

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับปี 2563 สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 ของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

1. บทสรุปผู้บริหาร

ตั้งแต่ต้นปี 2563 สถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ 2019 (COVID-19) ที่ขยายวงกว้างไปทั่วโลก ทำให้รัฐบาลหลายประเทศจำเป็นต้องใช้มาตรการปิดเมืองครั้งใหญ่ (Great Lockdown) เพื่อจำกัดการแพร่ระบาด โดยการควบคุมและจำกัดการเดินทางทั้งภายในและระหว่างประเทศอย่างเข้มงวด รวมทั้งการใช้มาตรการสร้างระยะห่างทางสังคม หรือ Social Distancing ส่งผลให้การเชื่อมโยงระหว่างกิจกรรมทางเศรษฐกิจของประเทศต่างๆ ทั่วโลกหยุดชะงักพร้อมกัน ซึ่งธนาคารโลก (World Bank) ประเมินว่า เศรษฐกิจโลกปีนี้จะหดตัวราว 5.2% ซึ่งเป็นภาวะถดถอยครั้งใหญ่ที่สุดในรอบ 80 ปี แต่เนื่องจากโรคระบาดได้สร้างความเสียหายต่อระบบเศรษฐกิจของนานาประเทศทั่วโลก จึงอาจถือได้ว่าวิกฤตครั้งนี้ร้ายแรงสุดในรอบ 150 ปี ถึงแม้ว่ารัฐบาลประเทศต่างๆ ได้มีความพยายามออกมาตรการเยียวยาเพื่อช่วงพวยเศรษฐกิจแล้วก็ตาม

อุตสาหกรรมการบินของโลกในปี 2563 ได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงเป็นประวัติการณ์ จากมาตรการควบคุมและจำกัดการเดินทางของหลายประเทศ ทำให้ทุกสายการบินต้องหยุดดำเนินการบินตามปกติ โดยข้อมูลของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารรวม (ASK) ลดลงจากปีก่อน 56.5% และปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) รวมลดลง 65.9% โดยมีปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเส้นทางระหว่างประเทศ ลดลงถึง 75.6% นอกจากนี้ องค์การบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้ประมาณการรายได้ที่ลดลงของสายการบินทั่วโลกถึง 371 พันล้านเหรียญสหรัฐ ในขณะที่มีภาระต้นทุนอยู่เป็นจำนวนมาก เช่น ค่าใช้จ่ายพนักงาน ค่าเช่าเครื่องบิน ทำให้สายการบินประสบปัญหาขาดสภาพคล่องอย่างรุนแรง รัฐบาลของหลายประเทศต้องออกมาตรการต่างๆ เพื่อช่วยเหลือ ไม่ว่าจะเป็นการเพิ่มทุนหรือการค้ำประกันเงินทุน

การระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 กระทบต่อเศรษฐกิจไทยในปี 2563 อย่างมากเช่นเดียวกัน โดยเฉพาะภาคการท่องเที่ยวที่ถือเป็นรายได้หลักของเศรษฐกิจไทยมีส่วนถึง 16% ของ GDP ในปี 2562 โดยเป็นรายได้จากนักท่องเที่ยวต่างชาติ 10% ของ GDP ซึ่งคิดเป็น 61% จากรายได้ท่องเที่ยวทั้งหมด ในขณะที่ปี 2563 มีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติลดลงจากปีก่อนถึง 83.2% เนื่องจากการห้ามอากาศยานทำการบินเข้าสู่ประเทศในช่วงปลายเดือนมีนาคม-มิถุนายน 2563 โดยให้มีการทำการบินเฉพาะเที่ยวบินพิเศษเท่านั้น อย่างไรก็ตาม ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2563 เป็นต้นมา ได้เริ่มมีการอนุญาตให้ทำการบินด้วยเที่ยวบินกึ่งพาณิชย์ แต่ด้วยขั้นตอนของการอนุญาตเดินทางเข้าประเทศทำให้ยังไม่มีผู้โดยสารเดินทางในเส้นทางระหว่างประเทศมากนัก ส่วนการท่องเที่ยวในประเทศ รัฐบาลได้มีมาตรการกระตุ้นการท่องเที่ยวในประเทศ โดยเมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2563 คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบมาตรการกระตุ้นการท่องเที่ยว 2 โครงการ คือ โครงการ “กำลังใจ” และ “เราเที่ยวด้วยกัน” ซึ่งช่วยกระตุ้นการท่องเที่ยวในช่วงครึ่งปีหลังได้บ้าง อย่างไรก็ตาม ในช่วงปลายปี จากสถานการณ์การระบาดระลอกใหม่ ซึ่งกระจายเป็นวงกว้างและเร็วกว่าการระบาดรอบแรก ส่งผลให้สถานการณ์การท่องเที่ยวในช่วงปลายไตรมาสที่ 4 ของปี 2563 เกิดการหยุดชะงัก นอกจากนี้การประกาศงดกิจกรรมส่งท้ายปีเก่าต้อนรับปีใหม่ส่งผลต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวทั่วประเทศ สำหรับภาคการส่งออกของไทยเริ่มฟื้นตัวดีขึ้นตั้งแต่ช่วงกลางปี 2563 เพราะได้รับผลดีจากเศรษฐกิจโลกที่ฟื้นตัวขึ้น ทำให้มีการนำเข้าสินค้ามาผลิตเพื่อส่งออกเพิ่มขึ้น

จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ตั้งแต่ต้นปี 63 ดังกล่าว บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) และบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยได้ทยอยปรับลดเที่ยวบินให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทางที่ลดลงตั้งแต่ปลายเดือนกุมภาพันธ์ 2563 จนกระทั่งหยุดทำการบินเส้นทางระหว่างประเทศในเชิงพาณิชย์ทุกเส้นทางเป็นการชั่วคราวตั้งแต่เดือนเมษายน 2563 เป็นต้นมา เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของทางราชการแต่ละประเทศ โดยให้บริการขนส่งสินค้าในบางเส้นทางรวมทั้งการจัดเที่ยวบินพิเศษเพื่อนำคนไทยกลับบ้านเท่านั้น การยกเลิกเที่ยวบินเป็นการชั่วคราว ส่งผลกระทบต่อรายได้รวมอย่างมีสาระสำคัญ คณะกรรมการบริษัทฯ ในการประชุมเมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2563 และวันที่ 25 พฤษภาคม 2563 จึงมีมติอนุมัติให้บริษัทฯ ยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการต่อศาลล้มละลายกลาง โดยมีวัตถุประสงค์ให้การเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการในครั้งนี้ จะช่วยให้บริษัทฯ สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ของแผนฟื้นฟูได้อย่างมีประสิทธิภาพตามขั้นตอนต่างๆ ที่มีกฎหมายรองรับและให้ความคุ้มครองแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องอย่างเป็นธรรม ทั้งบริษัทฯ ยังสามารถประกอบธุรกิจต่อไปได้ในระหว่างที่อยู่ในกระบวนการฟื้นฟูกิจการไม่ว่าจะเป็นกระบวนการขนส่งผู้โดยสารไปยังจุดหมายปลายทางของการบินไทยในประเทศต่างๆ หรือการขนส่งสินค้าไปรษณีย์ภัณฑ์อย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะดำเนินการควบคู่ไปกับการฟื้นฟูองค์กรเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพในการดำเนินงานและพัฒนาคุณภาพของผลิตภัณฑ์และบริการให้ดียิ่งขึ้นต่อไป

โดยในปี 2563 มีเหตุการณ์สำคัญต่อการดำเนินงานของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ดังนี้

- วันที่ 19 พฤษภาคม 2563 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบให้ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินการตามแผนฟื้นฟูธุรกิจภายใต้กระบวนการฟื้นฟูกิจการของศาลล้มละลายกลาง
- วันที่ 22 พฤษภาคม 2563 กระทรวงการคลังได้ลดสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ลงต่ำกว่าร้อยละ 50 ของจำนวนหุ้นที่ออกและเรียกชำระแล้วทั้งหมดของบริษัทฯ โดยจำหน่ายหุ้นร้อยละ 3.17 ให้แก่กองทุนรวมวายุภักษ์หนึ่ง อย่างไรก็ตามกระทรวงการคลังยังคงเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ และถือหุ้นคิดเป็นร้อยละ 47.86 ของจำนวนหุ้นที่ออกและเรียกชำระแล้วทั้งหมด ซึ่งภายหลังการลดสัดส่วนการถือหุ้นดังกล่าว บริษัทฯ ได้พ้นสภาพจากการเป็นรัฐวิสาหกิจตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
- คณะกรรมการบริษัทฯ ในการประชุมเมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2563 และวันที่ 25 พฤษภาคม 2563 ได้มีมติอนุมัติให้บริษัทฯ ยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการ และให้เสนอผู้จัดทำแผนฟื้นฟูกิจการต่อศาลล้มละลายกลาง ภายใต้พระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 โดยเมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2563 บริษัทฯ ได้ยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการต่อศาลล้มละลายกลาง และเมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2563 ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งรับคำร้องขอฟื้นฟูกิจการทำให้บริษัทฯ อยู่ภายใต้สถานะบังคับชั่วคราว (Automatic Stay) และให้ทำธุรกรรมบางอย่างได้เท่าที่จำเป็นเพื่อให้การดำเนินการค้าตามปกติของบริษัทฯ สามารถดำเนินต่อไปได้เท่านั้น โดยศาลล้มละลายกลางได้กำหนดวันนัดไต่สวนคำร้องขอฟื้นฟูกิจการในวันที่ 17 สิงหาคม 2563
- วันที่ 14 กันยายน 2563 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งให้บริษัทฯ ดำเนินการฟื้นฟูกิจการ และตั้งผู้ทำแผนตามที่บริษัทฯ เสนอ ได้แก่ พลอากาศเอกชัยพฤกษ์ ดิษยะศริน นายจักรกฤษณ์ พาราพันธกุล นายพีระพันธุ์ สาลีรัฐวิภาค นายบุญทักษ์ หวังเจริญ นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ และนายชาญศิลป์ ตรีนุชกร ร่วมกับ บริษัท อีวาย คอร์ปอเรทแอนด์ไวซอรี่ เซอร์วิส จำกัด โดยขณะนี้คณะผู้ทำแผนอยู่ระหว่างการดำเนินการจัดทำแผนฟื้นฟูกิจการ

ตลอดปี 2563 บริษัทฯ ได้ดำเนินมาตรการเพื่อลดค่าใช้จ่ายเพื่อบรรเทาผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 อย่างต่อเนื่อง ได้แก่ การลดค่าใช้จ่ายโดยเฉพาะอย่างยิ่งค่าใช้จ่ายบุคลากรทั้งการลดเงินเดือน และค่าตอบแทนผู้บริหารระดับสูง และขอความร่วมมือให้พนักงานร่วมโครงการลาหยุดโดยไม่รับเงินเดือนและค่าตอบแทน (Together We Can) นอกจากนี้ ได้มีโครงการร่วมใจเสียสละเพื่อองค์กร 2 โครงการ ได้แก่ โครงการร่วมใจจากองค์กร Mutual Separation Plan A (“MSP A”) และ โครงการลาระยะยาว (“LW20”) เพื่อลดค่าใช้จ่ายให้บริษัทสามารถดำรงเงินสดในมือให้เพียงพอในการดำเนินกิจการระหว่างที่ไม่มีกระแสเงินสดรับจากการดำเนินธุรกิจการบินปกติและจากแหล่งเงินทุนอื่น ประกอบกับการชะลอการลงทุน และการจัดซื้อจัดจ้าง ปรับลดค่าใช้จ่ายที่ไม่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการ และความปลอดภัย และหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด นอกจากนี้ ยังมุ่งหารายได้เพิ่มจากธุรกิจที่ไม่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสาร โดยการเจาะตลาดลูกค้าภาคพื้นให้มากขึ้น ได้แก่

- โครงการออร์รอยล์ฟ้า ไม่บินก็ฟินได้ เพื่อให้ลูกค้าได้สัมผัสรสชาติอาหารเหมือนให้บริการบนเครื่องบิน โดยให้บริการอาหารนานาชาติที่นำเสิร์ฟบนเครื่องบินเฉพาะ Business Class และ First Class ที่สำนักงานใหญ่การบินไทย และสำนักงานสลิสม นอกจากนี้ ฝ่ายครัวการบินยังได้เปิดตัว ปาท่องโก๋ สังขยา มันม่วง ที่ได้รับการตอบรับเป็นอย่างดี อีกด้วย

- โครงการ Thai Flying Experience & Beyond โดยเปิดโอกาสให้ผู้สนใจเข้าเยี่ยมชมและทดลองทำการบินกับเครื่องฝึกบินจำลอง (Flight Simulator) เพื่อสร้างประสบการณ์จริงด้านการบิน

- บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ร่วมกับการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย จัดเที่ยวบินพิเศษ TG8999 “บินรับมงคลบนฟ้าผ่าน 99 สถานที่ศักดิ์สิทธิ์ในประเทศไทย” ที่จัดขึ้นในวันที่ 30 พฤศจิกายน 2563 ซึ่งเป็นเที่ยวบินพิเศษครั้งแรกของประเทศไทย เพื่อเป็นการส่งเสริมและกระตุ้นการท่องเที่ยวไทยตามนโยบายของรัฐบาล และเปิดประสบการณ์การเดินทางในรูปแบบใหม่ ภายใต้โครงการ THAI Magical Flying Experience แคมเปญ "มงคลบนฟ้า" รวมทั้งเป็นการต่อยอดแคมเปญ “เที่ยวไทยรับพลังบวก” ของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) โดยเดินทางด้วยเครื่องบินแอร์บัส A350-900 บินวนไม่ลงจอด ทำการบินผ่านสถานที่ศักดิ์สิทธิ์ 99 แห่ง ใน 31 จังหวัดของประเทศไทย พร้อมสวมมงคลภาวนาบนเครื่องบินของการบินไทย เพื่อเป็นการเสริมสิริมงคลให้กับชีวิต ซึ่งได้รับผลตอบรับเป็นอย่างดี

ในปี 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ลดลง 73.7% ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ลดลง 78.5% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 64.7% ต่ำกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ยที่ 79.1% และมีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 5.87 ล้านคน ลดลงจากปีก่อน 76.1% สำหรับด้านการขนส่งสินค้ามีปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ADTK) ต่ำกว่าปีก่อน 74.3% ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) ต่ำกว่าปีก่อน 72.0% อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ยเท่ากับ 58.6% สูงกว่าปีก่อนที่เฉลี่ยเท่ากับ 53.8%

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวมทั้งสิ้น 48,311 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 135,735 ล้านบาท หรือ 73.8% สาเหตุสำคัญเนื่องจากทั้งรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าลดลง 125,772 ล้านบาท (75.4%) รายได้จากการบริการอื่นๆ ลดลง 7,554 ล้านบาท (53.1%) เนื่องจากมาตรการจำกัดการเดินทางระหว่างประเทศทั้งของประเทศไทยและประเทศต่าง ๆ สำหรับค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 96,430 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 100,040 ล้านบาท (50.9%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายดำเนินงานที่แปรผันตามปริมาณการผลิตและ/หรือ ปริมาณการขนส่ง และ/หรือจำนวนผู้โดยสารลดลงจากปริมาณการผลิตและปริมาณการขนส่ง และจำนวนผู้โดยสารที่ลดลง อย่างไรก็ตามค่าใช้จ่ายคงที่

ที่อยู่ในระดับสูงทำให้การลดลงของค่าใช้จ่ายไม่เพียงพอที่จะชดเชยรายได้ที่สูญเสียไป ส่งผลให้ขาดทุนจากการดำเนินงาน 48,119 ล้านบาท ขาดทุนเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 35,695 ล้านบาท (287.3%)

ในปี 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียวรวม 91,978 ล้านบาท ประกอบด้วย

- สํารองเงินชดเชยพนักงานในโครงการร่วมใจจากองค์กร Mutual Separation Plan A (“MSP A”) จำนวน 3,098 ล้านบาท
- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน จำนวน 82,703 ล้านบาท
- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 จำนวน 261 ล้านบาท
- กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุนใน บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) จำนวน 206 ล้านบาท
- ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจำนวน 895 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการตีมูลค่าทางบัญชีของหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศ รวมหนี้สินตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16
- ผลขาดทุนสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิจำนวน 5,227 ล้านบาท

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีผลการดำเนินงานขาดทุนสุทธิในปี 2563 จำนวน 141,180 ล้านบาท ขาดทุนเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 129,163 ล้านบาท โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 141,171 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 64.68 บาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุนต่อหุ้น 5.51 บาท โดยมีกำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ถาวร ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS9 กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน ผลขาดทุนสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิ และขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (EBITDA) ดุลลบจำนวน 11,319 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีกำไรเท่ากับ 9,345 ล้านบาท โดยมี EBITDA Margin เท่ากับ -23.4% เปรียบเทียบกับปีก่อนที่เท่ากับ 5.1%

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานปี 2563

งบการเงินรวมสำหรับปี 2563 ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อย 5 บริษัท ได้แก่ 1) บริษัท ไทย-อะมาดิอุสเซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด 2) บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด 3) บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด 4) บริษัท ทัวร์เอียงหลวง จำกัด และ 5) บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

ตามที่สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้ มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 เรื่องเครื่องมือทางการเงิน และฉบับที่ 16 เรื่องสัญญาเช่า ที่มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563 เป็นต้นไป มีผลกระทบต่องบการเงินตามรายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 2.6

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) - งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

	ม.ค.-ธ.ค.			
	2563	2562	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	48,311	184,046	-135,735	-73.8
- ค่าโดยสารและค่าน้ำมันอากาศยาน	34,163	149,044	-114,881	-77.1
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	6,893	17,784	-10,891	-61.2
- รายได้ค่าบริการอื่นๆ	6,660	14,214	-7,554	-53.1
- อื่นๆ	595	3,004	-2,409	-80.2
ค่าใช้จ่ายรวม	96,430	196,470	-100,040	-50.9
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	12,386	54,675	-42,289	-77.3
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ไม่รวมน้ำมัน	71,970	137,550	-65,580	-47.7
- ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ	12,074	4,245	+7,829	+184.4
ขาดทุนจากการดำเนินงาน	(48,119)	(12,424)	-35,695	-287.3
หัก โครงการ Mutual Separation Plan A ("MSP A")	3,098	-	+3,098	-
หัก ประมาณการเงินตอบแทนความชอบในการทำงาน (400 วัน)	-	2,689	-2,689	-100.0
หัก ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้ และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน	82,703	634	+82,069	-
หัก ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9	261	-	+261	-
บวก กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน	206	273	-67	-24.5
บวก กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(895)	4,439	-5,334	-120.2
หัก ผลขาดทุนสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิ	(5,227)	-	-5,227	-
ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้	(140,097)	(11,035)	-129,062	-
ขาดทุนสุทธิ	(141,180)	(12,017)	-129,163	-
ขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(141,171)	(12,042)	-129,129	-
ขาดทุนต่อหุ้น (บาท)	(64.68)	(5.51)	-59.17	-
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ				
EBITDA (ล้านบาท)	(11,319)	9,345	-20,664	-221.1
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	5.87	24.51	-18.64	-76.1
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	23,789	90,622	-66,833	-73.7
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านคน-กิโลเมตร)	15,398	71,695	-56,297	-78.5
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	64.7	79.1	-14.4	-14.4
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/คน-ก.ม.)	2.17	2.04	+0.13	+6.4
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	1,015	3,950	-2,935	-74.3
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	595	2,127	-1,532	-72.0
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (%)	58.6	53.8	+4.8	+4.8
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง (พันกก.)	167,531	587,953	-420,422	-71.5
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/ตัน-กม.)	11.06	7.84	+3.22	+41.1
เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 31 ธ.ค. (ลำ)	103	103	-	-
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน (ชั่วโมง)	116,526	420,723	-304,197	-72.3
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย (ชั่วโมงลำวัน)	6.6	11.9	-5.3	-44.5
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย				
1 USD : THB	31.2937	31.0476	+0.2461	+0.8
1 EUR : THB	35.6769	34.7548	+0.9221	+2.7
100 JPY : THB	29.3258	28.4806	+0.8452	+3.0
ราคาน้ำมันเฉลี่ย (USD/BBL)	74.11	84.04	-9.93	-11.8

หมายเหตุ : EBITDA = รายได้ (ไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน และกำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน ประมาณการเงินตอบแทนความชอบในการทำงาน ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 ผลขาดทุนสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิ และผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ)

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

รายได้

ในปี 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวมจำนวน 48,311 ล้านบาท ลดลง 135,735 ล้านบาท (73.8%) โดยมีรายละเอียดของรายได้ดังนี้

- รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน

รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินมีจำนวน 34,163 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 114,881 ล้านบาท (77.1%) จากปริมาณการขนส่งผู้โดยสารที่ลดลง 78.5% ซึ่งเป็นผลมาจากการที่บริษัทฯ และบริษัทย่อย ยกเลิกเที่ยวบินแบบประจำทั้งหมดเป็นการชั่วคราว ตั้งแต่ไตรมาสที่ 2 ของปี 2563 เป็นต้นมา โดยบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด เริ่มกลับมาเปิดให้บริการผู้โดยสารในเส้นทางภายในประเทศอีกครั้งตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2563 ในขณะที่รายได้ส่วนใหญ่ของบริษัทฯ ตั้งแต่ไตรมาสที่ 2 เป็นต้นมา มาจากเที่ยวบินพิเศษเพื่อนำคนไทยกลับบ้านเท่านั้น

- รายได้จากภาระขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์

รายได้จากภาระขนส่งและค่าไปรษณียภัณฑ์ มีจำนวน 6,893 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 10,891 ล้านบาท (61.2%) โดยลดลงจากปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ที่ลดลง 72.0% ซึ่งเป็นผลมาจากการที่บริษัทฯ และบริษัทย่อย ยกเลิกเที่ยวบินแบบประจำทั้งหมดเป็นการชั่วคราวเช่นเดียวกับการขนส่งผู้โดยสาร โดยรายได้ส่วนใหญ่ของบริษัทฯ ตั้งแต่ไตรมาสที่ 2 เป็นต้นมา ส่วนใหญ่เป็นการให้บริการแบบเช่าเหมาลำ (Charter Flight) ไปยังเมืองปลายทางตามความต้องการของลูกค้า

- รายได้บริการอื่น ๆ ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจ ได้แก่ การบริการภาคพื้น ครัวการบิน การบริการคลังสินค้า และรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่นๆ รวมจำนวน 6,660 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 7,554 ล้านบาท (53.1%) สาเหตุหลักเกิดจากจำนวนสายการบินลูกค้าที่ลดลง ตามที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้กำหนดเงื่อนไขในการอนุญาตให้อากาศยานทำการบินเข้าออกประเทศไทยเพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ส่งผลให้รายได้จากทุกหน่วยธุรกิจต่ำกว่าปีก่อน

- รายได้อื่นๆ รวมจำนวน 595 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 2,409 ล้านบาท (80.2%) สาเหตุหลักเกิดจากในปีก่อนมีการปรับปรุงบัญชีหนี้สินค่าธรรมเนียมสนามบินซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของรายได้บัตรโดยสารที่เรียกเก็บจากผู้โดยสารก่อนปี 2559 โดยนำมารับรู้เป็นรายได้อื่นๆ จำนวน 1,976 ล้านบาท เนื่องจากไม่มีการเรียกเก็บเงินเมื่อระยะเวลาผ่านไปเกินกว่า 3 ปี นับตั้งแต่วันที่รับรู้หนี้สิน

ค่าใช้จ่าย

ในปี 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวม 96,430 ล้านบาท ลดลง 100,040 ล้านบาท (50.9%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- ค่าน้ำมันเครื่องบิน จำนวน 12,386 ล้านบาท คิดเป็น 12.8 % ของค่าใช้จ่ายรวม ลดลง 42,289 ล้านบาท (77.3%) เป็นผลมาจากจำนวนเที่ยวบินลดลง ทำให้ปริมาณการใช้น้ำมันต่ำกว่าปีก่อน ประกอบกับราคาน้ำมันปรับตัวลดลงเมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน 11.8%
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน รวมจำนวน 71,970 ล้านบาท ลดลง 65,580 ล้านบาท (47.7%) โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.			
	2563	2562	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
ค่าใช้จ่าย				
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	17,448	28,483	-11,035	-38.7
ค่าบริการการบิน	6,727	21,058	-14,331	-68.1
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	1,552	6,242	-4,690	-75.1
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	7,872	19,321	-11,449	-59.3
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	27,704	17,328	+10,376	+59.9
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	219	14,489	-14,270	-98.5
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	2,111	9,101	-6,990	-76.8
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	1,952	10,637	-8,685	-81.6
ค่าใช้จ่ายอื่น	5,874	10,668	-4,794	-44.9
ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	511	223	+288	+129.1
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	71,970	137,550	-65,580	-47.7

สรุปค่าใช้จ่ายที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญได้แก่

- ค่าใช้จ่ายในส่วนที่แปรผันตามปริมาณการผลิตและ/หรือ ปริมาณการขนส่ง และ/หรือจำนวนผู้โดยสาร (Variable Cost) ซึ่งประกอบด้วย ค่าบริการการบิน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา รวมจำนวน 20,214 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 46,145 ล้านบาท (69.5%) ซึ่งเป็นผลมาจากการที่บริษัทฯ และบริษัทย่อยยกเลิกเที่ยวบินประจำเป็นการชั่วคราว
- ค่าใช้จ่ายคงที่ (Fixed Cost) ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ และค่าใช้จ่ายอื่น มีจำนวนรวม 51,245 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 19,723 ล้านบาท (27.8%) โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายบุคลากร ผลประโยชน์พนักงาน ค่าตอบแทนผู้บริหาร และกรรมการ มีจำนวน 17,448 ล้านบาท ลดลง 11,035 ล้านบาท (38.7%) สาเหตุหลักเกิดจากการปรับลดเงินเดือนและค่าตอบแทนของผู้บริหารระดับสูง โครงการลาหยุดโดยไม่รับเงินเดือนและค่าตอบแทน (โครงการ Together We Can) โดยขอความร่วมมือจากพนักงานต่อเนื่องมาตั้งแต่เดือนเมษายน 2563 และโครงการร่วมใจเสียสละเพื่อองค์กร 2 โครงการ ได้แก่โครงการร่วมใจจากองค์กร Mutual Separation Plan A (“MSP A”) และโครงการลาระยะยาว (“LW20”) ซึ่งมีพนักงานเข้าร่วมโครงการ 2,202 คน และ 2,620 คน ตามลำดับ ประกอบกับการปรับลดประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน โครงการร่วมใจจากองค์กร “MSP A” โดยตั้งประมาณการค่าใช้จ่ายตามโครงการดังกล่าวรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียว

- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ มีจำนวนรวม 27,923 ล้านบาท ลดลง 3,894 ล้านบาท (12.2%) ทั้งนี้จากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 เรื่องสัญญาเช่ามาใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2563 ทำให้ต้องรับรู้สินทรัพย์สิทธิการใช้และหนี้สินตามสัญญาเช่าดำเนินงานในงบแสดงฐานะการเงิน และรับรู้ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้และดอกเบี้ยจากหนี้สินตามสัญญาเช่าในงบกำไรขาดทุน ซึ่งมีผลต่อค่าใช้จ่ายในกลุ่มของค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ และต้นทุนทางการเงิน โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย เพิ่มขึ้น 10,376 ล้านบาท (59.9%) สาเหตุหลักเกิดจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 เรื่องสัญญาเช่ามาใช้ ทำให้มีค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์สิทธิการใช้ในส่วนของบริษัทฯ และสายการบินไทยสมายล์เพิ่มขึ้น 12,381 ล้านบาท ส่วนใหญ่เกิดจากค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์สิทธิการใช้เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน 39 ลำ และเครื่องยนต์ รวมอยู่จำนวน 11,624 ล้านบาท หากไม่รวมรายการดังกล่าว ค่าเสื่อมราคาจะต่ำกว่าปีก่อน 2,005 ล้านบาท เป็นผลจากมีเครื่องบินและที่นั่งเครื่องบิน รวมทั้งทรัพย์สินอื่นที่มีการคิดค่าเสื่อมราคาเต็มจำนวนแล้ว

- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ ลดลง 14,270 ล้านบาท (98.5%) สาเหตุหลักเกิดจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับ 16 มาใช้ตามที่กล่าวไว้ข้างต้น ทั้งนี้ หากรวมค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์สิทธิการใช้เครื่องบินจำนวน 11,624 ล้านบาท ที่รวมอยู่ในกลุ่มของค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และดอกเบี้ยจากสัญญาเช่าดำเนินงานในส่วนของเครื่องบินที่รวมอยู่ในกลุ่มของต้นทุนทางการเงินจำนวน 2,601 ล้านบาท ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ในปี 2563 จะมีจำนวน 14,444 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 45 ล้านบาท

- ค่าใช้จ่ายอื่น มีจำนวน 5,874 ล้านบาท ลดลง 4,794 ล้านบาท (44.9%) ทั้งนี้ หากรวมค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์สิทธิการใช้สินทรัพย์ตามสัญญาเช่าจำนวน 756 ล้านบาท ที่รวมอยู่ในกลุ่มของค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และดอกเบี้ยจากสัญญาเช่าดำเนินงานในส่วนของสินทรัพย์ตามสัญญาเช่าที่รวมอยู่ในกลุ่มของต้นทุนทางการเงินจำนวน 143 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายอื่นในปี 2563 มีจำนวน 6,773 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 3,895 ล้านบาท (36.5%) จากมาตรการลดค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ อย่างเข้มงวด

• ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม มีจำนวน 511 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 288 ล้านบาท (129.1%) สาเหตุหลักเนื่องจากบริษัทร่วมได้รับผลกระทบจากโควิด-19 ยกเว้นบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) มีผลขาดทุนลดลงเนื่องจากตั้งแต่ไตรมาสที่ 3 ปี 2563 ไม่รับรู้ส่วนแบ่งขาดทุนของสายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) อีกต่อไป เนื่องจากมูลค่าเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสียเท่ากับศูนย์แล้ว โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ส่วนแบ่งขาดทุนใน บริษัท บริการเช่าเพเลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 95 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีกำไร 218 ล้านบาท
- ส่วนแบ่งขาดทุนใน บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด 3 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีกำไร 29 ล้านบาท
- ส่วนแบ่งขาดทุนในบริษัท คอนเมือง อินเทอร์เน็ต ชั้นเนล แอร์พอร์ตไฮเต็ล จำกัด 13 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีกำไร 15 ล้านบาท
- ส่วนแบ่งขาดทุนในบริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด 8 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีกำไร 11 ล้านบาท
- ส่วนแบ่งขาดทุนในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) 392 ล้านบาท ขาดทุนลดลง 103 ล้านบาท
- ต้นทุนทางการเงิน -สุทธิ จำนวน 12,074 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 7,829 ล้านบาท (184.4%) สาเหตุหลักเกิดจากการบันทึกดอกเบี้ยสัญญาเช่าดำเนินงานทั้งในส่วนเครื่องบิน และสิทธิการใช้ที่ดิน อาคาร และสินทรัพย์อื่นๆ รวมจำนวน 2,743 ล้านบาท จากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 มาใช้ ทั้งนี้ หากไม่รวมรายการดังกล่าว ต้นทุนทางการเงินจะเพิ่มขึ้น 5,086 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากธนาคารปรับอัตราดอกเบี้ยเป็นอัตราผันผันชำระตามเงื่อนไขของแต่ละสัญญาทั้งสัญญาเงินกู้ หุ้นกู้ สัญญาเช่าทางการเงิน และสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน ประกอบกับกำไรจากสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย (Interest Rate Swap) ต่ำกว่าปีก่อน

โครงการร่วมใจจากองค์กร Mutual Separation Plan A (“MSP A”)

เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2563 บริษัทฯ จัดทำโครงการร่วมใจเสียสละเพื่อองค์กร 2 โครงการ คือโครงการร่วมใจจากองค์กร Mutual Separation Plan A (“MSP A”) และ โครงการลาระยะยาว (“LW20”) ซึ่งเป็นโครงการที่ให้พนักงานเสียสละโดยแสดงเจตนาเข้าร่วมโครงการและลาออกจากบริษัทด้วยความสมัครใจ โดยพนักงานจะได้เงินตอบแทนตามที่ระบุไว้ในโครงการ ทั้งนี้ ในส่วนโครงการ “MSP A” การลาออกมีผลในวันที่ 1 ธันวาคม 2563 มีพนักงานเข้าร่วมโครงการทั้งสิ้น 2,202 คน โดยบริษัทฯ สำรองเงินชดเชยพนักงานสำหรับโครงการนี้เป็นจำนวน 3,098 ล้านบาท

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน จำนวน 82,703 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 82,069 ล้านบาท ประกอบด้วย

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบินและสิทธิการใช้จำนวน 78,875 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 78,494 ล้านบาท เป็นผลขาดทุนของเครื่องบินที่รวมอยู่ใน ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ เป็นจำนวนเงิน 26,540 ล้านบาท และเครื่องบินสินทรัพย์สิทธิการใช้จำนวน 49,630 ล้านบาท และเครื่องบินในสินทรัพย์รอการขายจำนวน 2,756 ล้านบาท และกลับรายการผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบินในสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย จำนวน 51 ล้านบาท
- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องยนต์และอุปกรณ์จำนวน 3,827 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 3,574 ล้านบาท
- 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 ธันวาคม 2563 และรับรู้กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุนจำนวน 206 ล้านบาท

- ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ จำนวน 895 ล้านบาท ประกอบด้วย ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Loss) 2,125 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการปรับยอดเงินกู้รวมหนี้สินตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสินทรัพย์หนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวด จากการที่เงินบาทต่อเงินสกุลยูโร และเงินเยนอ่อนค่าเมื่อเทียบกับ ณ 31 ธันวาคม 2563 กับ ณ 31 ธันวาคม 2562 และกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Gain) 1,230 ล้านบาท

ผลจากการวัดมูลค่าของเครื่องมือทางการเงินจากการเริ่มใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 จำนวน 261 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการตั้งค่าเพื่อผลขาดทุนด้านเครดิตของลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น

- ผลขาดทุนสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิจำนวน 5,227 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากขาดทุนจากการป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมัน 4,955 ล้านบาท จากการ Close-out ธุรกิจกรรมการป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันทั้งหมด และขาดทุนจากการวัดมูลค่ายุติธรรมของสัญญา CCS จำนวน 272 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากสถาบันการเงินได้ยกเลิกสัญญา Cross Currency Swap (CCS) และสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า (Forward Contract) ทั้งหมด

EBITDA ของปี 2563 มีจำนวน -11,319 ล้านบาท ขาดทุนเพิ่มขึ้น 20,664 ล้านบาท (221.1%) โดยมี EBITDA Margin -23.4% ลดลงจากปีก่อนที่เท่ากับ 5.1%

3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.	
	2563	2562
เครื่องบิน	428	2,410
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	335	1,062
รวม	763	3,472

ในปี 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 763 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 2,709 ล้านบาท โดยรายจ่ายเพื่อการลงทุนในปี 2563 ประกอบด้วย

- การลงทุนในเครื่องบินจำนวน 428 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 1,982 ล้านบาท โดยในปีนี้เป็น การซื้ออะไหล่เครื่องบินหมุนเวียน ในขณะที่ปีก่อนเป็นการลงทุนในการซื้ออะไหล่เครื่องบินหมุนเวียนและเงินจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องยนต์อะไหล่ GE90-115B จำนวน 1 เครื่องยนต์

- การลงทุนในสินทรัพย์ถาวรอื่น จำนวน 335 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 727 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการลงทุนในอุปกรณ์การให้บริการของหน่วยธุรกิจต่ำกว่าปีก่อน

การจัดหาเงินทุน

ในปี 2563 บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดหาเงินทุนเฉพาะในช่วงไตรมาสแรกเท่านั้น โดยเป็นการเบิกใช้วงเงินสินเชื่อทั้ง Committed Credit Line และ Uncommitted Credit Line รวมจำนวน 19,500 ล้านบาท จากสถาบันการเงินอื่น และจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน เพื่อชำระคืนเงินกู้ระยะสั้น หนี้สินตามสัญญาเช่า และเพื่อรักษาสภาพคล่องของบริษัทฯ

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.	
	2563	2562
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	(9,814)	13,573
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(35)	(1,726)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(3,292)	(3,725)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน ที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	157	(151)
ผลกระทบจากผลขาดทุนจากการด้อยค่าด้านเครดิตที่มีต่อ เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(5)	-
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง)	(12,989)	7,971

ในปี 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 9,814 ล้านบาท เนื่องจากการขาดทุนจากการดำเนินงาน ในขณะที่ในปีก่อนมีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 13,573 ล้านบาท เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 3,292 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 433 ล้านบาท สาเหตุหลักเนื่องจากเงินสดจ่ายชำระหนี้้น้อยกว่าปีก่อนจากการหยุดพักชำระหนี้ และเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 35 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 1,691 ล้านบาท จากเงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ถาวรต่ำกว่าปีก่อน เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 มีจำนวน 8,674 ล้านบาท ลดลง 12,989 ล้านบาท จากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 ซึ่งมีอยู่จำนวน 21,663 ล้านบาท

เครื่องบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน จำนวน 103 ลำ (รวมเครื่องบิน แอร์บัส A320-200 จำนวน 20 ลำ ซึ่งใช้ดำเนินงานโดยบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด) เท่ากับ ณ สิ้นปี 2562 และมีเครื่องบินที่ปลดระวางและรอการขาย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 จำนวน 14 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A340-500 จำนวน 3 ลำ A340-600 จำนวน 6 ลำ A300-600 จำนวน 1 ลำ และเครื่องบินแบบโบอิง B737-400 จำนวน 3 ลำ และ B747-400 จำนวน 1 ลำ

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมจำนวน 208,791 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 46,017 ล้านบาท (18.1%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 ธ.ค.2563		31 ธ.ค.2562		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	8,674	4.2	21,663	8.5	-12,989	-60.0
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	793	0.4	23	-	+770	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	10,278	4.9	23,990	9.4	-13,712	-57.2
สินทรัพย์หมุนเวียน	19,745	9.5	45,676	17.9	-25,931	-56.8
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	42,127	20.2	171,912	67.5	-129,785	-75.5
สินทรัพย์สิทธิการใช้	116,822	55.9	-	-	+116,822	-
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	30,097	14.4	37,220	14.6	-7,123	-19.1
รวมสินทรัพย์	208,791	100.0	254,808	100.0	-46,017	-18.1

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 19,745 ล้านบาท หรือคิดเป็น 9.5% ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 25,931 ล้านบาท (56.8%) โดยมีรายการที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญได้แก่

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลดลง 12,989 ล้านบาท (60.0%) จากการนำไปในการดำเนินงาน
- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย เพิ่มขึ้น 770 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการโอนเงินลงทุนในบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด ในส่วนที่จำหน่ายให้กับ บริษัท ราช กรุ๊ป จำกัด(มหาชน) วันที่ 19 มกราคม 2564 (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 37) จากเงินลงทุนในบริษัทร่วม มาเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย
- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ ลดลง 13,712 ล้านบาท (57.2%) สาเหตุหลักเกิดจากลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่นลดลง 11,895 ล้านบาท (68.1%) จากยอดขายในปี 2563 ที่ลดลงจากการหยุดบินเป็นการชั่วคราวของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สุทธิ มีจำนวน 42,127 ล้านบาท หรือคิดเป็น 20.2% ของสินทรัพย์ทั้งหมดลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2562 เป็นจำนวน 129,785 ล้านบาท (75.5%) โดยมีสาเหตุหลักจากการโอนจัดประเภทเครื่องบินเช่าการเงินเป็นสินทรัพย์สิทธิการใช้จำนวน 96,296 ล้านบาท ณ วันที่ 1 มกราคม 2563 เนื่องจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 มาถือปฏิบัติ ประกอบกับการคิดค่าเสื่อมราคา และการตั้งค่าเผื่อการด้อยค่าของเครื่องบิน

สินทรัพย์สิทธิการใช้ มีจำนวน 116,822 ล้านบาท หรือคิดเป็น 55.9% ของสินทรัพย์ทั้งหมด ซึ่งประกอบด้วยสินทรัพย์ตามสัญญาเช่าเงินทุน และภาวะผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสัญญาเช่าดำเนินงานสินทรัพย์ถาวรอื่น ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 เรื่อง สัญญาเช่า ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทฯ ได้ตั้งค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์สิทธิการใช้เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า รวมจำนวน 49,630 ล้านบาท

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 30,097 ล้านบาท หรือคิดเป็น 14.4% ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 7,123 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมลดลง 1,191 ล้านบาท จากการโอนเงินลงทุนในบริษัท บริการเช่าเครื่องบินกรุงเทพ จำกัด ในส่วนที่จำหน่ายแล้วไปไว้ในกลุ่มสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่จัดประเภทเป็นสินทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อขาย ประกอบกับรับรู้ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมเพิ่มขึ้น และเงินมัดจำสัญญาเช่าเครื่องบินลดลง 1,523 ล้านบาท เนื่องจากการผัดนัดชำระค่าเช่าเครื่องบินทำให้ผู้ให้เช่าเครื่องบินนำเงินมัดจำสัญญาเช่าเครื่องบินไปหักกลบกับหนี้ค่าเช่าเครื่องบินที่ค้างชำระ

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) ในปี 2563 เท่ากับร้อยละ -55.2 ลดลงจากปีก่อนซึ่งเท่ากับร้อยละ -2.5

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 หนี้สินรวมของ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีจำนวน 337,456 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 94,414 ล้านบาท (38.8%) โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 ธ.ค. 2563		31 ธ.ค. 2562		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน	82,779	24.5	60,028	24.7	+22,751	+37.9
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	218,811	64.9	21,731	9.0	+197,080	+906.9
หนี้สินระยะยาว	5	-	122,121	50.2	-122,116	-100.0
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	35,861	10.6	39,162	16.1	-3,301	-8.4
รวมหนี้สิน	337,456	100.0	243,042	100.0	+94,414	+38.8

หนี้สินหมุนเวียน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 24.5 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวน 82,779 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 22,751 ล้านบาท (37.9%) สาเหตุหลักเกิดจาก

- เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 25,067 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากเจ้าหนี้จากสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมัน และสัญญาตราสารอนุพันธ์ที่สถาบันการเงินได้ทำการ Close-out สัญญา ประกอบกับบริษัทฯ อยู่ในระหว่างกระบวนการฟื้นฟูกิจการ จึงมีผลทำให้บริษัทฯ อยู่ในสถานะพักชำระหนี้ (Automatic Stay)

- เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินและเงินกู้ยืมระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกันรวม 14,990 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 11,490 ล้านบาท จากการเบิกใช้วงเงินสินเชื่อ Committed และ Uncommitted Credit Line กับสถาบันการเงินในประเทศในไตรมาส 1 ของปี 2563 รวมทั้งสิ้น 19,500 ล้านบาท

- รายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้ลดลง 14,061 ล้านบาท จากยอดขายที่ลดลงจากการหยุดบินเที่ยวบินประจำเป็นการชั่วคราวตั้งแต่ไตรมาสที่ 2 เป็นต้นมา

หนี้สินระยะยาวรวมส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 64.9 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้น 74,964 ล้านบาท (52.1%) สาเหตุหลักจากการบันทึกหนี้สินตามสัญญาเช่าตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 เรื่องสัญญาเช่าที่มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563 เป็นต้นไป จำนวน 94,318 ล้านบาท และการปรับปรุงการวัดมูลค่าหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่ตามอัตราผันแปรของสัญญาเช่าที่ขึ้นอยู่กับอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงและการจัดประเภทเจ้าหนี้หนี้สินตามสัญญาเช่าทำให้หนี้สินระยะยาวลดลง 8,866 ล้านบาท หากไม่รวมรายการดังกล่าว หนี้สินระยะยาวลดลง 10,488 ล้านบาท จากการจ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะยาว หนี้สินตามสัญญาเช่าและหุ้นกู้รวมจำนวน 10,397 ล้านบาท นอกจากนี้ผลของอัตราแลกเปลี่ยนจากการปรับหนี้สินเงินตราต่างประเทศให้เป็นเงินบาท ทำให้หนี้สินระยะยาวลดลง

ทั้งนี้ จากการที่ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งรับคำร้องขอฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ ส่งผลให้บริษัทฯ เข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ ซึ่งถือเป็นเหตุที่ส่งผลให้สถาบันการเงินมีสิทธิเรียกหนี้เงินกู้ยืมตามสัญญาคืนได้ทันที ประกอบกับการผิคนัดชำระหนี้สินที่ค้างและหนี้สินที่ทยอยถึงกำหนดชำระ เช่น เจ้าหนี้การค้า เงินกู้ยืมระยะสั้น รวมถึงส่วนที่ถึงกำหนดชำระของเงินกู้ยืมระยะยาว หุ้นกู้ และหนี้สินตามสัญญาเช่า ด้วยเหตุนี้ เงินกู้ยืมระยะยาว หุ้นกู้ และหนี้สินตามสัญญาเช่าส่วนที่ถึงกำหนดชำระเกินกว่าหนึ่งปีที่เคยจัดประเภทเป็นหนี้สินไม่หมุนเวียนในหัวข้อหนี้สินระยะยาวได้ถูกจัดประเภทเป็นหนี้สินหมุนเวียนตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 10.6 ของหนี้สินทั้งหมด ลดลง 3,301 ล้านบาท (8.4%) สาเหตุหลักเกิดจากกองทุนบำเหน็จพนักงานมียอดคงเหลือลดลง 1,711 ล้านบาท จากการโอนเงินกองทุนบำเหน็จของพนักงานสำหรับพนักงานที่เข้าโครงการ “MSP A” ที่กำหนดจ่ายในเดือนมกราคม 2564 ไปเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น ประกอบกับประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับผลประโยชน์พนักงานลดลง 1,881 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการปรับลดประมาณการผลประโยชน์พนักงานสำหรับพนักงานที่เข้าโครงการร่วมใจจากองค์กร “MSP A” โดยได้ตั้งประมาณการจำนวนเงินที่ต้องจ่ายให้พนักงานตามโครงการดังกล่าวรวมไว้ในกลุ่มเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น

ปี 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) เท่ากับ -1.8 เท่า ต่ำกว่า ณ 31 ธันวาคม 2562 ที่เท่ากับ 12.5 เท่า และมีอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ -2.6 เท่า ในขณะที่ปี 2562 เท่ากับ 20.7 เท่า

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ และบริษัทย่อยมีจำนวน -128,665 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 140,431 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากผลขาดทุนจากการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

สภาพคล่อง

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 8,674 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 4.2 ของสินทรัพย์รวม ลดลงจาก ณ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 12,989 ล้านบาท โดยในไตรมาสแรกของปี 2563 บริษัทฯ ได้เบิกใช้วงเงินสินเชื่อทั้ง Committed Credit Line และ Uncommitted Credit Line รวมจำนวน 19,500 ล้านบาท จากสถาบันการเงินอื่น และจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน เพื่อเสริมสภาพคล่องในระหว่างการจัดทำแผนฟื้นฟูกิจการ เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ที่ส่งผลกระทบต่อรายได้ของบริษัทฯ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศที่ลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

สรุปผลการดำเนินงานงบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ในปี 2563 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) มีรายได้รวมทั้งสิ้น 46,221 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 132,208 ล้านบาท หรือ 74.1% สาเหตุสำคัญเนื่องจากทั้งรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าลดลง รวม 121,473 ล้านบาท หรือ 76.3% เป็นผลจากปริมาณการผลิตและการขนส่งลดลงจากการที่บริษัทฯ หยุดบินชั่วคราวตั้งแต่ไตรมาสที่ 2 นอกจากนี้รายได้การบริการอื่นๆ ลดลง 8,118 ล้านบาท หรือ 50.9% จากจำนวนสายการบินลูกค้าที่ลดลง สำหรับค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 90,417 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 100,184 ล้านบาท (52.6%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายดำเนินงานโดยส่วนใหญ่ลดลงตามปริมาณการผลิตและปริมาณการขนส่งที่ลดลงเนื่องจากการหยุดบินชั่วคราวดังกล่าวข้างต้น ส่งผลให้ขาดทุนจากการดำเนินงาน 44,196 ล้านบาท ขาดทุนเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 32,024 ล้านบาท (263.1%)

นอกจากนี้ ในปี 2563 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียว ประกอบด้วย

- สํารองเงินชดเชยพนักงานในโครงการร่วมใจจากองค์กร Mutual Separation Plan A ("MSP A") 3,098 ล้านบาท
- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน จำนวน 82,703 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 82,069 ล้านบาท ตามที่กล่าวไว้ข้างต้น
- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วมจำนวน 1,976 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการสำรองด้อยค่าเงินลงทุนใน บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ทั้งจำนวน 1,800 ล้านบาท เนื่องจากประเมินผลประกอบการของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ซึ่งมีผลขาดทุนสะสมต่อเนื่องจนมีผลขาดทุนเกินทุน ประกอบกับการพิจารณาผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ที่มีต่อธุรกิจสายการบิน บริษัทฯ ประเมินว่ามีข้อบ่งชี้ที่อาจเกิดการด้อยค่าในเงินลงทุนใน บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด บริษัทฯ พิจารณามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของเงินลงทุนดังกล่าวพบว่ามูลค่าต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีสุทธิ บริษัทฯ จึงพิจารณาตั้งค่าเผื่อการด้อยค่าในเงินลงทุนดังกล่าวทั้งจำนวนในไตรมาส 1 ปี 2563

นอกจากนี้ ผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 กระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) บริษัทฯ พิจารณาว่าจากสถานการณ์ดังกล่าวนำมาซึ่งข้อบ่งชี้ที่จะเกิดการด้อยค่าในเงินลงทุนของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) และพิจารณามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของเงินลงทุนดังกล่าว ซึ่งต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีสุทธิ บริษัทฯ จึงตั้งค่าเผื่อการด้อยค่าเงินลงทุนใน บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) จำนวน 176 ล้านบาท ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน 2563 สาลล้มละลายกลางได้สั่งให้ฟื้นฟูกิจการและแต่งตั้งคณะผู้ทำแผน จึงทำให้สิทธิและหน้าที่กรรมการบริหารในบริษัท สายการบิน นกแอร์ จำกัด (มหาชน) สิ้นสุดลง

ส่งผลให้บริษัทสูญเสียอรรถิพลอย่างมีสาระสำคัญในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ด้วยเหตุนี้บริษัทจึงเปลี่ยนการจัดประเภทเงินลงทุนในบริษัทร่วมมาเป็นเงินลงทุนระยะยาวอื่นแสดงในสินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 จำนวน 7,939 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการตั้งค่าเผื่อการด้อยค่าของลูกหนี้ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด จำนวน 7,678 ล้านบาท
- ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ จำนวน 948 ล้านบาท ประกอบด้วย ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Loss) 1,793 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการปรับยอดเงินกู้รวมหนี้สินตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสินทรัพย์หนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวด โดยเฉพาะเงินบาทต่อเงินสกุลยูโร และเงินเยน อ่อนค่าเมื่อเทียบ ณ 31 ธันวาคม 2563 กับ ณ 31 ธันวาคม 2562 และกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Gain) 845 ล้านบาท
- ผลขาดทุนสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิ จำนวน 5,227 ล้านบาท ตามที่กล่าวไว้ข้างต้น

บริษัทฯ มีผลการดำเนินงานขาดทุนสุทธิ 147,168 ล้านบาท ขาดทุนเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 135,292 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 67.42 บาท ขาดทุนสูงกว่าปีก่อน 61.98 บาทต่อหุ้น

กำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ถาวร ประมาณการเงินตอบแทนความชอบในการทำงาน ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS9 กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน ผลขาดทุนสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิ และขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (EBITDA) มีจำนวนติดลบ 8,965 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 18,535 ล้านบาท โดยมี EBITDA Margin เท่ากับ -19.4% เปรียบเทียบกับปีก่อนที่เท่ากับ 5.4%

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

	ม.ค.-ธ.ค.			
	2563	2562	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	46,221	178,429	-132,208	-74.1
- ค่าโดยสารและค่าน้ำมันอากาศยาน	30,831	141,392	-110,561	-78.2
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	6,874	17,786	-10,912	-61.4
- รายได้ค่าบริการอื่นๆ	7,839	15,957	-8,118	-50.9
- อื่นๆ	677	3,294	-2,617	-79.4
ค่าใช้จ่ายรวม	90,417	190,601	-100,184	-52.6
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	11,164	50,805	-39,641	-78.0
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	67,461	135,545	-68,084	-50.2
- ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ	11,792	4,251	+7,541	+177.4
ขาดทุนจากการดำเนินงาน	(44,196)	(12,172)	-32,024	-263.1
หัก โครงการ Mutual Separation Plan A ("MSP A")	3,098	-	+3,098	-
หัก ประมาณการเงินตอบแทนความชอบในการทำงาน (400 วัน)	-	2,689	-2,689	-
หัก ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้ และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน	82,703	634	+82,069	-
หัก ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม	1,976	-	+1,976	-
หัก ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9	7,939	-	+7,939	-
บวก กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(948)	4,584	-5,532	-120.7
หัก ผลขาดทุนสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิ	(5,227)	-	-5,227	-
ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้	(146,087)	(10,911)	-135,176	-
ขาดทุนสุทธิ	(147,168)	(11,876)	-135,292	-
ขาดทุนต่อหุ้น (บาท)	(67.42)	(5.44)	-61.98	-
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ				
EBITDA (ล้านบาท)	(8,965)	9,570	-18,535	-193.7
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	3.54	19.42	-15.88	-81.8
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	21,116	84,559	-63,443	-75.0
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านคน-กิโลเมตร)	13,726	67,166	-53,440	-79.6
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	65.0	79.4	-14.4	-14.4
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/คน-ก.ม.)	2.13	2.01	+0.12	+6.0
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	1,015	3,950	-2,935	-74.3
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	595	2,127	-1,532	-72.0
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (%)	58.6	53.8	+4.8	+4.8
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง (พันก.)	161,096	577,179	-146,083	-72.1
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/ตัน-ก.ม.)	11.03	7.84	+3.19	+40.7
เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 31 ธ.ค. (ลำ)	83	83	-	-
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน (ชั่วโมง)	84,685	350,455	-265,770	-75.8
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย (ชั่วโมง/ลำ/วัน)	7.2	12.5	-5.3	-42.4
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย				
1 USD : THB	31.2937	31.0476	+0.2461	+0.8
1 EUR : THB	35.6769	34.7548	+0.9221	+2.7
100 JPY : THB	29.3258	28.4806	+0.8452	+3.0
ราคาน้ำมันเฉลี่ย (USD/BBL)	74.11	84.04	-9.93	-11.8

หมายเหตุ : EBITDA = รายได้ (ไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย)
 ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์สิทธิการใช้และอุปกรณ์การบินหมุนเวียน ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเงินลงทุนในบริษัทย่อย
 และบริษัทร่วม ประมาณการเงินตอบแทนความชอบในการทำงาน ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 ผลขาดทุนสำหรับการ
 ป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิ และผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ)

สินทรัพย์ งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีสินทรัพย์รวมจำนวน 209,489 ล้านบาท
 ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 50,533 ล้านบาท (19.4%) สาเหตุหลักเกิดจาก

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	31 ธ.ค.2563		31 ธ.ค.2562		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	7,961	3.8	20,873	8.0	-12,912	-61.9
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	164	0.1	23	-	+141	+613.0
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	14,398	6.9	29,363	11.3	-14,965	-51.0
สินทรัพย์หมุนเวียน	22,523	10.8	50,259	19.3	-27,736	-55.2
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	42,093	20.1	171,878	66.1	-129,785	-75.5
สินทรัพย์สิทธิการใช้	110,921	52.9	-	-	+110,921	-
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	33,952	16.2	37,885	14.6	-3,933	-10.4
รวมสินทรัพย์	209,489	100.0	260,022	100.0	-50,533	-19.4

- สินทรัพย์หมุนเวียนลดลงจำนวน 27,736 ล้านบาท (55.2%) สาเหตุหลักเกิดจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง 12,912 ล้านบาท (61.9%) สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ ลดลง 14,965 ล้านบาท (51.0%) จากการตั้งค่าเพื่อผลขาดทุนด้านเครดิตของลูกค้านี้ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด จำนวน 7,678 ล้านบาท ประกอบยอดขายในปี 2563 ลดลงจากการที่บริษัทฯ หยุดบินเป็นการชั่วคราว

- ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สุทธิ ลดลงจำนวน 129,785 ล้านบาท (75.5%) สาเหตุหลักมาเกิดจากการโอนจัดประเภทเครื่องบินเช่าการเงินเป็นสินทรัพย์สิทธิการใช้จำนวน 96,296 ล้านบาท เนื่องจากการนำมาตราฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 มาถือปฏิบัติ ประกอบกับการคิดค่าเสื่อมราคา และการตั้งค่าเพื่อการด้อยค่าของเครื่องบิน

- สินทรัพย์สิทธิการใช้ เพิ่มขึ้น 110,921 ล้านบาท ซึ่งประกอบด้วยสินทรัพย์ตามสัญญาเช่าเงินทุนและภาระผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสัญญาเช่าดำเนินงานสินทรัพย์ถาวรอื่น ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 เรื่อง สัญญาเช่า ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทฯ ได้ตั้งค่าเพื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์สิทธิการใช้เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า รวมจำนวน 49,630 ล้านบาท

หนี้สิน งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีหนี้สินรวมจำนวน 336,724 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 95,869 ล้านบาท (39.8%) สาเหตุหลักเกิดจาก

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	31 ธ.ค. 2563		31 ธ.ค. 2562		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน	82,598	24.5	58,242	24.2	+24,356	+41.8
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	218,802	65.0	21,731	9.0	+197,071	+906.9
หนี้สินระยะยาว	-	-	122,121	50.7	-122,121	-100.0
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	35,324	10.5	38,761	16.1	-3,437	-8.9
รวมหนี้สิน	336,724	100.0	240,855	100.0	+95,869	+39.8

- หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้น 24,356 ล้านบาท (41.8%) สาเหตุหลักเกิดจากเงินกู้ระยะสั้นจากสถาบันการเงิน และเงินกู้ยืมระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกันเพิ่มขึ้น เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้นจากการที่บริษัทฯ อยู่ในสถานะพักชำระหนี้ (Automatic Stay) แต่มีรายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้ลดลง

- หนี้สินระยะยาวรวมส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี เพิ่มขึ้น 74,950 ล้านบาท (52.1%) จากการบันทึกหนี้สินตามสัญญาเช่า เงินบาทอ่อนค่าทำให้หนี้สินระยะยาวเพิ่มขึ้น แต่มีการจ่ายชำระคืนเงินกู้ส่วนหนึ่ง

- หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ ลดลง 3,437 ล้านบาท (8.9%) สาเหตุหลักเกิดจากเงินกองทุนบำเหน็จพนักงาน มียอดคงเหลือลดลง 1,711 ล้านบาท และประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับผลประโยชน์พนักงานลดลง 1,839 ล้านบาท ตามที่กล่าวไว้ข้างต้น

ส่วนของผู้ถือหุ้น งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน -127,235 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 146,402 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากผลขาดทุนจากการดำเนินงานของบริษัทฯ ของปีนี้

4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) คาดการณ์ว่าของอุตสาหกรรมการบินยังไม่ฟื้นตัวในเวลาอันรวดเร็ว ผลประกอบการครึ่งปีแรกของปี 2021 ถึงแม้ว่าจะดีขึ้นจากปี 2563 แต่น่าจะยังเป็นลบต่อเนื่อง “วัคซีน” จะเป็นตัวแปรสำคัญของอุตสาหกรรมการบิน เนื่องจากมีผลต่อนโยบายการเปิดประเทศของไทยและทั่วโลก และมีผลต่อความมั่นใจในการเดินทางของนักท่องเที่ยว อย่างไรก็ตาม การคาดการณ์ว่าการเดินทางทางอากาศทั่วโลกจะกลับมาสู่ภาวะปกติได้ในปี 2567 สำหรับภาคการส่งออกสินค้า ในปี 2564 คาดว่าเศรษฐกิจโลกจะกลับมาขยายตัวได้ แม้หลายประเทศจะใช้มาตรการ Lockdown ที่เข้มงวดมากขึ้นตั้งแต่ช่วงปลายปี 2563 แต่คาดว่าผลกระทบจะจำกัดกว่ารอบแรก ประกอบกับบรรยากาศสงครามการค้าโลกน่าจะมีแนวโน้มคลี่คลายลง

สำหรับกระบวนการฟื้นฟูปฏิบัติการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) นั้น ขณะนี้คณะผู้ทำแผนอยู่ระหว่างจัดทำแผนฟื้นฟูปฏิบัติการ โดยศาลล้มละลายกลางอนุญาตให้ผู้ทำแผนยื่นส่งแผนฟื้นฟูปฏิบัติการต่อเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ภายในวันที่ 2 มีนาคม 2564 นอกจากนี้ เมื่อวันที่ 19 มกราคม 2564 บริษัทได้ทำการไอนหุ้น บริษัทบริการเชื้อเพลิง การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จำนวน 98,983,125 หุ้น ในราคาหุ้นละ 27.40 บาท คิดเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 2,712,137,625 บาท ให้กับ บริษัท ราชกรุ๊ป จำกัด (มหาชน) ตามสัญญาซื้อขายหุ้น เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2563 ทำให้หลังการทำรายการไอนหุ้น บริษัทจะยังคงถือหุ้นใน บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 7.06 ของหุ้นที่ชำระแล้วทั้งหมด จากเดิมที่บริษัทถืออยู่คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 22.59

5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		ม.ค.-ธ.ค.			
		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2563	2562	2563	2562
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)					
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.07	0.81	0.08	0.91
อัตราส่วนสภาพคล่อง (รวมวงเงินกู้หมุนเวียน)	เท่า	0.07	1.05	0.08	1.16
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)					
อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน	ร้อยละ	(99.36)	(6.74)	(95.38)	(6.81)
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ	ร้อยละ	(291.51)	(6.52)	(317.60)	(6.65)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	(241.54)	(74.59)	(272.36)	(50.67)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)					
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	(55.18)	(2.52)	(57.16)	(2.42)
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)					
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	(1.82)	12.52	(1.84)	7.69
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	(2.62)	20.66	(2.65)	12.57
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	(0.93)	2.10	(0.75)	2.16
อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA	เท่า	(29.05)	23.69	(36.67)	22.99
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน	เท่า	(0.49)	0.71	(0.29)	0.76

ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

อัตราส่วนสภาพคล่อง (Current Ratio)

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

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

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

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

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

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

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

อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity)

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

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Total Asset)

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

อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)

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

อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Total Debt to Equity)

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

อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย (Interest Coverage Ratio)

$$= \text{กำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ถาวร ประมาณการเงินตอบแทนความชอบในการทำงาน ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS9 กำไรจากการจัดประเภทเงินลงทุนใหม่ กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน ผลขาดทุนสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิ และกำไร(ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (EBITDA) / ดอกเบี้ยจ่าย}$$

อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA (Net Debt to EBITDA)

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

อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (Debt Service Coverage Ratio)

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

และอะไหล่)