คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับไตรมาส 1 ปี 2563 สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2563 ของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

1. บทสรุปผู้บริหาร

ในไตรมาสที่ 1 ของปี 2563 การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ 2019 (COVID-19) ที่เมืองอู่ฮั่น ประเทศจีนในปลายเดือนมกราคม และได้ขยายวงกว้างไปยังประเทศต่างๆ ทำให้มีจำนวนผู้ติดเชื้อและผู้เสียชีวิตทั่วโลก เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วนับตั้งแต่ช่วงปลายเดือนกุมภาพันธ์ รัฐบาลหลายประเทศจำเป็นต้องดำเนินมาตรการควบคุมและ จำกัดการเดินทางทั้งภายในและระหว่างประเทศอย่างเข้มงวด รวมทั้งการปิดสถานที่และการใช้มาตรการสร้างระยะห่าง ทางสังคม หรือ Social Distancing ทำให้เกิดการหยุดชะงักด้านกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมครั้งใหญ่ ส่งผลให้ เศรษฐกิจของหลายประเทศเริ่มชะลอตัวหรือปรับตัวลดลงต่ำสุดในรอบหลายปีนับตั้งแต่วิกฤตการณ์ทางการเงินในปี 2552 นอกจากนี้ ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกปรับตัวลดลงอย่างรุนแรงเป็นผลจากความต้องการน้ำมันดิบลดลง ประกอบกับการเพิ่มกำลังการผลิตของประเทศคู่ค้าสำคัญ

เศรษฐกิจไทยในไตรมาสแรกของปี 2563 ปรับตัวลดลงร้อยละ 1.8 เมื่อเทียบกับปีก่อน นักท่องเที่ยวต่างประเทศที่ เดินทางเข้าประเทศมีจำนวน 6.69 ล้านคน ลดลง 38.0% ลดลงต่ำสุดในรอบ 13 ไตรมาส นับตั้งแต่ไตรมาสที่ 4 ของปี 2559 อย่างไรก็ตามการใช้จ่ายครัวเรือนยังสามารถขยายตัวได้ดี จากแรงหนุนของการซื้อของใช้ที่จำเป็นก่อนการประกาศล็อก ดาวน์ในเดือน เมษายน 2563

มาตรการควบคุมและจำกัดการเดินทางทั้งภายในและระหว่างประเทศอย่างเข้มงวดเพื่อควบคุมการแพร่ระบาด ของเชื้อไวรัส COVID-19 ส่งผลให้ความต้องการเดินทางทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศลดลง ซึ่งกระทบต่อ อุตสาหกรรมการบินของโลกอย่างรุนแรงเป็นประวัติการณ์ จากข้อมูลของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) รายงานการหดตัวของทั้งปริมาณการขนส่งและปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร ในไตรมาสแรกของปี 2563 ที่ลดลง 22.2% และ 14.7% ตามลำดับ อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ย 73.7% ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนซึ่งเฉลี่ย 80.6% โดยในเดือนมีนาคม 2563 ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารลดลงสูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 52.9% ในด้านการขนส่งสินค้า ยังคงปรับตัวลดลง โดยมีปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ต่ำกว่าปีก่อน 9.5% แต่ปริมาณการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ ลดลง 7.7% ในอัตราที่น้อยกว่าการผลิต ส่งผลให้อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยอยู่ที่ 48.2% สูงกว่างวดเดียวกันของปี ก่อนซึ่งเฉลี่ยที่ 46.5%

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) ได้ดำเนินมาตรการในการบริหารจัดการผลกระทบจากสถานการณ์ การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ตามลำดับความรุนแรงที่กระทบต่อผลการดำเนินงานด้านการเงินและกระแสเงิน สดอย่างใกล้ชิด ภายใต้แผน COCON (Covid-19 Readiness Condition) ซึ่งได้เริ่มดำเนินมาตรการดังกล่าวตั้งแต่วันที่ 25 มกราคม 2563 ทั้งนี้ ความรุนแรงของการแพร่ระบาดทำให้แต่ละประเทศได้เพิ่มมาตรการในการควบคุมการแพร่ระบาด อย่างเคร่งครัด รวมทั้งการออกมาตรการคัดกรองและห้ามเดินทางเข้า-ออกประเทศอย่างเข้มงวดทั้งจากกระทรวงสาธารณสุข และสำนักงานการบินพลเรือนของประเทศต่างๆ บริษัทฯ จึงจำเป็นต้องทยอยยกเลิกเที่ยวบินประจำเป็นการชั่วคราว ควบคู่ กับการเข้มงวดในการลดค่าใช้จ่ายคงที่เพื่อบรรเทาผลกระทบจากสถานการณ์ดังกล่าว โดยบริษัทฯ ได้ดำเนินการตามแผน COCON ดังนี้

- การปรับลดเที่ยวบินให้สอดคล้องกับสถานการณ์
  - ปรับลดเที่ยวบินไปยังเมืองต่างๆ ในประเทศจีนตั้งแต่วันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2563 จนครบทุกเส้นทางในวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2563

- ตั้งแต่วันที่ 25 มีนาคม 2563 เป็นต้นไป ปรับลดเที่ยวบินระหว่างประเทศไปยังฮ่องกง ไทเป โตเกียว (นาริตะ และฮาเนดะ) โอซากา นาโกยา โซล พนมเปญ เวียงจันทร์ โฮจิมินห์ ฮานอย ย่างกุ้ง สิงคโปร์ จาการ์ตา เดนปาซาร์ การาจี กาฐมาณฑุ ละฮอร์ ธากา อิสลามาบัด โคลัมโบ และโอนเที่ยวบินในประเทศให้สายการบินไทยสมายล์ทำการบินแทน

- ตั้งแต่วันที่ 27 มีนาคม 2563 เป็นต้นไป ยกเลิกเที่ยวบินเส้นทางออสเตรเลีย ได้แก่ บริสเบน ซิดนีย์ เมลเบิร์น เพิร์ท

- ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2563 บริษัทฯ ได้ยกเลิกเที่ยวบินทั้งหมดเป็นการชั่วคราวเพื่อให้สอดคล้องกับมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของแต่ละประเทศ โดยจะประเมินสถานการณ์เพื่อกลับมาทำการบินทันทีเมื่อสถานการณ์ดีขึ้น

- สายการบินไทยสมายล์ได้หยุดทำการบินเส้นทางระหว่างประเทศทุกเส้นทาง เป็นการชั่วคราว มีผลตั้งแต่วันที่ 23 มีนาคม 2563 เป็นต้นไป และเส้นทางบินภายในประเทศตั้งแต่วันที่ 7 เมษายน 2563-31 พฤษภาคม 2563

อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังให้บริการขนส่งสินค้าในบางเส้นทาง รวมทั้งการจัดเที่ยวบินพิเศษกรณีมีผู้โดยสารตกค้างเป็นจำนวนมาก และได้รับการติดต่อประสานงานจากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง

- การลดค่าใช้จ่ายบุคลากร ได้แก่ ค่าตอบแทนกรรมการ ลดเงินเดือนรวมค่าตอบแทนของผู้บริหารระดับรองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (EVP) กรรมกรรมผู้จัดการ (MD) และผู้อำนวยการใหญ่ (VP) 40-50% ระงับการจ่ายค่าพาหนะทุกประเภทแก่พนักงานทุกระดับ และลดเงินเดือนรวมค่าตอบแทนของพนักงานแบบขั้นบันไดตั้งแต่ 10-40% ตั้งแต่เดือนเมษายน-พฤษภาคม 2563 ควบคุมค่าล่วงเวลา (Zero overtime) ปรับลดจำนวนแรงงานภายนอกให้เหลือเท่าที่จำเป็น ลดค่าใช้จ่ายของพนักงานที่อยู่ต่างประเทศโดยให้กลับมาประจำที่สำนักงานใหญ่ ชะลอการว่าจ้างบุคลากรใหม่ กำหนดมาตรการการใช้วันหยุดพักผ่อนประจำปีตามที่มีสิทธิทั้งหมดสำหรับพนักงานที่จะครบเกษียณอายุในวันที่ 30 กันยายน 2563 เป็นต้น

- การรักษาสภาพคล่องทางการเงินโดยการเจรจากับคู่สัญญาต่างๆ เพื่อให้บริษัทสามารถดำรงเงินสดในมือให้มากที่สุด ในขณะที่ไม่มีกระแสเงินสดรับจากการดำเนินธุรกิจการบินและจากแหล่งเงินทุนอื่น

- ชะลอการลงทุน และการจัดซื้อจัดจ้าง

- ปรับลดค่าใช้จ่ายที่ไม่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการ (Operation) และความปลอดภัย และหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด

สถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในไตรมาสที่ 1 ของปี 2563 ซึ่งปกติเป็นฤดูกาลท่องเที่ยว อย่างมีสาระสำคัญ โดยบริษัทฯ และบริษัทย่อย มีจำนวนเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน ณ 31 มีนาคม 2563 จำนวน 103 ลำ เท่ากับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน อัตราการใช้ประโยชน์ของเครื่องบิน (Aircraft Utilization) เท่ากับ 10.5 ชั่วโมง ต่ำกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อนที่เท่ากับ 12.5 ชั่วโมง ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ลดลง 11.7% จากการปรับลดเที่ยวบิน ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ลดลง 22.1% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 70.9% ต่ำกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ยที่ 80.3% และมีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 4.49 ล้านคน ลดลงจากปีก่อน 28.6%

ในไตรมาสที่ 1 ของปี 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวมทั้งสิ้น 38,001 ล้านบาท ต่ำกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 11,790 ล้านบาท หรือ 23.7% สาเหตุสำคัญเนื่องจากทั้งรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าลดลง 10,864 ล้านบาท หรือ 23.8% เป็นผลจากปริมาณการผลิตและการขนส่งลดลง ประกอบกับรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยลดลงจากการแข็งค่าของเงินบาทต่อสกุลเงินรายได้หลักทำให้รายได้เมื่อคำนวณเป็นเงินบาทลดลง นอกจากนี้รายได้จากการบริการอื่นๆ ลดลง 844 ล้านบาท หรือ 23.0% สำหรับค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 42,609 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 8,010 ล้านบาท

(15.8%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายดำเนินงานโดยส่วนใหญ่ลดลงจากปริมาณการผลิตและปริมาณการขนส่งที่ลดลง ส่งผลให้ขาดทุนจากการดำเนินงาน 4,608 ล้านบาท ขาดทุนเพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 3,780 ล้านบาท

นอกจากนั้น ในไตรมาสแรกของปี 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียว ประกอบด้วย

- กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุนในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด จำนวน 206 ล้านบาท
- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ถาวรจำนวน 2,981 ล้านบาท
- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 จำนวน 65 ล้านบาท
- ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 8,541 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการตีมูลค่าทางบัญชีรวมหนี้สินตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16
- ผลขาดทุนสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิจำนวน 6,489 ล้านบาท

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีผลการดำเนินงานขาดทุนสุทธิ 22,676 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีกำไร 456 ล้านบาท โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 22,676 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 10.39 บาท ในขณะที่ปีก่อนมีกำไรต่อหุ้น 0.20 บาท

ทั้งนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ถาวร ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS9 ผลขาดทุนสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิ และกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (EBITDA) จำนวน 4,353 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 284 ล้านบาท (6.1%) โดยมี EBITDA Margin เท่ากับ 11.4% เปรียบเทียบกับปีก่อนที่เท่ากับ 9.3%

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานไตรมาส 1 ปี 2563

งบการเงินรวมสำหรับไตรมาส 1 ของปี 2563 ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อย 5 บริษัท ได้แก่ 1) บริษัท ไทย-อะมาดิอุสเซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด 2) บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด 3) บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด 4) บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด และ 5) บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

ตามที่สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้ มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 เรื่องเครื่องมือทางการเงิน และฉบับที่ 16 เรื่องสัญญาเช่า ที่มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563 เป็นต้นไป มีผลกระทบดังนี้

- มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 เรื่องสัญญาเช่า ที่กำหนดให้กลุ่มบริษัทต้องรับรู้สินทรัพย์สิทธิการใช้และหนี้สินตามสัญญาเช่าในงบแสดงฐานะการเงินรวม สำหรับเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย จำนวน 39 ลำ รวมทั้ง สิทธิการใช้ที่ดิน อาคาร และสินทรัพย์อื่นๆ ส่งผลให้ ณ วันที่ 1 มกราคม 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีสินทรัพย์สิทธิการใช้ (เฉพาะสัญญาเช่าดำเนินงาน) เพิ่มขึ้น 95,086 ล้านบาท หนี้สินตามสัญญาเช่าเพิ่มขึ้นจำนวน 94,318 ล้านบาท ประมาณการค่าใช้จ่ายหลังสิ้นสุดสัญญา 178 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า 590 ล้านบาท รายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 2.7.2
- มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 เรื่องเครื่องมือทางการเงิน ที่มีผลกระทบสำคัญทำให้บริษัทฯ ต้องรับรู้มูลค่ายุติธรรมของตราสารอนุพันธ์ ณ วันสิ้นงวด และรับรู้การด้อยค่าของสินทรัพย์ทางการเงินส่งผลให้ ณ วันที่ 1 มกราคม 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีสินทรัพย์เพิ่มขึ้น 3,219 ล้านบาท หนี้สินเพิ่มขึ้น 1,637 ล้านบาท และส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้น 1,582 ล้านบาท รายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 2.7.1

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) - งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

		ม.ค.-มี.ค.			
		2563	2562	เปลี่ยนแปลง	
				ล้านบาท	%
รายได้รวม		38,001	49,791	-11,790	-23.7
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน		30,665	41,024	-10,359	-25.3
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์		4,143	4,648	-505	-10.9
- รายได้การบริการอื่นๆ		2,829	3,673	-844	-23.0
- อื่นๆ		364	446	-82	-18.4
ค่าใช้จ่ายรวม		42,609	50,619	-8,010	-15.8
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน		11,414	14,045	-2,631	-18.7
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน		29,472	35,510	-6,038	-17.0
- ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ		1,723	1,064	+659	+61.9
ขาดทุนจากการดำเนินงาน		(4,608)	(828)	-3,780	-456.5
บวก กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน		206	273	-67	-24.5
หัก ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ถาวร		2,981	213	+2,768	-
หัก ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9		65	-	+65	-
บวก กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ		(8,541)	1,366	-9,907	-725.3
หัก ผลขาดทุนสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิ		6,489	-	+6,489	-
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้		(22,478)	598	-23,076	-
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ		(22,676)	456	-23,132	-
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่		(22,676)	445	-23,121	-
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น	(บาท)	(10.39)	0.20	-10.59	-
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ					
EBITDA	(ล้านบาท)	4,353	4,637	-284	-6.1
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	4.49	6.29	-1.80	-28.6
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	20,185	22,871	-2,686	-11.7
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	14,309	18,362	-4,053	-22.1
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	70.9	80.3		-9.4
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-ก.ม.)	2.10	2.20	-0.10	-4.5
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	882	996	-114	-11.4
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	467	531	-64	-12.1
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	53.0	53.3		-0.3
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	124,872	146,870	-21,998	-15.0
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-กม.)	8.39	8.17	+0.22	+2.7
เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 31 มี.ค.	(ลำ)	103	103	-	-
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	91,373	106,744	-15,371	-14.4
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	10.5	12.5	-2.0	-16.0
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		31.2859	31.6112	-0.3253	-1.0
1 EUR : THB		34.4861	35.9008	-1.4147	-3.9
100 JPY : THB		28.7338	28.7103	+0.0235	+0.1
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	77.48	81.07	-3.59	-4.4

หมายเหตุ : EBITDA = รายได้ (ไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน และกำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ถาวร ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 ผลขาดทุนสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิ และขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ)

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

รายได้

ในไตรมาสที่ 1 ของปี 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวมจำนวน 38,001 ล้านบาท ลดลง 11,790 ล้านบาท (23.7%) โดยมีรายละเอียดของรายได้ดังนี้

- รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน

รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินจำนวน 30,665 ล้านบาท ลดลง 10,359 ล้านบาท (25.3%) เป็นผลมาจาก

- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger-Kilometers : RPK) ลดลง 22.1% คิดเป็นเงินประมาณ 8,920 ล้านบาท โดยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารลดลง 11.7% จากการยกเลิกเที่ยวบินจากผลกระทบการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ในเดือนกุมภาพันธ์ และมีนาคม 2563 ตามที่กล่าวไว้ข้างต้น อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 70.9% ต่ำกว่าปีก่อนและค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรมที่เฉลี่ย 80.3% และ 73.7% ตามลำดับ
- รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) เท่ากับ 2.10 บาท/RPK ลดลง 0.10 บาท/RPK (4.5%) หรือประมาณ 1,431 ล้านบาท อย่างไรก็ตามจากการแข็งค่าของเงินบาทโดยเฉพาะเมื่อเทียบกับสกุลเงินที่เป็นรายได้หลัก ได้แก่ เงินยูโร ดอลลาร์ออสเตรเลีย ดอลลาร์สหรัฐฯ ทำให้รายได้เมื่อคิดเป็นเงินบาทลดลง หากไม่รวมผลของอัตราแลกเปลี่ยนที่มีผลให้รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยลดลง 0.11 บาท/RPK (5.0%) หรือประมาณ 1,515 ล้านบาท รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยจะเพิ่มขึ้นประมาณ 0.5% ซึ่งใกล้เคียงกับปีก่อน

- รายได้ค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณียภัณฑ์

รายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณียภัณฑ์ จำนวน 4,143 ล้านบาท ลดลง 505 ล้านบาท (10.9%) สาเหตุหลักเกิดจาก

- ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) ลดลง 12.1% คิดเป็นเงินประมาณ 523 ล้านบาท จากการยกเลิกเที่ยวบินจากผลกระทบการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ในเดือนกุมภาพันธ์ และมีนาคม 2563 ตามที่กล่าวไว้ข้างต้น ประกอบกับเศรษฐกิจโลกชะลอตัวและผลกระทบจากสงครามการค้าระหว่างสหรัฐฯ และจีน ต่อเนื่องจากปีก่อน โดยมีอัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ย 53.0% ใกล้เคียงกับปีก่อนที่เฉลี่ย 53.3% แต่สูงกว่าค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรมที่ 48.2%
- รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าประกันภัย) เท่ากับ 8.39 บาท/RFTK เพิ่มขึ้น 0.22 บาท (2.7%) หรือประมาณ 103 ล้านบาท อย่างไรก็ตามจากการแข็งค่าของเงินบาท ทำให้รายได้เมื่อคิดเป็นเงินบาทลดลง หากไม่รวมผลของอัตราแลกเปลี่ยนที่มีผลให้รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วยลดลง 0.32 บาท/RPK (3.9%) หรือประมาณ 148 ล้านบาท รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วยจะเพิ่มขึ้นประมาณ 6.6% สาเหตุหลักเกิดจากการทำสัญญาเช่าขนส่งสินค้าแบบเหมาลำ ประกอบกับการขนส่งพัสดุภัณฑ์ในเส้นทางที่ยังมีปริมาณความต้องการ

ขนส่งสินค้าได้แก่ เส้นทางไปกลับ กรุงเทพฯ-ฮ่องกง และกรุงเทพฯ-นาริตะ เป็นต้น จากนโยบายการหารายได้เพิ่มเพื่อบรรเทาผลกระทบจากการที่ผู้โดยสารเดินทางลดลง

- รายได้การบริการอื่น ๆ ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจ ได้แก่การบริการภาคพื้น ครัวการบิน การบริการคลังสินค้า และรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่นๆ รวมจำนวน 2,829 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 844 ล้านบาท (23.0%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากทุกหน่วยธุรกิจต่ำกว่าปีก่อนจากจำนวนเที่ยวบินของสายการบินลูกค้าที่ลดลง

ค่าใช้จ่าย

ในไตรมาส 1 ปี 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวม 42,609 ล้านบาท ลดลง 8,010 ล้านบาท (15.8%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- ค่าน้ำมันเครื่องบิน จำนวน 11,414 ล้านบาท คิดเป็น 26.8 % ของค่าใช้จ่ายรวม ลดลง 2,631 ล้านบาท (18.7%) สาเหตุหลักเกิดจากปริมาณการใช้น้ำมันลดลง 15.9% ประกอบกับราคาน้ำมันเครื่องบินเฉลี่ยต่ำกว่าปีก่อน 4.4% แต่มีค่าใช้จ่ายในการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน 620 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 307 ล้านบาท

- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน รวมจำนวน 29,472 ล้านบาท ลดลง 6,038 ล้านบาท (17.0%) โดยมีรายละเอียดดังนี้

	ม.ค.-มี.ค.			
	2563	2562	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
ค่าใช้จ่าย				
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	6,859	7,221	-362	-5.0
ค่าบริการการบิน	4,549	5,385	-836	-15.5
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	1,312	1,625	-313	-19.3
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	3,853	5,223	-1,370	-26.2
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	7,175	4,361	+2,814	+64.5
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	35	3,932	-3,897	-99.1
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	1,751	2,382	-631	-26.5
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	1,690	2,807	-1,117	-39.8
ค่าใช้จ่ายอื่น	1,940	2,616	-676	-25.8
ส่วนแบ่งขาดทุน (กำไร) จากบริษัทร่วมที่ใช้วิธีส่วนได้เสีย	308	(42)	+350	+833.3
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	29,472	35,510	-6,038	-17.0

สรุปค่าใช้จ่ายที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญได้แก่

- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายบุคลากร ผลประโยชน์พนักงาน ค่าตอบแทนผู้บริหาร และกรรมการ มีจำนวน 6,859 ล้านบาท ลดลง 362 ล้านบาท (5.0%) สาเหตุหลักเกิดจากเงินเดือนพนักงานลดลงจากจำนวนพนักงานที่ลดลงจากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ประกอบกับค่าล่วงเวลาลดลง

• ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน ประกอบด้วย ค่าบริการการบิน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ และค่าสินค้าและพัสดุใช้ไปมีจำนวนรวม 7,612 ล้านบาท ลดลง 1,780 ล้านบาท (18.9%) สาเหตุหลักเกิดจากการปริมาณการผลิตและปริมาณการขนส่งที่ลดลง

• ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยานมีจำนวน 3,853 ล้านบาท ลดลง 1,370 ล้านบาท (26.2%) จากการปรับลดค่าซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ตามสัญญาซ่อมบำรุงแบบเหมาจ่ายของเครื่องยนต์ TRENT 875 สำหรับเครื่องบินโบอิ้ง B777-200 จำนวน 6 ลำ และเครื่องยนต์ TRENT 892 สำหรับเครื่องบินโบอิ้ง B777-300 จำนวน 2 ลำ ที่ตั้งค่าใช้จ่ายค้างจ่ายไว้ตั้งแต่เดือน ตุลาคม 2561 ถึง 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 39.1 ล้านเหรียญสหรัฐฯ หรือประมาณ 1,285 ล้านบาท เนื่องจากอยู่ระหว่างการเจรจาต่อสัญญาและมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่จะต่อสัญญาต่อไป ประกอบกับมีการใช้เครื่องยนต์ดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ทำให้บริษัทฯ มีแผนการจอดเครื่องบินแบบ Long Term Parking จึงทำการปรับลดค่าใช้จ่ายดังกล่าว

• ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ มีจำนวนรวม 7,210 ล้านบาท ลดลง 1,083 ล้านบาท (13.1%) ทั้งนี้จากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 เรื่องสัญญาเช่ามาใช้ ณ วันที่ 1 มกราคม 2563 ทำให้ต้องรับรู้สินทรัพย์สิทธิการใช้และหนี้สินตามสัญญาเช่าดำเนินงานในงบแสดงฐานะการเงิน และรับรู้ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้และดอกเบี้ยจากหนี้สินตามสัญญาเช่าในงบกำไรขาดทุน ซึ่งมีผลต่อค่าใช้จ่ายในกลุ่มของค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ และต้นทุนทางการเงินโดยมีรายละเอียดดังนี้

- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย เพิ่มขึ้น 2,814 ล้านบาท (64.5%) สาเหตุหลักเกิดจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 เรื่องสัญญาเช่ามาใช้ ทำให้ค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์สิทธิการใช้ในส่วนของบริษัทฯ และสายการบินไทยสมายล์เพิ่มขึ้น 3,281 ล้านบาท ส่วนใหญ่เกิดจากค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์สิทธิการใช้เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน 39 ลำ และเครื่องยนต์ จำนวน 3,036 ล้านบาท หากไม่รวมรายการดังกล่าว ค่าเสื่อมราคาจะต่ำกว่าปีก่อน 467 ล้านบาท เป็นผลจากมีเครื่องบินและที่นั่งเครื่องบิน รวมทั้งทรัพย์สินอื่นที่มีการคิดค่าเสื่อมราคาเต็มจำนวนแล้ว

- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ ลดลง 3,897 ล้านบาท (99.1%) สาเหตุหลักจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับ 16 ตามที่กล่าวไว้ข้างต้น ทั้งนี้ หากรวมค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์สิทธิการใช้เครื่องบินจำนวน 3,036 ล้านบาท ที่รวมอยู่ในกลุ่มของค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และดอกเบี้ยจากสัญญาเช่าดำเนินงานในส่วนของเครื่องบินที่รวมอยู่ในกลุ่มของต้นทุนทางการเงินจำนวน 455 ล้านบาท ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ในไตรมาส 1 ปี 2563 จะต่ำกว่าปีก่อน 406 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากอัตราค่าเช่าเครื่องบินต่ำกว่าปีก่อนประกอบกับเงินบาทแข็งค่าเมื่อเทียบกับเงินสกุลดอลล่าร์สหรัฐฯ ณ วันที่ 1 มกราคม 2563 ที่นำมาบันทึกสินทรัพย์สิทธิการใช้ เมื่อเทียบกับไตรมาส 1 ของปี 2562

• ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณามีจำนวน 1,690 ล้านบาท ลดลง 1,117 ล้านบาท (39.8%) สาเหตุหลักจากค่าใช้จ่ายในการสำรองที่นั่งและค่าธรรมเนียมในการขายต่ำกว่าปีก่อนตามยอดขายที่ลดลง ประกอบกับมีค่าโฆษณาต่ำกว่าปีก่อน

• ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม มีจำนวน 308 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีกำไร 42 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่บริษัทร่วมมีผลกำไรลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ส่วนแบ่งกำไรในบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 35 ล้านบาท กำไรลดลง 48 ล้านบาท
- ส่วนแบ่งกำไรในบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด 4 ล้านบาท กำไรลดลง 10 ล้านบาท

- ส่วนแบ่งขาดทุนในบริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ตโฮเต็ล จำกัด 2 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีกำไร 6 ล้านบาท
- ส่วนแบ่งกำไรในบริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด 10 ล้านบาท กำไรลดลง 1 ล้านบาท
- ส่วนแบ่งขาดทุนในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) 355 ล้านบาท ขาดทุนเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 283 ล้านบาท

• ต้นทุนทางการเงิน -สุทธิ จำนวน 1,723 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 659 ล้านบาท (61.9%) สาเหตุหลักเกิดจากดอกเบี้ยจากสัญญาเช่าดำเนินงานทั้งในส่วนของเครื่องบิน และสิทธิการใช้ที่ดิน อาคาร และสินทรัพย์อื่นๆ รวมจำนวน 498 ล้านบาท จากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 มาใช้ ทั้งนี้ หากไม่รวมรายการดังกล่าว ต้นทุนทางการเงินจะเพิ่มขึ้น 161 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากดอกเบี้ยหุ้นกู้ที่เพิ่มขึ้นจากการออกหุ้นกู้ในระหว่างปี 2562

• กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน ในเดือนกุมภาพันธ์ 2563 บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) เสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุน 888.15 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท ในราคาเสนอขายหุ้นละ 2.50 บาท อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ไม่ได้เข้าซื้อหุ้นเพิ่มทุนจึงทำให้สัดส่วนการถือครองหุ้นของบริษัทฯ ในสายการบินนกแอร์ลดลงจากเดิม 15.94% ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 เป็น 13.28% ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 และรับรู้กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุนจำนวน 206 ล้านบาท

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ถาวร จำนวน 2,981 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,768 ล้านบาท ประกอบด้วย

▪ ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน 2,846 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 2,652 ล้านบาท ในปีนี้มีการตั้งสำรองด้อยค่าของเครื่องบินรวม 14 ลำ รวม 2,846 ล้านบาท โดยเป็นเครื่องบินที่ยังอยู่ในฝูงบินของบริษัทฯ แต่มีแผนการจอดเครื่องบินแบบ Long Term Parking ในปี 2563 จำนวน 12 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบโบอิ้ง B747-400 รวม 6 ลำ จำนวน 1,773 ล้านบาท โบอิ้ง B777-200 รวม 6 ลำ จำนวน 1,073 ล้านบาท ทั้งนี้บริษัทฯ จะยังไม่ปลดระวางเครื่องบิน โดยจะสามารถนำเครื่องบินที่จอดอยู่มาใช้งานได้เมื่อมีความต้องการใช้เครื่องบิน นอกจากนี้ยังสำรองด้อยค่าเพิ่มเติมสำหรับเครื่องบิน B737-400 จำนวน 2 ลำ ที่ปลดระวางในปี 2561 จำนวน 0.1 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีการตั้งสำรองด้อยค่าสำหรับเครื่องบิน 7 ลำ และเครื่องยนต์อะไหล่ 1 เครื่องยนต์ รวม 194 ล้านบาท

▪ ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ 135 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 116 ล้านบาท เนื่องจากมีการสำรองด้อยค่าอะไหล่เครื่องบินหมุนเวียนที่เสียหายและไม่สามารถซ่อมแซมได้เพิ่มขึ้นจากปีก่อน

ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ จำนวน 8,541 ล้านบาท ประกอบด้วย ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Loss) 9,475 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการปรับยอดเงินกู้และสินทรัพย์หนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวด โดยเฉพาะเงินบาทต่อเงินสกุลยูโร เงินเยน และดอลล่าร์สหรัฐฯ อ่อนค่าเมื่อเทียบกับ ณ 31 ธันวาคม 2562 ประกอบกับการปรับหนี้สินตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Gain) 934 ล้านบาท

ผลจากการวัดมูลค่าของเครื่องมือทางการเงินจากการเริ่มใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9

▪ ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 จำนวน 65 ล้านบาท

▪ ผลขาดทุนสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิจำนวน 6,489 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจาก ณ 31 มีนาคม 2563 การป้องกันความเสี่ยงของราคาน้ำมันของบริษัทไม่มีประสิทธิผล เนื่องจากราคาน้ำมันลดลงอย่างต่อเนื่องอย่างมีสาระสำคัญ อันเป็นผลจากสถานการณ์แพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ส่งผลให้บริษัทฯ มีผล

ขาดทุนจากการประกันความเสี่ยงเครื่องมือทางการเงินส่วนที่ไม่มีประสิทธิผลจำนวน 6,263 ล้านบาท เป็นผลขาดทุนจากตราสารอนุพันธ์ทั้งจำนวนรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและเฉพาะกิจการสำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2563

3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มี.ค.	
	2563	2562
เครื่องบิน	431	294
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	211	301
รวม	642	595

ในไตรมาส 1 ของปี 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 642 ล้านบาท ใกล้เคียงกับปีก่อนโดยรายจ่ายเพื่อการลงทุนในไตรมาสนี้ประกอบด้วย

- การลงทุนในเครื่องบินจำนวน 431 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 137 ล้านบาทโดยในไตรมาสนี้ส่วนใหญ่เป็นการซื้ออะไหล่เครื่องบินหมุนเวียน
- การลงทุนในสินทรัพย์ถาวรอื่น ๆ จำนวน 211 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในอุปกรณ์การให้บริการของฝ่ายครัวการบิน และฝ่ายการพาณิชย์สินค้าและไปรษณียภัณฑ์

การจัดหาเงินทุน

ในไตรมาสแรกของปี 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้ดำเนินการจัดหาเงินทุน โดยเบิกใช้วงเงินสินเชื่อ Committed และ Uncommitted Credit Line รวมทั้งสิ้น 19,500 ล้านบาท เพื่อชำระคืนเงินกู้ระยะสั้น หนี้สินตามสัญญาเช่า และใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงาน

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มี.ค.	
	2563	2562
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	(1,085)	3,251
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(251)	(427)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	4,340	(2,848)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน ที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น	186	18
ผลกระทบจากผลขาดทุนจากการด้อยค่าด้านเครดิตที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(17)	-
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง)	3,173	(6)

ในไตรมาส 1 ของปี 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 1,085 ล้านบาท เนื่องจากการขาดทุนจากการดำเนินงาน ในขณะที่ปีก่อนมีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน 3,251 ล้านบาท เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 251 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 176 ล้านบาท และเงินสดสุทธิที่ได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 4,340 ล้านบาท จากการเบิกใช้เงินกู้ระยะสั้น ในขณะที่ปีก่อนมีเงินสดใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 2,848 ล้านบาท จากการจ่ายชำระเงินกู้ระยะสั้นและหนี้สินตามสัญญาเช่าเป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 มีจำนวน 24,836 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 3,173 ล้านบาท

เครื่องบิน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน จำนวน 103 ลำ (รวมเครื่องบินแอร์บัส A320-200 จำนวน 20 ลำ ซึ่งใช้ดำเนินงานโดยบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด) เท่ากับ ณ สิ้นปี 2562 และ ณ 31 มีนาคม 2562 และมีเครื่องบินที่ปลดระวางและรอการขาย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 จำนวน 15 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A340-500 จำนวน 3 ลำ A340-600 จำนวน 6 ลำ A300-600 จำนวน 1 ลำ และเครื่องบินแบบโบอิ้ง B737-400 จำนวน 4 ลำ และ B747-400 จำนวน 1 ลำ

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมจำนวน 338,486 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 83,678 ล้านบาท (32.8%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 มี.ค.2563		31 ธ.ค.2562		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	24,836	7.3	21,663	8.5	+3,173	+14.6
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	33	-	23	-	+10	+43.5
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	16,797	5.0	23,990	9.4	-7,193	-30.0
สินทรัพย์หมุนเวียน	41,666	12.3	45,676	17.9	-4,010	-8.8
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	72,105	21.3	171,116	67.2	-99,011	-57.9
สินทรัพย์สิทธิการใช้	183,661	54.3	-	-	+183,661	-
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ	41,054	12.1	38,016	14.9	+3,038	+8.0
รวมสินทรัพย์	338,486	100.0	254,808	100.0	+83,678	+32.8

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 41,666 ล้านบาท หรือคิดเป็น 12.3% ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 4,010 ล้านบาท (8.8%) โดยมีรายการที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญได้แก่

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เพิ่มขึ้น 3,173 ล้านบาท (14.6%) จากการเบิกใช้วงเงินสินเชื่อ Committed และ Uncommitted Credit Line ในไตรมาส 1 ของปี 2563 เพื่อรักษาสภาพคล่องของบริษัทฯ

- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย เพิ่มขึ้น 10 ล้านบาท (43.5%) สาเหตุหลักเกิดจากการ***รับโอนสินทรัพย์รอการขายเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายประกอบด้วยเครื่องบินโบอิ้ง*** B737-400 1 ***ลำ จำนวน*** 10 ***ล้านบาท***
- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ ลดลง 7,193 ล้านบาท (30.0%) สาเหตุหลักเกิดจากลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่นลดลง 6,941 ล้านบาท (39.7%) จากยอดขายในไตรมาส 1 ของปี 2563 โดยเฉพาะเดือนมีนาคม 2563 ที่ลดลงจากเดือนธันวาคม 2562 อย่างมีสาระสำคัญ

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สุทธิ มีจำนวน 72,105 ล้านบาท หรือคิดเป็น 21.3% ของสินทรัพย์ทั้งหมดลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2562 เป็นจำนวน 99,011 ล้านบาท (57.9%) โดยมีสาเหตุหลักจากการโอนจัดประเภทเครื่องบินเช่าการเงินเป็นสินทรัพย์สิทธิการใช้จำนวน 96,296 ล้านบาท เนื่องจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 มาถือปฏิบัติ ประกอบกับการคิดค่าเสื่อมราคา และการตั้งค่าเผื่อการด้อยค่าของเครื่องบิน

สินทรัพย์สิทธิการใช้ มีจำนวน 183,661 ล้านบาท หรือคิดเป็น 54.3% ของสินทรัพย์ทั้งหมด ซึ่งประกอบด้วยสินทรัพย์ตามสัญญาเช่าเงินทุน และภาระผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสัญญาเช่าดำเนินงานสินทรัพย์ถาวรอื่น ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 เรื่อง สัญญาเช่า ตามที่กล่าวไว้ข้างต้น

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 41,054 ล้านบาท หรือคิดเป็น 12.1% ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้น จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 3,038 ล้านบาท (8.0%) สาเหตุหลักเกิดจาก

- สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์ระยะยาวเพิ่มขึ้นจำนวน 1,126 ล้านบาท ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 เรื่องเครื่องมือทางการเงิน ตามที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น
- เงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินเพิ่มขึ้นจำนวน 1,735 ล้านบาท (13.3%) เป็นเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่าที่ผู้ให้เช่าเรียกเก็บเป็นประกันในการบำรุงรักษาเครื่องยนต์เครื่องบินตามสภาพการบิน และเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องยนต์ตามตารางการบำรุงรักษา

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) ในไตรมาส 1 ของปี 2563 เท่ากับร้อยละ -7.0 ลดลงจากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ซึ่งเท่ากับร้อยละ 0.6

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 หนี้สินรวมของ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีจำนวน 350,946 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 107,904 ล้านบาท (44.4%) โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 มี.ค. 2563		31 ธ.ค. 2562		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)	66,170	18.8	60,028	24.7	+6,142	+10.2
หนี้สินระยะยาว						
หุ้นกู้	74,108	21.1	74,108	30.5	-	-
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	-	-	46,456	19.1	-46,456	-100.0
เงินกู้ยืมระยะยาว	23,101	6.6	23,288	9.6	-187	-0.8
หนี้สินตามสัญญาเช่า	145,266	41.4	-	-	+145,266	-
รวมหนี้สินระยะยาว	242,475	69.1	143,852	59.2	+98,623	+68.6
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	42,301	12.1	39,162	16.1	+3,139	+8.0
รวมหนี้สิน	350,946	100.0	243,042	100.0	+107,904	+44.4

หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 35,681 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 18.8 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 6,142 ล้านบาท (10.2%) สาเหตุหลักเกิดจาก

- เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินและเงินกู้ยืมระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกันเพิ่มขึ้น 12,500 ล้านบาท จากการเบิกใช้วงเงินสินเชื่อ Committed และ Uncommitted Credit Line กับสถาบันการเงินในประเทศในไตรมาส 1 ของปี 2563 รวมทั้งสิ้น 19,500 ล้านบาท
- หนี้สินตราสารอนุพันธ์ระยะสั้นเพิ่มขึ้นจำนวน 6,669 ล้านบาท ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 เรื่องเครื่องมือทางการเงิน ทั้งนี้ส่วนใหญ่เป็นหนี้สินตามสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน
- รายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้ลดลง 11,133 ล้านบาท จากยอดขายที่ลดลง
- เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่นลดลง 1,731 ล้านบาท ตามปริมาณการผลิตที่ลดลง

หนี้สินระยะยาว (รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 35,681 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 69.1 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้น 98,623 ล้านบาท (68.6%) สาเหตุหลักจากการบันทึกหนี้สินตามสัญญาเช่าตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 เรื่องสัญญาเช่าที่มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563 เป็นต้นไป จำนวน 94,318 ล้านบาท และการปรับปรุงการวัดมูลค่าหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่จากการเปลี่ยนแปลงของการจ่ายชำระค่าเช่าผันแปรที่ขึ้นอยู่กับอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงเพิ่มขึ้น 610 ล้านบาท หากไม่รวมรายการดังกล่าว หนี้สินระยะยาวเพิ่มขึ้น 3,695 ล้านบาท จากผลจากการอ่อนค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุลยูโร เงินเยน และดอลล่าร์สหรัฐฯ ณ 31 มีนาคม 2563 เมื่อเทียบกับ ณ วันสิ้นงวดของปี 2562 ทำให้หนี้สินระยะยาวเมื่อคิดเป็นเงินบาทมียอดเพิ่มขึ้นจำนวน 10,196 ล้านบาท แต่มีการจ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะยาว และหนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบินรวมจำนวน 6,501 ล้านบาท

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 12.1 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้น 3,139 ล้านบาท (8.0%) สาเหตุหลักเกิดจากประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 2,048 ล้านบาท จากประมาณการค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยานรายการสำรองค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่นๆ สำหรับรายการซ่อมที่จะต้องจ่ายใน

อนาคตตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และการบันทึกหนี้สินตราสารอนุพันธ์จำนวน 892 ล้านบาท ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 เรื่องเครื่องมือทางการเงิน

ณ สิ้นไตรมาส 1 ของปี 2563 บริษัทฯ มีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) เพิ่มขึ้นจาก 12.5 เท่า ณ 31 ธันวาคม 2562 เป็น -20.7 เท่า และมีอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ -28.2 เท่า เพิ่มขึ้นจาก ณ สิ้นปี 2562 ที่เท่ากับ 20.8 เท่า

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน -12,460 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 24,226 ล้านบาท (205.9%) สาเหตุหลักเกิดจากผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยมีขาดทุนในไตรมาสนี้

สภาพคล่อง

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 24,836 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 7.3 ของสินทรัพย์รวม สูงกว่า ณ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 3,173 ล้านบาท หรือร้อยละ 14.6 โดยในไตรมาสแรกของปี 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้เบิกใช้วงเงินสินเชื่อทั้ง Committed Credit Line ล้านบาท และ Uncommitted Credit Line รวมจำนวน 19,500 ล้านบาท จากสถาบันการเงินอื่นและจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน เพื่อเสริมสภาพคล่องอันเกิดจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ที่ส่งผลต่อรายได้ของบริษัทฯ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศประมาณ 90% ลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

สรุปผลการดำเนินงานงบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ในไตรมาสที่ 1 ของปี 2563 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) มีรายได้รวมทั้งสิ้น 37,130 ล้านบาท ต่ำกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 10,191 ล้านบาท หรือ 21.5% สาเหตุสำคัญเนื่องจากทั้งรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าลดลง 9,131 ล้านบาท หรือ 21.4% เป็นผลจากปริมาณการผลิตและการขนส่งลดลง ประกอบกับรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยลดลงจากการแข็งค่าของเงินบาทต่อสกุลเงินรายได้หลักทำให้รายได้เมื่อคำนวณเป็นเงินบาทลดลง นอกจากนี้รายได้การบริการอื่นๆ ลดลง 976 ล้านบาท หรือ 23.4% สำหรับค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 41,309 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 6,943 ล้านบาท (14.4%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายดำเนินงานโดยส่วนใหญ่ลดลงตามปริมาณการผลิตและปริมาณการขนส่งที่ลดลง ส่งผลให้ขาดทุนจากการดำเนินงาน 4,179 ล้านบาท ขาดทุนเพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 3,248 ล้านบาท (348.9%)

นอกจากนี้ ในไตรมาสแรกของปี 2563 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียว ประกอบด้วย

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ถาวรจำนวน 2,981 ล้านบาท
- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 จำนวน 6,222 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการตั้งค่าเผื่อการด้อยค่าของลูกหนี้ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด จำนวน 6,157 ล้านบาท
- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเงินลงทุนจำนวน 2,144 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการสำรองด้อยค่าเงินลงทุนในบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ทั้งจำนวน 1,800 ล้านบาท เนื่องจากประเมินผลประกอบการของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ซึ่งมีผลขาดทุนสะสมต่อเนื่องจนมีผลขาดทุนเกินทุน ประกอบกับการพิจารณาผลกระทบจากการแพร่

ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ที่มีต่อธุรกิจสายการบิน บริษัทฯ ประเมินว่ามีข้อบ่งชี้ที่อาจเกิดการด้อยค่าในเงินลงทุนใน บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด บริษัทฯ พิจารณามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของเงินลงทุนดังกล่าวพบว่ามีมูลค่าต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีสุทธิ บริษัทฯ จึงพิจารณาตั้งค่าเผื่อการด้อยค่าในเงินลงทุนดังกล่าวทั้งจำนวน

นอกจากนี้ ผลกระทบจากการแพร่ระบาดของของเชื้อไวรัส COVID-19 กระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย บริษัทฯ พิจารณาว่าจากสถานการณ์ดังกล่าวนำมาซึ่งข้อบ่งชี้ที่จะเกิดการด้อยค่าในเงินลงทุนของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และพิจารณามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของเงินลงทุนดังกล่าว พบว่ามีมูลค่ายุติธรรม 391 ล้านบาท ซึ่งต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีสุทธิ บริษัทฯ จึงตั้งค่าเผื่อการด้อยค่าเงินลงทุนใน บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) จำนวน 344 ล้านบาท

- ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 8,042 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการตีมูลค่าทางบัญชีรวมหนี้สินตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16
- ผลขาดทุนสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิ จำนวน 6,489 ล้านบาท ตามที่กล่าวไว้ข้างต้น

บริษัทฯ มีผลการดำเนินงานขาดทุนสุทธิ 30,255 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีกำไร 97 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 13.86 บาท ในขณะที่ปีก่อนมีกำไรต่อหุ้น 0.04 บาท

กำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ถาวร ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเงินลงทุน ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 ผลขาดทุนสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิ และกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (EBITDA) มีจำนวน 4,343 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 188 ล้านบาท (4.1%) โดยมี EBITDA Margin เท่ากับ 11.7% เปรียบเทียบกับปีก่อนที่เท่ากับ 9.6%

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

		ม.ค.-มี.ค.			
		2563	2562	เปลี่ยนแปลง	
				ล้านบาท	%
รายได้รวม		37,130	47,321	-10,191	-21.5
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน		29,424	38,049	-8,625	-22.7
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์		4,143	4,649	-506	-10.9
- รายได้การบริการอื่นๆ		3,194	4,170	-976	-23.4
- อื่นๆ		369	453	-84	-18.5
ค่าใช้จ่ายรวม		41,309	48,252	-6,943	-14.4
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน		10,650	13,046	-2,396	-18.4
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน		29,013	34,140	-5,127	-15.0
- ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ		1,646	1,066	+580	+54.4
ขาดทุนจากการดำเนินงาน		(4,179)	(931)	-3,248	-348.9
หัก ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ถาวร		2,981	213	+2,768	-
หัก ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเงินลงทุน		2,144	-	+2,144	-
หัก ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9		6,222	-	+6,222	-
บวก กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ		(8,042)	1,377	-9,419	-684.0
หัก ผลขาดทุนสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิ		6,489	-	+6,489	-
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้		(30,057)	233	-30,290	-
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ		(30,255)	97	-30,352	-
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่		(30,255)	97	-30,352	-
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น	(บาท)	(13.86)	0.04	-13.90	-
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ					
EBITDA	(ล้านบาท)	4,343	4,531	-188	-4.1
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	3.49	4.96	-1.47	-29.6
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	18,815	21,280	-2,465	-11.6
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	13,447	17,161	-3,714	-21.6
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	71.5	80.6		-9.1
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-ก.ม.)	2.07	2.17	-0.10	-4.6
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	882	996	-114	-11.4
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	467	531	-64	-12.1
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	53.0	53.3		-0.3
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	122,167	144,051	-21,884	-15.2
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-กม.)	8.39	8.17	+0.22	+2.7
เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 31 มี.ค.	(ลำ)	83	83	-	-
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	75,642	88,560	-12,918	-14.6
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	11.0	13.1	-2.1	-16.0
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		31.2859	31.6112	-0.3253	-1.0
1 EUR : THB		34.4861	35.9008	-1.4147	-3.9
100 JPY : THB		28.7338	28.7103	+0.0235	+0.1
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	77.48	81.07	-3.59	-4.4

หมายเหตุ : EBITDA = รายได้ (ไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ถาวร ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเงินลงทุน ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 ผลขาดทุนสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิ และขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ)

สินทรัพย์ งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีสินทรัพย์รวมจำนวน 337,812 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 77,790 ล้านบาท (29.9%) สาเหตุหลักเกิดจาก

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	31 มี.ค.2563		31 ธ.ค.2562		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	23,992	7.1	20,873	8.0	+3,119	+14.9
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	33	-	23	-	+10	+43.5
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	19,296	5.7	29,363	11.3	-10,067	-34.3
สินทรัพย์หมุนเวียน	43,321	12.8	50,259	19.3	-6,938	-13.8
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	72,073	21.3	171,083	65.8	-99,010	-57.9
สินทรัพย์สิทธิการใช้	176,234	52.2	-	-	+176,234	-
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ	46,184	13.7	38,680	14.9	+7,504	+19.4
รวมสินทรัพย์	337,812	100.0	260,022	100.0	+77,790	+29.9

- สินทรัพย์หมุนเวียนลดลงจำนวน 6,938 ล้านบาท (13.8%) สาเหตุหลักเกิดจากสินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ ลดลง 10,067 ล้านบาท (34.3%) จากการตั้งค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตของลูกหนี้ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด จำนวน 6,157 ล้านบาท ประกอบกับยอดขายลดลง อย่างไรก็ตามเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น 3,119 ล้านบาท (14.9%) จากการเบิกใช้วงเงินสินเชื่อ Committed และ Uncommitted Credit Line และมีลูกหนี้ตามสัญญาเช่าช่วงเครื่องบิน A320-200 กับบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด เพิ่มขึ้น 1,397 ล้านบาท ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16
- ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สุทธิ ลดลงจำนวน 99,010 ล้านบาท (57.9%) สาเหตุหลักมาเกิดจากการโอนจัดประเภทเครื่องบินเช่าการเงินเป็นสินทรัพย์สิทธิการใช้จำนวน 96,296 ล้านบาท เนื่องจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 มาถือปฏิบัติ ประกอบกับการคิดค่าเสื่อมราคา และการตั้งค่าเผื่อการด้อยค่าของเครื่องบิน
- สินทรัพย์สิทธิการใช้ เพิ่มขึ้น 176,234 ล้านบาท ซึ่งประกอบด้วยสินทรัพย์ตามสัญญาเช่าเงินทุนและสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสัญญาเช่าดำเนินงานสินทรัพย์ถาวรอื่น ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 เรื่องสัญญาเช่า
- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ เพิ่มขึ้นจำนวน 7,504 ล้านบาท (19.4%) สาเหตุหลักเกิดจากลูกหนี้ตามสัญญาเช่าไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 6,471 ล้านบาท จากลูกหนี้ตามสัญญาเช่าช่วงเครื่องบิน A320-200 กับบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์ระยะยาวเพิ่มขึ้นจำนวน 1,126 ล้านบาท เงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินเพิ่มขึ้นจำนวน 1,783 ล้านบาท แต่เงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วมลดลงรวม 2,144 ล้านบาท จากการตั้งค่าเผื่อการด้อยค่าเงินลงทุนในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) และบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

หนี้สิน งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีหนี้สินรวมจำนวน 350,449 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 109,594 ล้านบาท (45.5%) สาเหตุหลักเกิดจาก

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	31 มี.ค. 2563		31 ธ.ค. 2562		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ หนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของ หนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)	66,080	18.9	58,242	24.2	+7,838	+13.5
หนี้สินระยะยาว						
หุ้นกู้	74,108	21.2	74,108	30.8	-	-
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	-	-	46,456	19.3	-46,456	-100.0
เงินกู้ยืมระยะยาว	23,101	6.6	23,288	9.6	-187	-0.8
หนี้สินตามสัญญาเช่า	145,248	41.4	-	-	+145,248	-
รวมหนี้สินระยะยาว	242,457	69.2	143,852	59.7	+98,605	+68.5
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	41,912	11.9	38,761	16.1	+3,151	+8.1
รวมหนี้สิน	350,449	100.0	240,855	100.0	+109,594	+45.5

- หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้น 7,838 ล้านบาท (13.5%) สาเหตุหลักเกิดจากเงินกู้ระยะสั้นจากสถาบันการเงินและเงินกู้ยืมระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกันเพิ่มขึ้น หนี้สินตราสารอนุพันธ์ระยะสั้นเพิ่มขึ้น รายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้ลดลง

- หนี้สินระยะยาวเพิ่มขึ้น 98,605 ล้านบาท (68.5%) จากการบันทึกหนี้สินตามสัญญาเช่า เงินบาทอ่อนค่าทำให้หนี้สินระยะยาวเพิ่มขึ้น แต่มีการจ่ายชำระคืนเงินกู้ส่วนหนึ่ง

- หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ เพิ่มขึ้น 3,151 ล้านบาท (8.1%) สาเหตุหลักเกิดจากประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 1,928 ล้านบาท และการบันทึกหนี้สินตราสารอนุพันธ์จำนวน 892 ล้านบาท

ส่วนของผู้ถือหุ้น งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน -12,637 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 31,804 ล้านบาท (165.9%) สาเหตุหลักเกิดจากผลขาดทุนจากการดำเนินงานของบริษัทฯ ในไตรมาสนี้

4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

อุตสาหกรรมการบินต้องปรับตัวอย่างมากภายหลังสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 การลดการเดินทางแบบฉับพลันทันทีและเหตุการณ์ดังกล่าวคาดว่าจะดำรงอยู่เป็นเวลานาน ส่งผลในทางลบต่ออุตสาหกรรมการบินทั้งในด้านรายได้ ผลกำไร และสถานะการเงินของสายการบินต่างๆ และหากแม้สถานการณ์ผ่อนคลายแล้วคาดว่าจะยังมีผลกระทบต่อรูปแบบการเดินทางในอนาคตในขณะที่ยังไม่มีวัคซีนหรือยารักษา เช่น การปรับพฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสารโดยลดความถี่ในการเดินทางเท่าที่จำเป็นเพื่อลดความเสี่ยงในการติดเชื้อ การลดจำนวนที่นั่งของเครื่องบินเพื่อรักษาระยะห่างทางสังคมตามข้อกำหนด เป็นต้น ซึ่งจะมีผลกระทบทางลบต่อรายได้โดยตรง ธุรกิจการบินจึงจำเป็นต้องบริหารจัดการในการสร้างสมดุลระหว่างรายได้ที่อาจเติบโตได้ยากในอนาคต กับต้นทุนที่เพิ่มขึ้น

ตามที่ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้มีการห้ามอากาศยานทำการบินเข้าสู่ประเทศไทยเป็นการชั่วคราวมาตั้งแต่วันที่ 3 เมษายน 2563 เพื่อสนับสนุนการป้องกันและควบคุมการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 นั้น ในเดือนกรกฎาคม 2563 สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคดังกล่าวยังคงมีความรุนแรงในต่างประเทศ จึงจำเป็นต้องกำหนดมาตรการจำกัดการเดินทางเข้ามาในราชอาณาจักร ให้สอดคล้องกับความสามารถในการจัดการคัดกรองของพนักงานเจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงานควบคุมโรคติดต่อตามมาตรการป้องกันโรค และเพื่อการควบคุมและป้องกันมิให้เกิดการแพร่ระบาดระลอกใหม่ในประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ นั้น บริษัทฯ จึงมีความจำเป็นต้องขยายเวลาหยุดทำการบินชั่วคราวตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2563 เป็นต้นไป และยังคงทำการบินในเที่ยวบินพิเศษในเส้นทางระหว่างประเทศเพื่อรับคนไทยกลับบ้าน รวมทั้งให้บริการเที่ยวบินขนส่งสินค้าและผลผลิตทางการเกษตรเพื่อช่วยเหลือเกษตรกรไทย

อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังอยู่ระหว่างการพิจารณาและประเมินสถานการณ์ เพื่อกลับมาทำการบินทันทีเมื่อสถานการณ์คลี่คลายลง โดยบริษัทฯ ได้ติดตามสถานการณ์จากทั่วโลกอย่างใกล้ชิด และยังพิจารณามาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ของแต่ละประเทศ มาตรการปิดประเทศ (Lock Down) และความต้องการในการเดินทางของผู้โดยสาร

นอกจากนี้ ในไตรมาส 2 ของปี 2563 มีเหตุการณ์สำคัญต่อการดำเนินงานของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ดังนี้

- วันที่ 19 พฤษภาคม 2563 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบให้ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินการตามแผนฟื้นฟูธุรกิจภายใต้กระบวนการฟื้นฟูกิจการของศาลล้มละลายกลาง

- วันที่ 22 พฤษภาคม 2563 กระทรวงการคลังได้ลดสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ลงต่ำกว่าร้อยละ 50 ของจำนวนหุ้นที่ออกและเรียกชำระแล้วทั้งหมดของบริษัทฯ โดยจำหน่ายหุ้นคิดเป็นร้อยละ 3.17 ของจำนวนหุ้นที่ออกและเรียกชำระแล้วทั้งหมดของบริษัทฯ ให้แก่กองทุนรวมวายุภักษ์หนึ่ง โดยกระทรวงการคลังยังคงเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ และถือหุ้นคิดเป็นร้อยละ 47.86 ของจำนวนหุ้นที่ออกและเรียกชำระแล้วทั้งหมดของบริษัทฯ ทั้งนี้ ภายหลังการลดสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ของกระทรวงการคลังดังกล่าว บริษัทฯ จะหลุดฟ้นจากสภาพการเป็นรัฐวิสาหกิจตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

- คณะกรรมการบริษัทฯ ในการประชุมเมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2563 และวันที่ 25 พฤษภาคม 2563 ได้มีมติอนุมัติให้บริษัทยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการ และให้เสนอผู้จัดทำแผนฟื้นฟูกิจการ (“ผู้ทำแผน”) ต่อศาลล้มละลายกลาง ภายใต้พระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 โดยในวันที่ 26 พฤษภาคม 2563 บริษัทได้ยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการของ

บริษัทและเสนอผู้ทำแผนต่อศาลล้มละลายกลาง และในวันที่ 27 พฤษภาคม 2563 ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งรับคำร้องขอฟื้นฟูกิจการไว้พิจารณาแล้ว ทำให้บริษัทฯ อยู่ภายใต้สภาวะบังคับชั่วคราว (Automatic Stay) และให้ทำธุรกรรมบางอย่างได้เท่าที่จำเป็นให้การดำเนินการค้าตามปกติของบริษัทฯ สามารถดำเนินต่อไปได้เท่านั้น โดยศาลล้มละลายกลางได้กำหนดวันนัดไต่สวนคำร้องขอฟื้นฟูกิจการในวันที่ 17 สิงหาคม 2563 รายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4

การเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการแม้จะเป็นการดำเนินการภายใต้พระราชบัญญัติล้มละลาย แต่ไม่ได้มีจุดมุ่งหมายในการเลิกหรือชำระบัญชีบริษัทฯ หรือไม่ได้มุ่งหมายให้บริษัทฯ ต้องตกเป็นบุคคลล้มละลายแต่อย่างใด ในทางตรงกันข้าม การเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการภายใต้กฎหมายครั้งนี้ จะช่วยให้บริษัทฯ สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ของแผนฟื้นฟูธุรกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพตามขั้นตอนต่างๆ ซึ่งมีกฎหมายรองรับ และให้ความคุ้มครองอย่างเป็นธรรมแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย อีกทั้งบริษัทฯ ยังสามารถประกอบธุรกิจปกติต่อไปได้ตลอดระยะเวลาที่อยู่ในกระบวนการฟื้นฟูกิจการ ไม่ว่าจะเป็นการให้บริการขนส่งผู้โดยสารไปยังจุดหมายปลายทางของบริษัทฯ หรือการขนส่งสินค้าไปรษณียภัณฑ์อย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะดำเนินการควบคู่ไปกับการฟื้นฟูองค์กรเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพในการดำเนินงานและพัฒนาคุณภาพของผลิตภัณฑ์และการบริการให้ดียิ่งขึ้นต่อไป

5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		ม.ค.-มี.ค.			
		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2563	2562	2563	2562
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)					
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.50	0.82	0.52	0.91
อัตราส่วนสภาพคล่อง (รวมวงเงินกู้หมุนเวียน)	เท่า	0.52	0.89	0.54	0.97
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)					
อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน	ร้อยละ	(12.10)	(1.66)	(11.24)	(1.97)
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ	ร้อยละ	(59.57)	0.91	(81.35)	0.20
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	-	2.07	-	0.33
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)					
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	(6.98)	0.64	(9.48)	0.49
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)					
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	(20.74)	6.25	(20.45)	4.84
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	(28.17)	10.34	(27.73)	7.97
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	2.44	4.20	2.54	4.11
อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA	เท่า	74.93	49.60	75.17	50.85
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน	เท่า	0.53	1.05	0.62	1.04

ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

อัตราส่วนสภาพคล่อง (Current Ratio)

= สินทรัพย์หมุนเวียน (ไม่รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย) / หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้)

อัตราส่วนสภาพคล่อง (รวมวงเงินกู้หมุนเวียน) (Current Ratio Included Committed Credit Line)

= (สินทรัพย์หมุนเวียน (ไม่รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย) +วงเงินกู้หมุนเวียน) / หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้)

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

= กำไร(ขาดทุน) จากการดำเนินงาน/รายได้รวม(ไม่รวมอัตราแลกเปลี่ยนและกำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน)

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

= กำไร(ขาดทุน)สุทธิ / รายได้รวม(ไม่รวมอัตราแลกเปลี่ยนและกำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน)

อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity)

= กำไร(ขาดทุน)สุทธิ / ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Total Asset)

= กำไร(ขาดทุน)ก่อนหักดอกเบี้ยและภาษี / 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 กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยน กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ถาวร ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเงินลงทุน ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 ผลขาดทุนสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิ (EBITDA) / ดอกเบี้ยจ่าย

อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA (Net Debt to EBITDA)

= (หนี้สินรวม – เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด) / EBITDA

อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (Debt Service Coverage Ratio)

= EBITDAR / (การชำระคืนหนี้สินระยะยาว + ดอกเบี้ยจ่าย + ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่)