาณ 28.7 ล้านคน ลดลงที่ร้อยละ 1.4 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยเป็นผู้โดยสารเดินทางระหว่างประเทศประมาณร้อยละ 59.9 หรือ 17.2 ล้านคน ลดลงร้อยละ 5.0 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ทั้งนี้ IMF ประกาศประมาณการเติบโตของเศรษฐกิจไทยสำหรับปี 2568 เท่ากับร้อยละ 2.0 ซึ่งคงที่จากการคาดการณ์เมื่อเดือนกรกฎาคม 2568 ที่ผ่านมา

บริษัทฯ ดำเนินการตามกลยุทธ์ทางธุรกิจการบิน (Flight Business) และธุรกิจสนับสนุนการบิน (Non-Flight Business) ให้สอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนแปลงไปเพื่อขับเคลื่อนองค์กรสู่การดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน โดยมีแนวทางในการดำเนินงาน ดังนี้

- มุ่งเน้นความเชื่อมโยงเครือข่ายเส้นทางบิน ปรับเส้นทางบินและความคล่องตัวในการใช้ประโยชน์จากฝูงบิน สร้างความร่วมมือกับพันธมิตรในการเชื่อมต่อจุดบินไปยังจุดหมายปลายทางที่สำคัญ ครอบคลุมสถานที่ท่องเที่ยวไปจนถึงศูนย์กลางด้านธุรกิจ รวมถึงการปรับเส้นทางบินเพื่อใช้ประโยชน์จากฝูงบิน (Route Optimization & Fleet Flexibility) ในแต่ละแบบให้เหมาะสมกับสถานะตลาดในแต่ละจุดหมายปลายทาง ตลอดจนเพิ่มประสิทธิภาพในการสร้างรายได้จากการขายแบบจุดต่อจุด (Point to Point) และการขายแบบเครือข่าย (Network) เพื่อเป็นสายการบินที่ให้บริการแบบเครือข่าย (Network airline) และมอบประสบการณ์การเชื่อมต่อการบินที่ราบรื่นและตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารทั่วโลก
- พัฒนาและออกแบบผลิตภัณฑ์และบริการที่ตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารเป็นหลักและสร้างประสบการณ์ที่ดีในการเดินทาง เพื่อสร้างความพึงพอใจในการบริการ และเสริมสร้างความแข็งแกร่งของแบรนด์
- เพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานเพื่อขับเคลื่อนความสามารถในการแข่งขันด้านต้นทุนอย่างยั่งยืนและเพิ่มความสามารถในการทำกำไร
- เสริมสร้างขีดความสามารถในการเพิ่มช่องทางการรายได้ใหม่ เพื่อกระจายแหล่งที่มาของรายได้ เพิ่มโอกาสในการสร้างรายได้เสริม และทางเลือกในการซื้อบัตรโดยสารให้แก่ลูกค้า
- มุ่งเน้นการเติบโตอย่างยั่งยืนควบคู่กับความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อบรรลุเป้าหมายด้านความรับผิดชอบต่อสังคมผ่านการขับเคลื่อนการพัฒนาอย่างยั่งยืน และด้านการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ ภายในปี 2593

การดำเนินงานที่สำคัญของบริษัทฯ ในช่วงไตรมาสที่ 3 ปี 2568 ได้แก่

- การกลับเข้าซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย : หุ้น “THAI” กลับเข้าซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยในวันที่ 4 สิงหาคม 2568 หลังศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งยกเลิกการฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2568 จากการประสบความสำเร็จในการดำเนินการฟื้นฟูกิจการ
- การรับมอบเครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 1 ลำ เพื่อเสริมเส้นทางบินที่มีศักยภาพสูง และสอดคล้องกับปริมาณความต้องการเดินทางที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง
- การร่วมมือกับพันธมิตรด้านต่างๆ :
 - ประกาศความร่วมมือกับ บริษัท ไทยซัมซุง อิเลคทรอนิกส์ จำกัด พัฒนา Digital Ecosystem เพื่อเปิดตัวบริการเข้าถึงข้อมูลเกี่ยวกับบัตรโดยสาร Boarding Pass รวมทั้งสิทธิประโยชน์อื่นๆ จากระบบบริหารความสัมพันธ์ลูกค้า (Customer Relationship Management : CRM) ผ่าน Samsung Wallet เพื่อเพิ่มความสะดวก ความปลอดภัย และความทันสมัยให้กับผู้โดยสารในยุคดิจิทัล
 - ลงนามบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding : MOU) กับบริษัท เอเออาร์ คอมโพเนนต์ เซอร์วิสเอส (ประเทศไทย) จำกัด (AAR) เพื่อกำหนดกรอบความร่วมมือในการเป็นพันธมิตรทางธุรกิจด้านโครงสร้างลำตัวอากาศยาน และการซ่อมบำรุงบริภัณฑ์อากาศยาน ตลอดจนการใช้ทรัพยากรร่วมกัน และสนับสนุนในด้านงานซ่อมบำรุงอากาศยาน มีจุดมุ่งหมายเพื่อเสริมสร้าง

ขีดความสามารถในการซ่อมบำรุงของทั้งสององค์กรอย่างครอบคลุม ทั้งนี้ AAR เป็นผู้ให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานระดับโลกที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะทางจากประเทศสหรัฐอเมริกา ได้รับการรับรองจากหน่วยงานกำกับดูแลที่สำคัญ เช่น Federal Aviation Administration (FAA) European Union Aviation Safety Agency (EASA) และ Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT) เป็นต้น

- การมุ่งมั่นรักษาสิ่งแวดล้อมเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน : ร้าน PUFF & PIE ร่วมมือกับโครงการพัฒนาโดยตุ่มมูลนิธิแม่ฟ้าหลวง เปิดตัว “Carbon Neutral Coffee” ในพระบรมราชูปถัมภ์ ผ่านกระบวนการผลิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยมีการตรวจวัดและชดเชยปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกอย่างครบถ้วนตลอดห่วงโซการผลิต ภายใต้แนวคิด “From Farm to Cup – ต้มตำกาแพจากผืนป่าสู่มือคุณ” เพื่อตอบโจทย์ผู้บริโภคที่ชื่นชอบกาแฟคุณภาพสูง ควบคู่กับการใส่ใจสิ่งแวดล้อม

นอกจากนี้ ช่วงไตรมาสที่ 3 ปี 2568 บริษัทฯ ได้รับรางวัลจากสถาบันต่างๆ ดังนี้

- รางวัล Hall of Fame สาขา Best South-East Asian Airline ในงาน TTG Travel Awards 2025 ครั้งที่ 34 การมอบรางวัลดังกล่าวจัดขึ้นทุกปีเพื่อเป็นเกียรติแก่บุคคลและองค์กรในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกที่มีความโดดเด่น บริษัทฯ ได้รับรางวัล Hall of Fame - Best South-East Asian Airline ต่อเนื่องกว่า 10 ปี และได้รับเกียรติบันทึกใน TTG Travel Hall of Fame ตั้งแต่ปี 2559 ถึงปัจจุบัน
- รางวัลชนะเลิศ BUSINESS+ PRODUCT OF THE YEAR AWARDS 2025 สาขากลุ่มผลิตภัณฑ์บริการ (ธุรกิจสายการบิน) จัดโดยนิตยสาร Business+ โดยใช้ผลการลงคะแนนจากผู้บริโภคทั่วประเทศ เพื่อคัดเลือกสุดยอดผลิตภัณฑ์และบริการแห่งปีจากหลากหลายกลุ่มธุรกิจ

ณ วันที่ 30 กันยายน 2568 บริษัทฯ มีเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงานทั้งสิ้น 78 ลำ โดยในช่วงไตรมาสที่ 3 ปี 2568 บริษัทฯ มีอัตราการใช้ประโยชน์ของเครื่องบินเฉลี่ย 13.5 ชั่วโมง/ลำ/วัน มีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 3.89 ล้านคน ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 1.3 มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้น 534 ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร (+3.1%) และปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้น 527 ล้านคน-กิโลเมตร (+4.0%) เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนเนื่องจากบริษัทฯ ได้กลับมาให้บริการในเส้นทางยุโรป ได้แก่ บรัสเซลส์ เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2567 รวมถึงเพิ่มความถี่เที่ยวบินในเส้นทางที่ได้รับความนิยม เช่น เชียงไฮ้ และเดนปาซาร์ เพื่อรองรับปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร ส่งผลให้บริษัทฯ มีเครือข่ายเส้นทางบินให้บริการครอบคลุม 62 จุดบิน ใน 27 ประเทศทั่วโลก โดยเป็น 8 จุดบินในประเทศ (ไม่รวมกรุงเทพมหานคร) อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) อยู่ที่ 76.8% สูงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อนที่อยู่ที่ 76.1% รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมัน และค่าเบี้ยประกันภัยไม่รวมค่าน้ำหนักส่วนเกิน) อยู่ที่ 2.61 บาท ต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 7.8 สำหรับด้านการขนส่งสินค้า มีปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ADTK) เพิ่มขึ้น 44 ล้านตัน-กิโลเมตร (+4.7%) และปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) เพิ่มขึ้น 30 ล้านตัน-กิโลเมตร (+6.0%) เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ยเพิ่มขึ้นจาก 52.5% ในช่วงเดียวกันของปีก่อนเป็น 53.3% รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย ไม่รวมค่าไปรษณีย์ภัณฑ์) เท่ากับ 8.39 บาท ต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 11.2

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ทั้งสิ้น 44,398 ล้านบาท ต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน 1,430 ล้านบาท (-3.1%) สาเหตุหลักมาจากรายได้จากกิจการขนส่งลดลง 1,707 ล้านบาท (-4.1%) โดยรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารลดลง 1,426 ล้านบาท (-3.8%) และรายได้จากค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์ลดลง 281 ล้านบาท (-5.9%) จากการแข่งขันด้านราคาที่สูงขึ้น และผลกระทบจากการแข็งค่าของเงินบาท ส่วนรายได้จากกิจการอื่นเพิ่มขึ้น 116 ล้านบาท (+4.3%) โดยหลักมาจากรายได้หน่วยธุรกิจคลังสินค้า และการให้บริการของฝ่ายช่างที่เพิ่มขึ้น และมีรายได้อื่นๆ เพิ่มขึ้น 161 ล้านบาท (+12.3%) ส่วนค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 2,795 ล้านบาท (-7.2%) โดยหลักมาจากค่าน้ำมันเครื่องบินที่ลดลงตามราคาน้ำมันเฉลี่ยที่ปรับลดลง ถึงแม้ว่าปริมาณการใช้เครื่องบินจะเพิ่มขึ้นตามจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบินลดลงจากปีก่อน เนื่องจากบริษัทฯ สามารถบริหารจัดการต้นทุนให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม ส่งผลให้บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีกำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) เท่ากับ 8,557 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 1,365 ล้านบาท (+19.0%)

บริษัทฯ และบริษัทย่อยรับรู้ต้นทุนทางการเงิน (ซึ่งเป็นการรับรู้ต้นทุนทางการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 : TFRS 9) จำนวน 3,137 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 1,692 ล้านบาท (-35.0%) และมีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียวสุทธิเป็นค่าใช้จ่าย 993 ล้านบาท สาเหตุหลักจากผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ ผลขาดทุนจากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์ และผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐาน TFRS 9 ในขณะที่ปีก่อนมีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียวสุทธิเป็นรายได้ 10,119 ล้านบาท จากกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ ถึงแม้จะมีปรับปรุงสินค้าคงเหลือในกลุ่มที่ไม่มีผู้บิน ไตรมาสที่ 3 ปี 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีกำไรสุทธิจำนวน 4,421 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 8,062 ล้านบาท (-64.6%) โดยเป็นกำไรส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 4,413 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 0.16 บาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่บริษัทฯ มีกำไรต่อหุ้น 5.72 บาท โดยมี EBITDA จำนวน 12,408 ล้านบาท สูงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน 1,466 ล้านบาท (+13.4%)

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานไตรมาสที่ 3 ปี 2568

งบการเงินรวมสำหรับไตรมาสที่ 3 ปี 2568 ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อย 5 บริษัท ได้แก่ 1) บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด 2) บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด 3) บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด 4) บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด และ 5) บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ซึ่งได้จดทะเบียนเลิกกิจการแล้วและอยู่ระหว่างกระบวนการชำระบัญชี

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) - งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

	ก.ค.-ก.ย.			
	2568	2567	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	44,398	45,828	-1,430	-3.1
- ค่าโดยสารและค่าน้ำมันส่วนเกิน	35,677	37,103	-1,426	-3.8
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	4,448	4,729	-281	-5.9
- รายได้กิจการอื่น	2,798	2,682	+116	+4.3
- อื่นๆ	1,475	1,314	+161	+12.3
ค่าใช้จ่ายรวม	35,841	38,636	-2,795	-7.2
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	11,505	13,550	-2,045	-15.1
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบิน	24,336	25,086	-750	-3.0
กำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงินไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	8,557	7,192	+1,365	+19.0
ต้นทุนทางการเงิน	3,137	4,829	-1,692	-35.0
กำไรจากการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	5,420	2,363	+3,057	+129.4
กำไร (ขาดทุน) จากการขายสินทรัพย์	17	(1)	+18	+1,800.0
ส่วนแบ่งกำไร (ขาดทุน) จากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	(8)	3	-11	-366.7
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9	(32)	(39)	+7	+17.9
ผลขาดทุนจากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์	(82)	-	-82	-
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ	(379)	9,025	-9,404	-104.2
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์	(509)	-	-509	-
ปรับปรุงสินค้าคงเหลือในกลุ่มที่ไม่มีผู้บังคับ	-	(1,453)	+1,453	+100.0
ปรับปรุงค่าธรรมเนียมสำหรับบัตรโดยสารที่หมดอายุ	-	539	-539	-100.0
เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างงาน	-	(109)	+109	+100.0
โครงการร่วมใจจากองค์กร	-	(8)	+8	+100.0
กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้	-	2,162	-2,162	-100.0
กำไรก่อนภาษีเงินได้	4,427	12,482	-8,055	-64.5
กำไรสุทธิ	4,421	12,483	-8,062	-64.6
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	4,413	12,480	-8,067	-64.6
กำไรต่อหุ้น (บาท)	0.16	5.72	-5.56	-97.2

		ก.ค.-ก.ย.			
		2568	2567	เปลี่ยนแปลง	
				จำนวน	%
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ					
EBITDA	(ล้านบาท)	12,408	10,942	+1,466	+13.4
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	3.89	3.94	-0.05	-1.3
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	17,673	17,139	+534	+3.1
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	13,573	13,046	+527	+4.0
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	76.8	76.1		+0.7
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-กม.)	2.61	2.83	-0.22	-7.8
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	987	943	+44	+4.7
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	526	496	+30	+6.0
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	53.3	52.5		+0.8
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	122,118	114,596	+7,522	+6.6
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-กม.)	8.39	9.45	-1.06	-11.2
จำนวนเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 30 ก.ย.	(ลำ)	78	77	+1	+1.3
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	85,703	83,513	+2,190	+2.6
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	13.5	13.1	+0.4	+3.1
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		32.3002	34.8065	-2.5063	-7.2
1 EUR : THB		37.7188	38.2133	-0.4945	-1.3
100 JPY : THB		21.9164	23.3467	-1.4303	-6.1
อัตราแลกเปลี่ยน ณ 30 ก.ย.					
1 USD : THB		32.4616	32.4563	+0.0053	+0.02
1 EUR : THB		38.1547	36.4028	+1.7519	+4.8
100 JPY : THB		22.0137	23.0381	-1.0244	-4.4
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	95.56	104.29	-8.73	-8.4

หมายเหตุ : EBITDA = รายได้ (ไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ และกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมผลขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้ ต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์ ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 ปรับปรุงสินค้าคงเหลือในกลุ่มที่ไม่มีผู้ปัน ผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ และผลขาดทุนจากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์)

สรุปผลการดำเนินงาน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

รายได้

ในไตรมาสที่ 3 ปี 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) จำนวน 44,398 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 1,430 ล้านบาท (-3.1%) โดยมีรายละเอียดของรายได้ ดังนี้

- รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน

เป็นรายได้ส่วนใหญ่ของบริษัทฯ และบริษัทย่อย คิดเป็นร้อยละ 80.4 ของรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) มีจำนวน 35,677 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 1,426 ล้านบาท (-3.8%)

ตารางแสดงข้อมูลรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน จำแนกตามภูมิภาค - บริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	ก.ค.-ก.ย.			
	2568	2567	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
เส้นทางบินภายในประเทศ	1,668	1,883	-215	-11.4
เส้นทางบินระหว่างประเทศ	34,009	35,220	-1,211	-3.4
เอเชีย	16,158	17,183	-1,025	-6.0
ยุโรป	14,038	14,129	-91	-0.6
ออสเตรเลีย	3,813	3,908	-95	-2.4
รวมรายได้ค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกิน (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว)	35,677	37,103	-1,426	-3.8

ตารางแสดงข้อมูลการดำเนินงานด้านการขนส่งผู้โดยสาร จำแนกตามภูมิภาค - บริษัทฯ และบริษัทย่อย

	เปลี่ยนแปลงจากงวดเดียวกันของปีก่อน (%)		อัตราการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	
	ปริมาณการผลิต (ASK)	ปริมาณการขนส่ง (RPK)	ก.ค. - ก.ย.	
			2568	2567
เส้นทางบินภายในประเทศ	-8.3	-13.2	84.8	89.6
เส้นทางบินระหว่างประเทศ	+3.5	+4.7	76.6	75.7
เอเชีย	+0.9	+1.1	69.1	68.9
ยุโรป	+6.5	+9.5	84.9	82.6
ออสเตรเลีย	+4.3	+1.2	77.3	79.6
รวม	+3.1	+4.0	76.8	76.1

ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.0 ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.1 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน เนื่องจากบริษัทฯ ได้กลับมาให้บริการในเส้นทางยุโรป ได้แก่ บรัสเซลส์ เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2567 รวมถึงเพิ่มความถี่เที่ยวบินในเส้นทางที่ได้รับความนิยม เช่น เชียงใหม่ และเดนปาซาร์ เพื่อรองรับปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารอยู่ที่ 76.8% สูงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อนที่อยู่ที่ 76.1% จากการปรับเครื่องขायเส้นทางบินที่เหมาะสม รวมทั้งการสร้างพันธมิตรผ่านการทำรหัสเที่ยวบินร่วม (Codeshare)

ตารางแสดงข้อมูลรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยจำแนกตามภูมิภาค - บริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : บาท/คน-กิโลเมตร	ก.ค.- ก.ย.			
	2568	2567	เปลี่ยนแปลง	
			บาท	%
เส้นทางบินภายในประเทศ	3.72	3.65	+0.07	+1.9
เส้นทางบินระหว่างประเทศ	2.58	2.80	-0.22	-7.9
เอเชีย	2.88	3.09	-0.21	-6.8
ยุโรป	2.36	2.60	-0.24	-9.2
ออสเตรเลีย	2.34	2.43	-0.09	-3.7
รวมรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	2.61	2.83	-0.22	-7.8

หมายเหตุ : รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย ไม่รวมค่าน้ำหนักส่วนเกิน

รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเขยน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย ไม่รวมค่าน้ำหนักส่วนเกิน) เท่ากับ 2.61 บาท ต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน 0.22 บาท (-7.8%) ถึงแม้ว่าบริษัทฯ จะสามารถเพิ่มรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยจากเส้นทางการบินในประเทศ แต่รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยในเส้นทางบินระหว่างประเทศลดลง เนื่องจากการแข่งขันด้านราคาที่สูงขึ้น และผลกระทบจากการแข็งค่าของเงินบาท

- **รายได้จากค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์**

รายได้จากค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์ คิดเป็นร้อยละ 10.0 ของรายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) มีจำนวน 4,448 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 281 ล้านบาท (-5.9%) เป็นผลมาจากรายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเขยน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย ไม่รวมค่าไปรษณีย์ภัณฑ์) เท่ากับ 8.39 บาท ต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน 1.06 บาท (-11.2%) เนื่องจากการแข่งขันที่สูงขึ้น และผลกระทบจากการแข็งค่าของเงินบาท ถึงแม้ว่าปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.0 เนื่องจากจำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการเพิ่มขึ้น และมีอัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์เฉลี่ย 53.3% สูงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อนที่เฉลี่ย 52.5% ตามปริมาณการส่งออกสินค้าที่เพิ่มขึ้น

- **รายได้กิจการอื่น** ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจ ได้แก่ การบริการภาคพื้น การบริการคลังสินค้า และรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่นๆ เช่น การซ่อมเครื่องบิน เป็นต้น รวมจำนวน 2,798 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 116 ล้านบาท (+4.3%) โดยหลักมาจากรายได้หน่วยธุรกิจคลังสินค้าที่เพิ่มขึ้น ตามปริมาณการส่งออกสินค้าที่เพิ่มขึ้น และจากการให้บริการของฝ่ายช่างเพิ่มขึ้น

- **รายได้อื่นๆ** ประกอบด้วย ดอกเบี้ยรับ รายได้ค่าปรับ และรายได้อื่นๆ มีจำนวน 1,475 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 161 ล้านบาท (+12.3%) สาเหตุหลักจากดอกเบี้ยรับเพิ่มขึ้นจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดที่เพิ่มขึ้น

ค่าใช้จ่าย

ในไตรมาสที่ 3 ปี 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) 35,841 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 2,795 ล้านบาท (-7.2%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- **ค่าน้ำมันเครื่องบิน** จำนวน 11,505 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 32.1 ของค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) ลดลงจากปีก่อน 2,045 ล้านบาท (-15.1%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากราคาน้ำมันเฉลี่ยที่ปรับลดลงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อนที่ร้อยละ 8.4 และอัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐเฉลี่ยที่แข็งค่าจาก 34.81 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐในช่วงเดียวกันของปีก่อนเป็น 32.30 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ หรือคิดเป็นร้อยละ 7.2 แม้ว่าปริมาณการใช้ น้ำมันจะเพิ่มขึ้นตามจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น

- **ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมันเครื่องบิน** มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 24,336 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 750 ล้านบาท (-3.0%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ก.ค.-ก.ย.			
	2568	2567	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว)				
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	3,202	2,875	+327	+11.4
ค่าบริการการบิน	4,958	4,774	+184	+3.9
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	1,385	1,279	+106	+8.3
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	3,503	5,525	-2,022	-36.6
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	3,835	3,330	+505	+15.2
ค่าสินค้าและวัสดุทั่วไป	2,338	2,174	+164	+7.5
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	2,492	2,620	-128	-4.9
ค่าใช้จ่ายอื่น	2,623	2,509	+114	+4.5
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบิน	24,336	25,086	-750	-3.0

• ค่าใช้จ่ายในส่วนที่แปรผันตามปริมาณการผลิตและ/หรือปริมาณการขนส่ง และ/หรือจำนวนผู้โดยสาร (Variable Cost) รวมทั้งสิ้น จำนวน 14,676 ล้านบาท ต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน 1,696 ล้านบาท (-10.4%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- ค่าบริการการบิน ประกอบด้วย ค่าบริการภาคพื้น ค่าธรรมเนียมท่าอากาศยาน ค่าบริการควบคุมการจราจรทางอากาศ และค่าบริการการบินอื่นๆ ซึ่งโดยหลักประกอบไปด้วยค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับห้องรับรองพิเศษสำหรับผู้โดยสาร มีจำนวน 4,958 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 184 ล้านบาท (+3.9%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายต่อเที่ยวบินปรับตัวสูงขึ้น และจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น ถึงแม้ว่าเงินบาทจะแข็งค่าขึ้น
- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ โดยหลักประกอบด้วย ค่าเบี้ยเลี้ยงนักบินและลูกเรือเมื่อปฏิบัติหน้าที่บนเที่ยวบิน ค่ายานพาหนะและค่าโรงแรมที่พักในต่างประเทศสำหรับนักบินและลูกเรือที่ค้างคืน มีจำนวน 1,385 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 106 ล้านบาท (+8.3%) ตามปริมาณการผลิตและชั่วโมงปฏิบัติการบินที่เพิ่มขึ้น
- ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน มีจำนวน 3,503 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 2,022 ล้านบาท (-36.6%) สาเหตุหลักเกิดจากการเปลี่ยนสัญญาจากเช่าเป็นซื้อเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 4 ลำ การแข็งค่าของเงินบาท และได้รับเงินประกันจากเครื่องบินที่จอดรอการซ่อมของเครื่องบินแบบโบอิง 787-8 นอกเหนือจากนี้อยู่ระหว่างพิจารณาประมาณการค่าซ่อม
- ค่าสินค้าและวัสดุทั่วไป มีจำนวนรวม 2,338 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 164 ล้านบาท (+7.5%) สาเหตุหลักจากราคาวัตถุดิบที่เพิ่มขึ้น รวมถึงค่าใช้จ่ายวัสดุและอะไหล่สิ้นเปลืองที่เพิ่มขึ้นตามการซ่อมบำรุงที่เพิ่มขึ้น
- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา มีจำนวน 2,492 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 128 ล้านบาท (-4.9%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากค่าใช้จ่ายและค่าธรรมเนียมในการสำรอนึ่งลดลง เนื่องจากการแข็งค่าของเงินบาท ถึงแม้ว่าค่าธรรมเนียมบัตรเครดิตจะสูงขึ้นตามสัดส่วนยอดขายที่ชำระเงินผ่านบัตรเครดิตเพิ่มขึ้น

- ค่าใช้จ่ายคงที่ (Fixed Cost) ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และค่าใช้จ่ายอื่น มีจำนวนรวม 9,660 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 946 ล้านบาท (+10.9%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน โดยหลักประกอบด้วย เงินเดือนพนักงาน ค่าจ้างแรงงานภายนอก ค่าล่วงเวลา และสวัสดิการอื่นๆ (ไม่รวมสำรองเงินชดเชยพนักงานที่เข้าร่วมโครงการร่วมใจจากองค์กร และเงินชดเชยกรณีเลิกจ้าง) มีจำนวน 3,202 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 327 ล้านบาท (+11.4%) สาเหตุหลักเกิดจากการปรับเพิ่มอัตราเงินเดือนประจำปีของพนักงาน การปรับโครงสร้างค่าตอบแทนพนักงานเพื่อให้เทียบเท่าและสามารถแข่งขันได้ในอุตสาหกรรม การเพิ่มขึ้นของจำนวนพนักงาน และการจ้างแรงงานภายนอก เพื่รองรับการเติบโตของธุรกิจ

- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย มีจำนวน 3,835 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 505 ล้านบาท (+15.2%) สาเหตุหลักจากการบันทึกค่าเสื่อมค่าซ่อมใหญ่เครื่องยนต์ของเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 4 ลำ จากการเปลี่ยนสัญญาจากเช่าเป็นซื้อ

- ค่าใช้จ่ายอื่นๆ โดยหลักประกอบด้วย ค่าเช่าสำนักงาน ค่าเบี้ยประกันภัย ค่าสาธารณูปโภคต่างๆ รวมถึงค่าจ้างเหมาจ่ายผู้ให้บริการหรือแรงงานภายนอก ซึ่งเป็นการให้บริการทั่วไปที่เกิดขึ้นเป็นประจำ เช่น บริการการบำบัดขยะและกากอุตสาหกรรม การตรวจสอบคุณภาพน้ำเสีย หรือบริการซักรีด เป็นต้น มีจำนวน 2,623 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 114 ล้านบาท (+4.5%) สาเหตุหลักจากค่าสาธารณูปโภคเพิ่มขึ้นตามปริมาณการผลิตที่เพิ่มขึ้น

ต้นทุนทางการเงิน มีจำนวน 3,137 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 1,692 ล้านบาท (-35.0%) สาเหตุหลักเกิดจากการแปลงหนี้เป็นทุนตามแผนฟื้นฟูกิจการ ทำให้มูลหนี้ลดลง รวมทั้งจากการเปลี่ยนสัญญาจากเช่าเป็นซื้อของเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 4 ลำ ถึงแม้ว่ามีการบันทึกดอกเบี้ยของสัญญาเช่าดำเนินงาน จากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 (TFRS 16) มาใช้ในส่วนของการรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงานที่เพิ่มขึ้น

กำไรจากการขายสินทรัพย์ จำนวน 17 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากการขายเครื่องบิน เครื่องยนต์ และขายสินทรัพย์อื่นๆ

ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม ประกอบด้วย บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ตโฮเต็ล จำกัด บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด และบริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด มีจำนวน 8 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนเป็นส่วนแบ่งกำไรจำนวน 3 ล้านบาท

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 จำนวน 32 ล้านบาท สาเหตุหลักจากการตั้งสำรองลูกหนี้การค้าเพิ่มขึ้น

ผลขาดทุนจากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์ จำนวน 82 ล้านบาท ณ วันที่ 30 กันยายน 2568 บริษัทฯ มีสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศกับสถาบันการเงิน โดยการใช้เครื่องมือทางการเงินในการทำธุรกรรม ได้แก่ Cross Currency Swap (CCS) โดยแลกเปลี่ยนจากสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐเป็นสกุลเงินบาท มีวัตถุประสงค์เพื่อลดผลกระทบจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในงบการเงิน

ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ จำนวน 379 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Gain) จำนวน 60 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักจากการแข็งค่าของเงินสกุลบาทต่อเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ ยูโร และเงินเยน เมื่อเทียบ ณ วันที่ 30 กันยายน 2568 กับ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2568 ส่งผลให้มูลค่าเงินกู้รวมทั้งหมดนี้ขึ้นตามสัญญาเช่าเครื่องบิน สิทธิประโยชน์และหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศ ภายหลังการแปลงมูลค่าลดลง และมีขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Loss) จำนวน 439 ล้านบาท

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์ จำนวน 509 ล้านบาท บริษัทฯ รับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินแบบโบอิง 777-200ER จำนวน 2 ลำ ที่ปลดระวาง

EBITDA ไตรมาสที่ 3 ปี 2568 มีจำนวน 12,408 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 1,466 ล้านบาท (+13.4%) ถึงแม้ว่าในไตรมาสนี้ รายได้รวมของบริษัทฯ จะปรับตัวลดลงเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน แต่บริษัทฯ สามารถบริหารจัดการต้นทุนให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม โดยบริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบินต่อหน่วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK : Cost per ASK) ลดลงจาก 1.464 บาท ในงวดไตรมาสที่ 3 ของปีก่อนเป็น 1.377 บาท ส่งผลให้ EBITDA ปรับเพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน

สรุปผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย 9 เดือนแรกของปี 2568 (1 มกราคม - 30 กันยายน 2568)

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) - งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

	ม.ค.-ก.ย.			
	2568	2567	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	140,850	135,764	+5,086	+3.7
- ค่าโดยสารและค่าน้ำมันเครื่องบิน	115,039	111,708	+3,331	+3.0
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	13,045	12,683	+362	+2.9
- รายได้กิจการอื่น	8,424	7,951	+473	+5.9
- อื่นๆ	4,342	3,422	+920	+26.9
ค่าใช้จ่ายรวม	107,704	111,571	-3,867	-3.5
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	35,487	40,218	-4,731	-11.8
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบิน	72,217	71,353	+864	+1.2
กำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงินไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	33,146	24,193	+8,953	+37.0
ต้นทุนทางการเงิน	10,010	14,233	-4,223	-29.7
กำไรจากการดำเนินงานไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	23,136	9,960	+13,176	+132.3
กำไรจากการยกเลิกสัญญาเช่าเครื่องบิน	4,230	-	+4,230	-
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ	949	2,630	-1,681	-63.9
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	24	54	-30	-55.6
กำไรจากการขายสินทรัพย์	11	46	-35	-76.1
เงินชดเชยกรณีเลิกจ้างงาน	-	(113)	+113	+100.0
โครงการร่วมใจจากองค์กร	-	(25)	+25	+100.0
ปรับปรุงรายได้บัตรโดยสารที่หมดอายุ	-	4,136	-4,136	-100.0
ปรับปรุงค่าธรรมเนียมสำหรับบัตรโดยสารที่หมดอายุ	-	539	-539	-100.0
ปรับปรุงสินค้าคงเหลือในกลุ่มที่ไม่มีผู้รับ	-	(1,453)	+1,453	+100.0
กำไร (ขาดทุน) จากการปรับโครงสร้างหนี้	(7)	3,510	-3,517	-100.2
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 (กลับริบายการ)	(138)	19	-157	-826.3
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์	(867)	(4,070)	+3,203	+78.7
ผลขาดทุนจากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์	(936)	-	-936	-
กำไรก่อนภาษีเงินได้	26,402	15,233	+11,169	+73.3
กำไรสุทธิ	26,394	15,221	+11,173	+73.4
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	26,369	15,195	+11,174	+73.5
กำไรต่อหุ้น (บาท)	0.93	6.96	-6.03	-86.6

		ม.ค.-ก.ย.			
		2568	2567	เปลี่ยนแปลง	
				จำนวน	%
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ					
EBITDA	(ล้านบาท)	43,295	38,325	+4,970	+13.0
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	12.19	11.62	+0.57	+4.9
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	52,954	47,778	+5,176	+10.8
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	41,870	36,973	+4,897	+13.2
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	79.1	77.4		+1.7
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-ก.ม.)	2.73	3.01	-0.28	-9.3
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	2,931	2,589	+342	+13.2
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	1,516	1,356	+160	+11.8
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	51.7	52.4		-0.7
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	352,806	315,993	+36,813	+11.6
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-กม.)	8.53	9.23	-0.70	-7.6
จำนวนเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 30 ก.ย.	(ลำ)	78	77	+1	+1.3
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	258,801	235,752	+23,049	+9.8
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	13.5	13.0	+0.5	+3.8
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		33.1205	35.7250	-2.6045	-7.3
1 EUR : THB		36.9772	38.8139	-1.8367	-4.7
100 JPY : THB		22.3699	23.6561	-1.2862	-5.4
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย ณ 30 ก.ย.					
1 USD : THB		32.4616	32.4563	+0.0053	+0.02
1 EUR : THB		38.1547	36.4028	+1.7519	+4.8
100 JPY : THB		22.0137	23.0381	-1.0244	-4.4
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	95.76	107.90	-12.14	-11.3

หมายเหตุ : EBITDA = รายได้ (ไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ กำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ และกำไรจากการยกเลิกสัญญาเช่าเครื่องบิน) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมผลขาดทุนจากการปรับโครงสร้างหนี้ ต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์ ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 ปรับปรุงสินค้าคงเหลือในกลุ่มที่ไม่มีผู้ลงปัน ผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ และผลขาดทุนจากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์)

ในงวด 9 เดือนแรกของปี 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีกำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนทางการเงิน (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) จำนวน 33,146 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน 8,953 ล้านบาท (+37.0%) รายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) จำนวน 140,850 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน 5,086 ล้านบาท (+3.7%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากกิจการขนส่งเพิ่มขึ้น 3,693 ล้านบาท (+3.0%) โดยมีรายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.0 จากปริมาณการขนส่งผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 13.2 ถึงแม้รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเคยน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย ไม่รวมค่าน้ำหนักส่วนเกิน) ต่ำกว่างวดเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 9.3 เนื่องจากการแข่งขันด้านราคาที่เพิ่มขึ้น และผลกระทบจากการแข็งค่าของเงินบาท รายได้จากค่าธรรมเนียมขนส่งและประกันภัยภัณฑ์เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.9 จากปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) ที่เพิ่มขึ้นร้อยละ

11.8 ตามปริมาณการส่งออกสินค้าที่เพิ่มขึ้น แม้ว่ารายได้พัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขนส่งค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย ไม่รวมค่าไปรษณีย์ภัณฑ์) ต่ำกว่างวดเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 7.6 ก็ตาม รายได้จากกิจการอื่นเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.9 สาเหตุหลักเกิดจากรายได้หน่วยธุรกิจคลังสินค้าที่เพิ่มขึ้นตามปริมาณการส่งออกสินค้าที่เพิ่มขึ้น และการให้บริการของฝ่ายช่างเพิ่มขึ้น นอกจากนี้รายได้อื่นๆ เพิ่มขึ้นร้อยละ 26.9

ค่าใช้จ่ายรวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) จำนวน 107,704 ล้านบาท ลดลงจากงวดเดียวกันของปีก่อน 3,867 ล้านบาท (-3.5%) โดยมีสาเหตุหลักเกิดจากค่าน้ำมันเครื่องบินที่ลดลง 4,731 ล้านบาท (-11.8%) เป็นผลมาจากราคาน้ำมันเฉลี่ยที่ปรับลดลงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อนที่ร้อยละ 11.3 และอัตราแลกเปลี่ยนเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐเฉลี่ยที่แข็งค่าจาก 35.73 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ ในงวดเดียวกันของปีก่อนเป็น 33.12 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ หรือคิดเป็นร้อยละ 7.3 ถึงแม้ว่าปริมาณการใช้น้ำมันจะเพิ่มขึ้นตามจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น ในขณะที่ค่าใช้จ่ายดำเนินงานในส่วนที่แปรผันตามปริมาณการผลิตและ/หรือปริมาณการขนส่ง และ/หรือ จำนวนผู้โดยสาร ลดลงร้อยละ 1.0 และค่าใช้จ่ายคงที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.3 โดยส่วนหนึ่งมาจากค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.4 นอกจากนี้ บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบินต่อหน่วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK : Cost per ASK) ลดลงจาก 1.493 บาท ในงวด 9 เดือนของปีก่อนเป็น 1.364 บาท จากการที่บริษัทฯ สามารถบริหารจัดการต้นทุนให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว สาเหตุหลักจากกำไรจากการยกเลิกสัญญาเช่าเครื่องบินกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ ผลขาดทุนจากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์ ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ และขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9 โดยในงวด 9 เดือนแรกของปี 2568 มีรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียวสุทธิ เป็นรายได้รวม 3,266 ล้านบาท บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีกำไรสุทธิ 26,394 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน 11,173 ล้านบาท (+73.4%) โดยเป็นกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 26,369 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 0.93 บาท ต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อนที่บริษัทฯ มีกำไรต่อหุ้น 6.96 บาท เนื่องจากจำนวนหุ้นสามัญของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจากการปรับโครงสร้างทุนภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการ อย่างไรก็ตามหากคำนวณจากจำนวนหุ้นในปัจจุบัน กำไรต่อหุ้นสำหรับงวด 9 เดือนปี 2567 เท่ากับ 0.54 บาท

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มี EBITDA จำนวน 43,295 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน 4,970 ล้านบาท (+13.0%) โดยหลักมาจากรายได้รวมของบริษัทฯ ที่เพิ่มขึ้นตามปริมาณการผลิตที่เพิ่มขึ้นและการบริหารจัดการต้นทุนให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม

3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ก.ย.	
	2568	2567
เครื่องบิน	10,567	2,700
อื่นๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	484	565
รวม	11,051	3,265

ในงวด 9 เดือนแรกของปี 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 11,051 ล้านบาท สูงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน 7,786 ล้านบาท (+238.5%) ประกอบด้วย

- การลงทุนในส่วนที่เกี่ยวกับเครื่องบิน จำนวน 10,567 ล้านบาท โดยหลักมาจากการซื้อเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 4 ลำ ที่เดิมบริษัทฯ ใช้งานผ่านสัญญาเช่าดำเนินงาน
- การลงทุนในสินทรัพย์ถาวรอื่นๆ จำนวน 484 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในเครื่องมืออุปกรณ์การให้บริการซ่อมบำรุงของฝ่ายช่าง

สภาพคล่อง

ณ วันที่ 30 กันยายน 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 84,703 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 28.3 ของสินทรัพย์รวม เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 491 ล้านบาท (+0.6%)

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่างๆ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ก.ย.	
	2568	2567
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	32,136	45,128
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(15,823)	(19,402)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(13,916)	(15,205)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ		
ที่ยังไม่เกิดขึ้นที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(1,942)	(3,675)
ผลกระทบจากการด้อยค่าด้านเครดิต		
ที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	36	(3)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น	491	6,843

ในงวด 9 เดือนแรกของปี 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 32,136 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 12,992 ล้านบาท (-28.8%) เนื่องจากลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น การตั้งประมาณการค่าซ่อมเพิ่มขึ้น และรายได้รับล่วงหน้าลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 15,823 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 3,579 ล้านบาท (-18.4%) สาเหตุหลักเนื่องจากการลงทุนในตั๋วเงินที่มีสิทธิไถ่ถอนคืนได้ และเงินฝากประจำต่ำกว่าปีก่อน แม้จะมีการเปลี่ยนสัญญาจากเช่าเป็นซื้อเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 4 ลำ นอกจากนี้ในงวดเดียวกันของปีก่อนมีการจ่ายเงินล่วงหน้าตามสัญญาจัดหาเครื่องบิน และมีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 13,916 ล้านบาท ต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน 1,289 ล้านบาท (-8.5%) ประกอบด้วยการจ่ายชำระคืนหนี้สินตามสัญญาเช่าเครื่องบิน จ่ายชำระดอกเบี้ยหุ้นกู้ และจ่ายชำระดอกเบี้ยเงินกู้ยืมระยะยาว เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 30 กันยายน 2568 มีจำนวน 84,703 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 491 ล้านบาท (+0.6%) จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 ซึ่งมีอยู่จำนวน 84,212 ล้านบาท (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6)

ทั้งนี้ หากรวมสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด รวมสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่นสุทธิเป็นเงิน 123,189 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 8,200 ล้านบาท (+7.1%)

เครื่องบิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงานจำนวน 78 ลำ และมีเครื่องบินที่ไม่ได้ใช้ดำเนินงาน จำนวน 3 ลำ เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ประกอบด้วย เครื่องบินของบริษัทฯจำนวน 10 ลำ และเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าจำนวน 68 ลำ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 11)

สินทรัพย์

ณ วันที่ 30 กันยายน 2568 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมจำนวน 299,730 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 7,222 ล้านบาท (+2.5%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	30 ก.ย. 2568		31 ธ.ค. 2567		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของสินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของสินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	84,703	28.3	84,212	28.8	+491	+0.6
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	38,486	12.8	30,777	10.5	+7,709	+25.0
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย	1,758	0.6	1,734	0.6	+24	+1.4
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ	20,379	6.8	18,286	6.3	+2,093	+11.4
สินทรัพย์หมุนเวียน	145,326	48.5	135,009	46.2	+10,317	+7.6
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	43,148	14.4	37,025	12.7	+6,123	+16.5
สินทรัพย์สิทธิการใช้	68,551	22.9	75,367	25.7	-6,816	-9.0
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ	42,705	14.2	45,107	15.4	-2,402	-5.3
รวมสินทรัพย์	299,730	100.0	292,508	100.0	+7,222	+2.5

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 145,326 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 48.5 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 10,317 ล้านบาท (+7.6%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด มีจำนวน 84,703 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 491 ล้านบาท (+0.6%) โดยมีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน สูงกว่าเงินสดสุทธิที่ใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินและกิจกรรมลงทุน (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.1)
- สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น มีจำนวน 38,486 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 7,709 ล้านบาท (+25.0%) จากการลงทุนในตั๋วเงินที่มีสิทธิไถ่ถอนคืนได้ และเงินฝากประจำที่มีระยะเวลาคงกำหนดชำระมากกว่า 3 เดือน แต่ไม่เกิน 1 ปี (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8)

- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย มีจำนวน 1,758 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 24 ล้านบาท (+1.4%) สาเหตุหลักจากการโอนจัดประเภทเครื่องบินแบบโบอิง 777-300 จำนวน 6 ลำ จากที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ ทั้งนี้ มีการจำหน่ายเครื่องบินแบบแอร์บัส A340-500 จำนวน 1 ลำ เครื่องบินแบบแอร์บัส A380-800 จำนวน 1 ลำ เครื่องบินแบบโบอิง 777-200 จำนวน 1 ลำ เครื่องยนต์อะไหล่ Trent 970-84 จำนวน 4 เครื่องยนต์ และสินทรัพย์อื่น (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 9)

- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 20,379 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 2,093 ล้านบาท (+11.4%) สาเหตุหลักจากลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 1,452 ล้านบาท (+10.4%) และสินค้าคงเหลือเพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 692 ล้านบาท (+17.3%) (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 7, 23.2.3)

ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ มีจำนวน 43,148 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 14.4 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 6,123 ล้านบาท (+16.5%) สาเหตุหลักจากการเปลี่ยนสัญญาจากเช่าเป็นซื้อเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 4 ลำ ถึงแม้ว่ามีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับงวด การโอนจัดประเภทเครื่องบินแบบโบอิง 777-300 จำนวน 6 ลำ ไปยังสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย และการรับรู้ค่าเผื่อการด้อยค่าก็ตาม (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 11)

สินทรัพย์สิทธิการใช้ มีจำนวน 68,551 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 22.9 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ประกอบด้วยสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสัญญาเช่าดำเนินงานสินทรัพย์ถาวรอื่น ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 6,816 ล้านบาท (-9.0%) สาเหตุหลักจากการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับงวด และการลดลงเนื่องจากการปรับปรุงรายการออกและบันทึกเป็นที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ จากการเปลี่ยนสัญญาจากเช่าเป็นซื้อเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 4 ลำ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 12)

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 42,705 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 14.2 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 เป็นจำนวน 2,402 ล้านบาท (-5.3%) สาเหตุหลักจากเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินที่ลดลงจากการยกเลิกสัญญาเช่า ซึ่งมาจากการเปลี่ยนสัญญาจากเช่าเป็นซื้อเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 4 ลำ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 10, 12, 13, 14, 23.2.1)

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Assets) ในงวด 9 เดือนแรกของปี 2568 เท่ากับร้อยละ 8.91 สูงกว่าช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนซึ่งเท่ากับร้อยละ 6.06

หนี้สิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2568 หนี้สินรวมของ**บริษัทฯ** และ**บริษัทย่อย** มีจำนวน 227,753 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 19,166 ล้านบาท (-7.8%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	30 ก.ย. 2568		31 ธ.ค. 2567		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ หนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของ หนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน	67,901	29.8	67,077	27.1	+824	+1.2
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	9,573	4.2	9,510	3.9	+63	+0.7
หนี้สินระยะยาว	108,613	47.7	119,231	48.3	-10,618	-8.9
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	41,666	18.3	51,101	20.7	-9,435	-18.5
รวมหนี้สิน	227,753	100.0	246,919	100.0	-19,166	-7.8

หนี้สินหมุนเวียน มีจำนวน 67,901 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 29.8 ของหนี้สินทั้งหมดเพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 824 ล้านบาท (+1.2%) สาเหตุหลักจากเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น และรายได้รับล่วงหน้าที่เพิ่มขึ้น (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 17, 23.2.3)

หนี้สินระยะยาวรวมส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี มีจำนวน 118,186 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 51.9 ของหนี้สินทั้งหมด ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 10,555 ล้านบาท (-8.2%) สาเหตุหลักจากการจ่ายชำระคืนหนี้สินตามสัญญาเช่า และตามการลดลงของสินทรัพย์สิทธิการใช้จากการเปลี่ยนสัญญาจากเช่าเป็นซื้อเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 4 ลำ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.2, 6.3, 12, 15, 16)

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 41,666 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 18.3 ของหนี้สินทั้งหมด ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 จำนวน 9,435 ล้านบาท (-18.5%) สาเหตุหลักเกิดจากประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ลดลง 7,593 ล้านบาท (-22.0%) จากการปรับปรุงรายการบัญชีของประมาณการหนี้สินระยะยาวสำหรับค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน รายการสำรองค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่นๆ สำหรับรายการซ่อมที่จะต้องจ่ายเงินในอนาคตตามสัญญาลดลง อันเนื่องมาจากการเปลี่ยนสัญญาจากเช่าเป็นซื้อเครื่องบินแบบโบอิง 777-300ER จำนวน 4 ลำ นอกจากนั้นเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้ไม่หมุนเวียนอื่นลดลง (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 12, 17, 18, 19, 20, 23.2.1)

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 30 กันยายน 2568 ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ และบริษัทย่อย มีจำนวน 71,977 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 26,388 ล้านบาท (+57.9%) จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2567 ซึ่งมีอยู่จำนวน 45,589 ล้านบาท จากการที่บริษัทฯ มีกำไรจากการดำเนินงานเพิ่มขึ้น

ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

ณ วันที่ 30 กันยายน 2568 บริษัทฯ มีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากภาระผูกพันที่มีได้แสดงในงบการเงินจากหนังสือค้ำประกันที่ออกโดยธนาคารในประเทศและต่างประเทศ และภาระผูกพันที่จะต้องจ่ายในอนาคตตามสัญญาเช่าของเครื่องบิน และสัญญาจัดหาสินทรัพย์ ซึ่งอยู่ระหว่างการรอรับมอบ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 24)

4. ปัจจัยที่อาจมีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

เศรษฐกิจโลกอยู่ในช่วงปรับตัวเข้ากับโครงสร้างที่ถูกเปลี่ยนแปลงด้วยมาตรการและนโยบายใหม่ จากความไม่แน่นอนของสงครามการค้า กำแพงภาษีสหรัฐอเมริกาเร่งให้เศรษฐกิจโลกแบ่งขั้ว (Decoupling) และมีแนวโน้มกดดันการค้าการลงทุน ถึงแม้สหรัฐอเมริกาจะประกาศใช้อัตราศุลกากรตอบโต้รายประเทศ (Reciprocal tariff) แล้ว แต่ยังมีแนวโน้มจะใช้ศุลกากรเฉพาะสินค้า (Sectoral tariff) และศุลกากรสินค้าสวมสิทธิ (Tariff on transhipped goods) ซึ่งยังไม่มีรายละเอียดที่ชัดเจน นอกจากนี้ ยังมีปัจจัยอื่นๆ ที่ส่งผลต่อเศรษฐกิจ อาทิ การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากรเป็นสังคมสูงอายุ ส่งผลให้กำลังแรงงานขยายตัวได้น้อยลง เป็นต้น

CAPA Centre for Aviation (CAPA) ผู้เชี่ยวชาญด้านการวิเคราะห์ วิจัย และคาดการณ์แนวโน้มอุตสาหกรรมการบิน เผยแพร่บทวิเคราะห์เกี่ยวกับแนวโน้มการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก โดยพบว่าแม้ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกจะยังคงเป็นภูมิภาคที่แข็งแกร่ง แต่การเติบโตของการบินระหว่างประเทศกำลังเผชิญกับแรงกดดันและมีแนวโน้มชะลอตัวลงจากข้อพิพาททางภูมิรัฐศาสตร์และปัจจัยทางเศรษฐกิจมหภาค โดยคาดการณ์ว่าธุรกิจขนส่งสินค้า (Cargo) จะได้รับผลกระทบจากมาตรการภาษีมากกว่าธุรกิจการขนส่งผู้โดยสาร และอัตราการทำการค้าของสายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีแนวโน้มที่จะลดลง นอกจากนี้ สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) เปิดเผยว่า ภาวะการขาดแคลนเครื่องบินพาณิชย์ถือเป็นความท้าทายของอุตสาหกรรมการบิน ส่งผลต่อประสิทธิภาพการดำเนินงานของสายการบินและการเติบโตของปริมาณการจราจรทางอากาศในระยะยาว

เศรษฐกิจไทยในปี 2568 มีแนวโน้มชะลอตัวลงจากผลกระทบของมาตรการภาษีของสหรัฐอเมริกา ขณะที่การบริโภคภาคเอกชนขยายตัวได้ในระดับหนึ่งโดยได้รับแรงส่งเพิ่มเติมจากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของภาครัฐ รวมถึงการส่งออกหมวดสินค้าอิเล็กทรอนิกส์มีแนวโน้มขยายตัวต่อเนื่อง ทั้งนี้ ยังคงต้องติดตามผลกระทบที่ชัดเจนของมาตรการภาษีของสหรัฐอเมริกา ความต่อเนื่องของการใช้จ่ายงบประมาณภาครัฐ และการปรับตัวของธุรกิจ SMEs ที่ยังเผชิญปัญหาด้านการแข่งขัน การเข้าถึงสินเชื่อ และต้นทุนทางการเงิน ส่วนภาคการท่องเที่ยว การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) คาดการณ์จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้าประเทศประมาณ 33.4 ล้านคน ลดลงร้อยละ 5.9 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา จากการลดลงของนักท่องเที่ยวภูมิภาคเอเชียตะวันออกและอาเซียน อย่างไรก็ตาม ยังมีภูมิภาคที่เติบโต ได้แก่ เอเชียใต้ ยุโรป อเมริกา โอเชียเนีย และตะวันออกกลาง

เพื่อลดความเสี่ยงจากการพึ่งพาทลาดใดตลาดหนึ่งมากเกินไป บริษัทฯ ประกาศแผนขยายเครือข่ายเส้นทางบินและเพิ่มความถี่ของเที่ยวบิน เพื่อเสริมความแข็งแกร่ง กลยุทธ์นี้จะช่วยเพิ่มจำนวนผู้โดยสารในช่วงนอกฤดูกาลท่องเที่ยว ใช้สิทธิการบินได้เต็มประสิทธิภาพ สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืน โดยบริษัทฯ มุ่งมั่นเสริมความเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชีย และการเชื่อมต่อไปยังภูมิภาคอื่น บริษัทฯ มีแผนเพิ่มความถี่เส้นทางปักกิ่งและกวางโจวจาก 7 เป็น 14 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ กลับมาเปิดเส้นทางสู่เซี่ยงไฮ้ฉงชิ่ง และฉางซา เมืองละ 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และเปิดเส้นทางใหม่สู่ฮั่นและเซินเจิ้น การขยายครั้งนี้จะทำให้จำนวนเที่ยวบินไปจีนเพิ่มขึ้น และสามารถสร้างรายได้จากตลาดจีนเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ อีกทั้ง ยังมีแผนเปิดเส้นทางใหม่ไปยัง คยา ประเทศอินเดีย และเพิ่มเส้นทางบินภายในประเทศเพิ่มเติม

การบริหารจัดการบริษัทย่อย ในส่วนของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ผู้ชำระบัญชีได้ยื่นคำร้องขอให้ศาลมีคำสั่งให้บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ล้มละลาย และเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2568 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งให้พิทักษ์ทรัพย์ของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด เด็ดขาดตามพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 มาตรา 88 นอกจากนี้ เมื่อวันที่ 24 ตุลาคม 2568 บริษัทฯ ได้ดำเนินการจดทะเบียนจัดตั้ง บริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ กรุ๊ป จำกัด และบริษัท ไทย เอ็ม อาร์ โอ เซอร์วิสেস จำกัด โดยบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นร้อยละ 100 มีทุนจดทะเบียน

เป็นจำนวนเงิน 1,000,000 บาท และชำระทุนจดทะเบียนครั้งแรกเป็นจำนวนเงิน 250,000 บาท เพื่อดำเนินกิจการด้านการซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance, Repair and Overhaul - MRO) อย่างครบวงจร อาทิ การซ่อมแซม บำรุงรักษา การทำสีอากาศยาน การดัดแปลงอากาศยาน การบำรุงรักษาอากาศยานระดับลานจอด เป็นต้น เพื่อเป็นการสร้างแหล่งรายได้ใหม่ที่มีเสถียรภาพ ยกกระดับสู่ศูนย์กลาง MRO สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลในการผลักดันประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค

บริษัทฯ ยังคงมุ่งมั่นในการเสริมศักยภาพฝูงบินให้มีความทันสมัย โดยจะเริ่มทยอยรับมอบเครื่องบินแบบแอร์บัส A321neo ตั้งแต่ไตรมาสที่ 4 ของปี 2568 และคาดว่าจะมีการรับมอบครบ 17 ลำภายในปี 2569 ซึ่งในระยะแรกจะนำไปให้บริการในเส้นทางสู่เดลี ภูเก็ต ชองกง และเวียงจันทน์ ตั้งแต่เดือนมกราคม 2569 เป็นต้นไป นอกจากนี้ บริษัทฯ มีโครงการปรับปรุงห้องโดยสารของเครื่องบินแบบแอร์บัส A320-200 แบบโบอิง 777-300ER และแบบแอร์บัส A350-900 เพื่อสร้างมาตรฐานเดียวกันในฝูงบิน ในระยะยาว บริษัทฯ ได้สั่งซื้อเครื่องบินแบบโบอิง 787 Dreamliner รุ่นใหม่จำนวน 45 ลำ ติดตั้งเครื่องยนต์ GENx โดยจะเริ่มส่งมอบ 9 ลำแรก ในปี 2571 และตั้งเป้าเพิ่มจำนวนฝูงบินเป็น 150 ลำภายในปี 2576 เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันในตลาดโลก

5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		ม.ค.-ก.ย.	
		2568	2567
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)			
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	3.73	2.90
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร (Profitability Ratio)			
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน	ร้อยละ	16.43	7.33
อัตรากำไรสุทธิ	ร้อยละ	18.74	11.21
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	44.90	n/a
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	8.91	6.06
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)			
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	1.64	n/a
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	3.16	n/a
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	4.33	2.69
อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA	เท่า	3.30	6.05
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน	เท่า	1.80	1.30

ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

อัตราส่วนสภาพคล่อง (Current Ratio)

= สินทรัพย์หมุนเวียน (ไม่รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย) / หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้)

อัตรากำไรจากการดำเนินงาน (Operating Profit Margin)

= กำไรจากการดำเนินงาน (รวมต้นทุนทางการเงิน ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว) / รายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว)

อัตรากำไรสุทธิ (Net Profit Margin)

= กำไรสุทธิ / รายได้รวม (ไม่รวมรายการที่เกิดขึ้นครั้งเดียว)

อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity)

= กำไรสุทธิ / ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Total Assets)

= กำไรสุทธิ / สินทรัพย์รวมเฉลี่ย

อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)

= (เงินกู้ยืมระยะสั้น + หนี้สินระยะยาวรวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) / ส่วนของผู้ถือหุ้น

อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Total Debt to Equity)

= หนี้สินรวม / ส่วนของผู้ถือหุ้น

อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย (Interest Coverage Ratio)

= กำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์ กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน กำไรจากการยกเลิกสัญญาเช่าเครื่องบิน กำไร (ขาดทุน) จากการปรับโครงสร้างหนี้ ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 กำไร (ขาดทุน) จากการวัดมูลค่าจากตราสารอนุพันธ์ และผลกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ (EBITDA) / ดอกเบี้ยจ่าย

อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA (Net Debt to EBITDA)

= (หนี้สินรวม - เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด) / EBITDA

อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (Debt Service Coverage Ratio)

= EBITDAR / (การชำระคืนหนี้สินระยะยาวและหนี้สินตามสัญญาเช่า + ดอกเบี้ยจ่าย + ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่)

6. รายการระหว่างกัน

6.1 บริษัทฯ มีรายการระหว่างกันที่สำคัญกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ และนิติบุคคล/บริษัทที่อาจมีความขัดแย้ง สำหรับงวดเก้าเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2568 ดังนี้

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือน วันที่ 30 กันยายน 2568	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	
กระทรวงการคลัง	กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 38.90	1. กระทรวงการคลังกู้เงินจากสถาบันการเงินต่างประเทศให้บริษัทฯ กู้ต่อ				- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1 และ 2
		- เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู	0.00	0.00	12,583.54	
		- ดอกเบี้ยจ่าย	0.00	845.73	861.76	
		- ดอกเบี้ยรอดัดบัญชี	0.00	0.00	997.66	
		2. บริษัทฯ มีรายการเช่าที่ดินจากที่ราชพัสดุ	1.43	1.98	7.80	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		3. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบินให้แก่กระทรวงการคลัง				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม	11.20	0.00	1.43	
		- ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.00	0.00	0.00	

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือน วันที่ 30 กันยายน 2568	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	
ธนาคารออมสิน	■ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุม ธนาคารออมสิน	1. บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ประเภทเงินทุน หมุนเวียนกับธนาคารออมสินจำนวนเงิน 3,500 ล้านบาท มีการใช้วงเงินกู้				- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของ ธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่ เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดเงินคงค้าง - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย	0.00 0.00 531.10	0.00 79.48 531.10	3,500.00 119.22 451.52	หมายเหตุ - อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2565- 31ส.ค.67เป็น อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่ เกี่ยวข้องกัน ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1 และ 3
		- เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	1,683.96 101.47 170.01	1,597.40 68.54 68.54		
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้บริการเช่าพื้นที่และบริการอื่น ๆ แก่ ธนาคารออมสิน				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่ เกี่ยวข้องกัน
		- ยอดรายได้รวม	0.07	0.45	0.36	

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือน วันที่ 30 กันยายน 2568	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	
ธนาคารเพื่อการส่งออก และนำเข้าแห่งประเทศไทย	■ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคารเพื่อ การส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย	1. บริษัทฯ ทำสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวกับ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่ง ประเทศไทย - ยอดเงินคงค้าง - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยจ่าย 2. บริษัทฯ ทำสัญญาวางเงินกู้ประเภทเงินทุน หมุนเวียนกับธนาคารเพื่อการส่งออกและ นำเข้าแห่งประเทศไทยจำนวนเงิน 1,500 ล้านบาท มีการใช้วงเงินกู้ - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยรอตตัดบัญชี	0.00 0.00 1,111.65 12.54 91.74	0.00 0.00 1,105.52 22.49 79.20	0.00 17.11 1,508.18 22.63 56.71	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของ ธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่ เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1 และ 3 - การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของ ธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่ เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1
ธนาคารอิสลามแห่ง ประเทศไทย	■ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุมธนาคาร อิสลามแห่งประเทศไทย	1. บริษัทฯ ทำสัญญาเงินกู้ยืม ระยะยาวกับ ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย - เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยรอตตัดบัญชี	994.89 67.07 547.35	938.46 149.97 480.28	1,579.31 139.89 303.31	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของ ธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่ เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 3

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือน วันที่ 30 กันยายน 2568	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	■ กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นผู้ควบคุมธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) โดยผ่านทางธนาคารแห่งประเทศไทย และกองทุนเพื่อการฟื้นฟูและพัฒนาระบบสถาบันการเงิน	1. - บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) จำนวนเงิน 3,000 ล้านบาท มีการใช้วงเงินกู้ - ยอดเงินคงค้าง - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย	0.00	51.24	2,260.73	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน หมายเหตุ - อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2565- 31ส.ค.67เป็นอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม
		- บริษัทฯ ทำสัญญาวงเงินกู้ประเภทเงินทุนหมุนเวียนกับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) จำนวนเงิน 3,500 ล้านบาท มีการใช้วงเงินกู้ - ยอดเงินคงค้าง - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยค้างจ่าย	333.59	333.59	76.86	
		- เงินกู้ยืมคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยรอดัดบัญชี	2,937.91	2,920.56	282.34	
			41.91	35.15	3,500.00	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
			77.06	35.15	39.90	
					143.71	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการกำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1 และ 2

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือน วันที่ 30 กันยายน 2568	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	
		2. บริษัทฯ ขายหุ้นกู้ให้แก่ ธนาคาร กรุงไทย จำกัด (มหาชน) - มูลค่าหุ้นกู้ 437.94 - ดอกเบี้ยจ่ายตามแผนฟื้นฟู 4.93 - ดอกเบี้ยรอดัดบัญชี 48.68				- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของ ธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่ เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1
		3. บริษัทฯ ขายบริการให้เช่าสำนักงาน ตู้ ATM ค่าน้ำ-ไฟ และ Lease line แก่ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) - ยอดรายได้รวม 1.01 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 0.00				
		4. บริษัทฯ ซื้อบริการรับ-ส่ง เงินสดของ บริษัทฯ และจ่ายให้กับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 0.53 - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง 0.00				

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไขนโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือน วันที่ 30 กันยายน 2568	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	
บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด	■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด และของบริษัทฯ	1. บริษัทฯซื้อบริการฝากส่งไปรษณีย์ใน ประเทศ และต่างประเทศและซื้ออุปกรณ์จาก บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 2. บริษัทฯขายบัตรโดยสารเครื่องบินแก่ บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด - ยอดรายได้รวม	0.32 0.11	0.68 0.88	0.38 -	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการ อื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
การท่องเที่ยว แห่งประเทศไทย	■ กระทรวงการคลังซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุม การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	1. บริษัทฯ จ่ายค่าโฆษณา และส่งเสริมการ ขาย ให้แก่ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้าง 2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และ ให้ เช่าสำนักงานแก่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้ค้าง	0.87 0.46 29.38 9.59	0.76 0.49 5.14 2.33	1.32 0.52 4.57 0.87	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการ อื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการ อื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไขนโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือน วันที่ 30 กันยายน 2568	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	
บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)	■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	1. บริษัทฯ จ่ายค่าโฆษณา ให้แก่ บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้าง - เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยรอตตัดบัญชี 2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้แก่ บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน) - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้ค้าง	0.00 0.00 0.58 0.04 0.26 0.11 0.50	0.00 0.00 0.67 0.06 0.22 0.00 0.00	0.00 0.00 0.86 0.06 0.16 0.00 0.00	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการ อื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)	■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	1. บริษัทฯ ซื้อน้ำมันรถยนต์และน้ำมันหล่อลื่น จากบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้าง - เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยรอตตัดบัญชี	0.00 0.03 0.85 0.05 0.36	0.47 0.13 0.98 0.09 0.31	0.01 0.13 1.26 0.09 0.22	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการ อื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 3

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือน วันที่ 30 กันยายน 2568	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	
		2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้แก่ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	22.30 2.82	27.51 0.00	28.07 0.00	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการ อื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ปตท. น้ำมันและ การค้าปลีก จำกัด (มหาชน)	บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ถือหุ้น รายใหญ่ของบริษัท ปตท. น้ำมันและ การค้าปลีก จำกัด (มหาชน) ในสัดส่วน ร้อยละ 75	1. บริษัทฯ ซืื่อน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานชนิด JET A-1 และน้ำมันเชื้อเพลิงรถยนต์จาก บริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง - เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี 2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้แก่ บริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน) - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	7,662.52 153.41 424.31 32.39 681.93 7.66 1.10	12,856.15 825.09 502.42 57.34 649.54 10.27 1.10	7,183.63 665.95 603.27 144.00 594.14 11.84	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการ อื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 3 - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการ อื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไขนโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือน วันที่ 30 กันยายน 2568	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	
บริษัท ท่าอากาศยาน ไทย จำกัด (มหาชน)	■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	1. บริษัทฯ ประกอบกิจการและเช่าพื้นที่ในเขต ท่าอากาศยานต่าง ๆ เพื่อใช้สำหรับจอด อากาศยาน จอดพาหนะ ขนถ่ายสินค้า เก็บ อุปกรณ์ภาคพื้นดิน เก็บตู้คอนเทนเนอร์ ที่ ทำการสำนักงานสายการบิน และบริการอื่น ๆ จากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	4,963.33 889.78	8,975.21 889.99	6,676.54 889.86	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการ อื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัทฯ มีรายได้จากการขายบัตรโดยสาร เครื่องบิน และได้รับส่วนแบ่งรายได้ 2% จากการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ สนามบิน (Passenger Service Charges) ให้กับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	48.05 20.48	63.17 19.09	49.20 78.08	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการ อื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือน วันที่ 30 กันยายน 2568	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	
บริษัท โทรคมนาคม แห่งชาติจำกัด (มหาชน)	■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) และของบริษัทฯ	1. บริษัทฯ ขายหุ้นกู้ให้แก่ บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) - มูลค่าหุ้นกู้ - ดอกเบี้ยจ่ายตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยรอตตัดบัญชี 2. บริษัทฯ เช่าช่องสัญญาณอินเทอร์เน็ตจาก บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติจำกัด (มหาชน) - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้ค้าง - เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยรอตตัดบัญชี	1,017.74 10.86 81.48 17.10 0.00 6.96 0.45 2.89	1,017.74 19.81 70.62 0.00 0.00 9.26 0.59 2.44	1,348.00 20.22 50.81 0.00 0.00 10.33 0.77 1.85	- การกำหนดราคา/เงื่อนไข/อัตราดอกเบี้ย/ ค่าธรรมเนียมวงเงินกู้เป็นไปตามปกติของ ธุรกิจ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับการ กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่ เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 3 - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการ อื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
สถาบันการบิณพล เรือน	■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัทฯ มีอำนาจควบคุม สถาบันการบิณพลเรือน	1. บริษัทฯ จัดส่งนักบินบริษัทฯ ไปอบรมด้านกิจการบิน จาก สถาบันการ บิณพลเรือน - ยอดเจ้าหนี้ค้าง - เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู - ดอกเบี้ยจ่าย - ดอกเบี้ยรอตตัดบัญชี	0.00 2.69 0.23 2.41	0.00 4.96 0.61 2.18	0.00 9.35 0.65 1.57	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการ อื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไขนโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือน วันที่ 30 กันยายน 2568	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	
บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด (บริษัทย่อย)	■ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัทไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 55 ■ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ -นายชาย เอี่ยมศิริ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด -นายกิตติพงษ์ สารสมบุญณ์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการ ของบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์ เอเชีย จำกัด -นายตรัส พรหมโบล บริษัทฯ แต่งตั้ง ให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของ บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์ เอเชีย จำกัด	1. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน และ ให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์ คอมพิวเตอร์ ให้แก่ บริษัท ไทย - อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด - ยอดรายได้รวม - ยอดลูกหนี้ค้าง	2.91 0.31	3.94 0.32	3.53 0.30	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการ อื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือน วันที่ 30 กันยายน 2568	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	
บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสেস จำกัด (บริษัทย่อย)	■ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสেস จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม ■ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นางจันทร์ภา โขติกเสถียร บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของ บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสেস จำกัด	1. บริษัทฯ ให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและ อุปกรณ์สำนักงาน จ่ายเงินค่าเช่าและ แรงงานแทนจากการเลิกจ้าง ให้แก่ บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสেস จำกัด - ยอดรายได้รวม 3.22 - ยอดลูกหนี้ค้าง 281.34				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2. บริษัทฯ ซื้อบริการจัดส่งพนักงานแรงงาน ภายนอก เพื่อปฏิบัติงานในบริษัทฯ จาก บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสেস จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 1,231.04 - ยอดเจ้าหนี้ค้าง 284.33				

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือน วันที่ 30 กันยายน 2568	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	
บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด (บริษัทย่อย)	■ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด โดยถือหุ้นประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม ■ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นายชวาล รัตนวราหะ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการของ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด - นางอรอนงค์ ชุนหะมาน บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่ง กรรมการของ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด	1.บริษัทฯ ให้บริการใช้เครื่องมือและอุปกรณ์ในการฝึกอบรมด้านการบิน และให้บริการเช่าพื้นที่สำนักงานและอุปกรณ์สำนักงาน ให้แก่ บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด - ยอดรายได้รวม 14.77 - ยอดลูกหนี้ค้าง 0.39				- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
		2.บริษัทฯ ซื้อบริการ การฝึกอบรมพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน จากบริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 29.24 - ยอดเจ้าหนี้ค้าง 0.28				

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไขนโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือน วันที่ 30 กันยายน 2568	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	
บริษัท ทวีร์เอื้องหลวง จำกัด (บริษัทย่อย)	บริษัทฯ ถือหุ้นผ่านบริษัท วิงสแปน เซอร์วิสেস จำกัด ประมาณร้อยละ 49 และมีอำนาจควบคุม ■ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นายกิตติพงษ์ สารสมบูรณ์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการ ของบริษัท ทวีร์เอื้องหลวง จำกัด	1. บริษัทฯ ขายทวีร์เอื้องหลวงให้แก่บริษัท ทวีร์เอื้องหลวง จำกัด - ยอดขายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง 2. บริษัทฯ จ่ายค่าตอบแทน (Commission) จากการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ของบริการเอื้อง หลวง ให้แก่บริษัท ทวีร์เอื้องหลวง จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	14.85 7.58	17.17 2.22	2.16 0.18	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการ อื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการ อื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน
บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด (บริษัทย่อย)	■ บริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ร้อยละ 100 (จดทะเบียนเลิกบริษัทเมื่อ วันที่ 5 มิ.ย.68)	1. บริษัทฯ ให้บริการเช่าเครื่องบิน การบริการ ภาคพื้นดิน ลานจอดสนามบิน ค่าเบี้ย ประกันเครื่องบิน บัตรผ่านขึ้นเครื่องบิน ฝึก นักบินใช้เครื่องบินจำลอง และอาหารขึ้น เครื่องบิน - ยอดขายได้รวม - ยอดลูกหนี้คงค้าง	0.00 9,718.23	150.17 9,729.82	3,911.55 10,353.67	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการ อื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคา ตลาด

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือน วันที่ 30 กันยายน 2568	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	
		2. บริษัทฯ ซื้อบริการ Block Space จาก บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม - ยอดเจ้าหนี้คงค้าง	0.00 0.00	276.13 0.00	3,943.73 130.91	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการ อื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน และเป็นไปตามราคา ตลาด
บริษัท ดอนเมือง อินเทอร์เน็ต เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด (บริษัทร่วม)	■ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท ดอนเมือง อินเทอร์เน็ต เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด ประมาณร้อยละ 40 ■ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นางเจดิดา โทดสศิริศักดิ์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่ง กรรมการของบริษัทดอนเมือง อินเทอร์เน็ต เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด - นายกิตติพงษ์ สารสมบูรณ์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการ ของบริษัทดอนเมือง อินเทอร์เน็ต เนชั่น แนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด	1.บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักของ บริษัท ดอน เมือง อินเทอร์เน็ต เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด สำหรับผู้โดยสารของ บริษัทฯ - ยอดค่าใช้จ่ายรวม	0.00	0.00	0.00	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการ อื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือน วันที่ 30 กันยายน 2568	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	
บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด (บริษัทร่วม)	■ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด ประมาณร้อยละ 30 ■ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นางวรางคณา ลือโรจน์วงศ์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการ ของบริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด - นายรัฐ รักสำหรับ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งกรรมการ ของบริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด	1. บริษัทฯ ซื้ออาหารและบริการจากบริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 199.74 - ยอดเจ้าหนี้ค้าง 6.36 - เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู 11.61 - ดอกเบี้ยจ่าย 0.75 - ดอกเบี้ยรอตตัดบัญชี 5.13		261.88 25.47 13.42 1.29 4.38	148.48 0.00 17.23 1.29 3.09	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1
บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด (บริษัทร่วม)	■ บริษัทฯ ถือหุ้นในบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด ประมาณร้อยละ 30 ■ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นายชวาล รัตนวราหะ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่ง	1. บริษัทฯ ซื้อบริการห้องพักจากบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด สำหรับผู้โดยสารของบริษัทฯ - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 1.82 - ยอดเจ้าหนี้ค้าง 0.13 - เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู 1.23 - ดอกเบี้ยจ่าย 0.08 - ดอกเบี้ยรอตตัดบัญชี 0.53		1.79 0.57 1.42 0.13 0.45	0.32 0.00 1.82 0.13 0.32	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน - ดูเงื่อนไข ตามหมายเหตุข้อ 1

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ ระหว่างกัน	มูลค่าของรายการระหว่างกัน (ล้านบาท)			เงื่อนไข/นโยบายราคา
			สำหรับงวดเก้าเดือน วันที่ 30 กันยายน 2568	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2567	สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566	
	กรรมการของบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด - นางเจดโณม เทอดสิทธิ์ศักดิ์ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่ง กรรมการของบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด					
บริษัท วิทยุการบิน แห่งประเทศไทย จำกัด (บริษัทร่วมลงทุน)	■ กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และของบริษัทฯ ■ บริษัทฯ ถือหุ้นประมาณร้อยละ 1.26 ในบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ■ ผู้บริหารของบริษัทฯ ได้แก่ - นายชวาล รัตนวราหะ บริษัทฯ แต่งตั้งให้ไปดำรง ตำแหน่งกรรมการของ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	1. บริษัทฯ ซื้อบริการนำร่อง (Navigation) จาก บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด - ยอดค่าใช้จ่ายรวม 1,028.60 - เงินคงค้างตามแผนฟื้นฟู 26.27 - ดอกเบี้ยจ่าย 2.29 - ดอกเบี้ยรอตตัดบัญชี 24.40 2. บริษัทฯ ขายบัตรโดยสารเครื่องบิน ให้แก่ บริษัท วิทยุการบิน แห่งประเทศไทย จำกัด - ยอดรายได้รวม 1.97 - ยอดลูกหนี้คงค้าง 1.44		1,262.58 46.68 6.18 22.11 1.76 0.37	713.56 94.90 6.61 15.93 0.00 0.00	- กำหนดจากราคาปกติของธุรกิจ เช่นเดียวกับที่กำหนดให้กับบุคคลหรือกิจการ อื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกัน

หมายเหตุ:

1. หลังจากศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการและคำร้องขอแก้ไขแผนตามมติที่ประชุมของเจ้าหนี้เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2564 บริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับปรุงมูลหนี้สำหรับหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายโดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงและพิจารณาว่าหนี้สินทางการเงินก่อนปรับปรุง และหลังปรับปรุงมีผลแตกต่างอย่างมีสาระสำคัญหรือไม่สำหรับหนี้สินทางการเงินที่มีผลแตกต่างอย่างมากจะรับรู้หนี้สินทางการเงินใหม่ด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยใช้วิธีการคิดลดกระแสเงินสดด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด ผลแตกต่างระหว่างมูลค่าตามบัญชีของหนี้สินทางการเงินก่อนปรับปรุงและมูลค่าปัจจุบันของหนี้สินทางการเงินที่คำนวณใหม่ บริษัทฯ รับรู้เป็นกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ดอกเบี้ยจ่ายด้วยอัตราดอกเบี้ยตลาด หากหนี้สินทางการเงินดังกล่าวไม่มีผลแตกต่างอย่างมาก บริษัทฯ จะปรับปรุงกระแสเงินสดภายใต้เงื่อนไขใหม่โดยใช้อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม ผลแตกต่างที่เกิดขึ้นจะรับรู้เป็นกำไรจากการปรับโครงสร้างหนี้ในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ดอกเบี้ยจ่ายด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงตามสัญญาเดิม

- อัตราดอกเบี้ยสำหรับปี 2565-68 เป็นอัตราตาม ศาลมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการ (วันที่ 15 มิถุนายน 2564)

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

3. เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนที่แก้ไข เจ้าหนี้กลุ่มที่ 6 เจ้าหนี้สถาบันการเงินไม่มีประกันปรับเปลี่ยนวิธีการชำระหนี้เป็นได้รับชำระหนี้ด้วยการแปลงหนี้เงินต้นเป็นทุนหุ้นสามัญ ตามแผนฟื้นฟูกิจการที่แก้ไข ด้วยเหตุนี้ ณ วันที่ 30 กันยายน 2568 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 จะร่วมกันดูแลรายการระหว่างกันดังกล่าวที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตว่าจะเป็นไปได้ด้วยความสมเหตุสมผลและมีอัตราตอบแทนที่ยุติธรรม พร้อมทั้งผ่านการอนุมัติตามขั้นตอนและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องอย่างถูกต้อง และจะเปิดเผยชนิดและมูลค่าของรายการระหว่างกันของบริษัทฯ กับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งภายใต้ประกาศและข้อบังคับของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) คณะกรรมการกำกับตลาดทุน สำนักงาน ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (ตลท.)