

## คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559

### ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

#### 1. บทสรุปผู้บริหาร

ภาพรวมเศรษฐกิจโลกในปี 2559 ฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไป โดยเศรษฐกิจสหรัฐฯ ฟื้นตัวต่อเนื่อง เศรษฐกิจยุโรปยังมีความไม่แน่นอนภายหลังจากที่สหราชอาณาจักรตัดสินใจออกจากสหภาพยุโรป (Brexit) ในขณะที่เศรษฐกิจญี่ปุ่นมีแนวโน้มการขยายตัวที่ดีขึ้นจากภาคการส่งออก และการชะลอการปรับเพิ่มขึ้นของอัตราภาษีมูลค่าเพิ่ม แต่ยังคงมีปัญหากจากการใช้จ่ายภายในประเทศ ในขณะที่เดียวกันมีการชะลอตัวของเศรษฐกิจประเทศจีน และอาเซียน ราคาน้ำมันยังอยู่ในระดับต่ำถึงแม้ว่าจะเริ่มปรับตัวเพิ่มขึ้นในช่วงปลายปี 2559 เนื่องจากกลุ่มประเทศผู้ผลิตน้ำมันยังคงกำลังการผลิตไว้ที่ระดับสูง

เศรษฐกิจไทยในปี 2559 ปรับตัวดีขึ้น โดยมีแรงสนับสนุนจากการใช้จ่าย และการลงทุนภาครัฐ ทั้งมาตรการเร่งรัดเบิกจ่ายการลงทุนขนาดเล็ก และโครงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม ภาคการท่องเที่ยวที่ขยายตัวได้ดี โดยเป็นนักท่องเที่ยวชาวจีน และกลุ่มประเทศ CLMV เป็นหลัก แม้ว่าจะได้รับผลกระทบจากการลดลงของนักท่องเที่ยวจีนบ้างจากการจัดระเบียบทัวร์ศูนย์เหรียญ และผลกระทบจากเหตุการณ์ระเบิดในภาคใต้ของประเทศไทย ขณะที่การลงทุนภาคเอกชนฟื้นตัวได้ดีเมื่อเทียบกับปีก่อน ภาคการส่งออกที่ฟื้นตัวดีขึ้นจากเศรษฐกิจของประเทศ คู่ค้าหลักอย่างอาเซียน และ CLMV ที่มีทิศทางการขยายตัวได้ในเกณฑ์ดี

อุตสาหกรรมการบินของโลกยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่อง จากข้อมูลของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ในปี 2559 แสดงปริมาณการขนส่งและปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 6.3% และ 6.2% ตามลำดับ และมีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ย 80.5% โดยสายการบินในตะวันออกกลาง และภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีอัตราการใช้เครื่องบินสูงสุดที่ 11.8% และ 8.3% ทั้งนี้ปัจจัยสำคัญที่มีผลต่ออัตราการเติบโตของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเกิดจากเศรษฐกิจโลกที่ปรับตัวดีขึ้น ราคาน้ำมันที่อยู่ในระดับต่ำซึ่งส่งผลต่อราคาบัตรโดยสารที่ปรับตัวลดลง อย่างไรก็ตามอุตสาหกรรมการบินของโลกยังคงเผชิญกับความไม่แน่นอนทางเศรษฐกิจและการเมือง เหตุการณ์ก่อการร้ายที่มีอย่างต่อเนื่องในช่วงครึ่งปีแรก เช่น เหตุการณ์ระเบิดหลายจุดกลางกรุงจาร์ตาประเทศอินโดนีเซีย เหตุระเบิดสนามบินกรุงบรัสเซลส์ประเทศเบลเยียม เหตุการณ์ก่อการร้ายที่เมืองนิชประเทศฝรั่งเศส และเหตุการณ์โจมตีสนามบินนานาชาติประเทศตุรกี เป็นต้น ถึงแม้ว่าจะเริ่มผ่อนคลายลงในช่วงครึ่งปีหลัง ขณะที่ภาคการส่งออกยังคงชะลอตัวจากการชะลอตัวของปริมาณการค้าโลก แต่เริ่มปรับตัวดีขึ้นในช่วงครึ่งปีหลังของปี 2559 ส่งผลให้อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารปรับตัวลดลงจาก 44.1% ในปีก่อนเหลือ 43.0% ในปีนี้

ภาพรวมของอุตสาหกรรมการบินของไทยมีแนวโน้มเติบโตต่อเนื่อง โดยมีปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญ ได้แก่ ปริมาณความต้องการขนส่งทางอากาศในตลาดเกิดใหม่ และการเกิดขึ้นของสายการบินต้นทุนต่ำ รวมทั้งความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับการขยายตัว ทั้งนี้ การขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินของไทยเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับอุตสาหกรรมการบินของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และของโลก ซึ่งสอดคล้องกับจำนวนจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาประเทศไทยในปี 2559 จำนวน 32.6 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 8.9%

ในปี 2559 บริษัทฯ ได้เข้าสู่ระยะที่ 2 ของแผนปฏิรูปองค์กรคือ “สร้างความแข็งแกร่งในการแข่งขัน” โดยมีกลยุทธ์ในการดำเนินงาน 4 ด้าน ดังนี้ 1) การหารายได้ โดยเน้นที่แผนการเพิ่มรายได้ในทุกๆด้าน 2) การลดค่าใช้จ่ายและเพิ่มประสิทธิภาพ 3) การสร้างศักยภาพในด้านต่างๆ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน 4) การสร้างความเป็นเลิศในการบริการลูกค้า โดยในปี 2559 มีการดำเนินงานที่สำคัญดังนี้

- การนำระบบเทคโนโลยีที่เป็นมาตรฐานสากลเข้ามาเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารรายได้ และการให้บริการ เช่น ระบบการบริหารราคาขายบัตรโดยสารอัตโนมัติ (Automated Fare Management System) เพื่อกำหนดราคาขายให้สามารถแข่งขันกับคู่แข่งในระดับเดียวกันได้ทันเวลา ระบบ Customer Relationship Management (CRM) เพื่อมุ่งบูรณาการให้การบริการในทุกจุดสัมผัสสู่ความเป็นเลิศอย่างครบวงจรตั้งแต่เริ่มต้นจนถึงสิ้นสุดกระบวนการเดินทางของผู้โดยสารเป็นไปอย่างราบรื่นและเกิดความพึงพอใจสูงสุด และระบบการบริหารเครือข่ายเส้นทางบิน (Route Network Management System) เพื่อเพิ่มการเชื่อมโยงเส้นทางบินให้ดีขึ้น เป็นต้น

- การขยายเครือข่ายเส้นทางบิน (Network Expansion) ด้วยการเปิดเส้นทางบินใหม่ กรุงเทพฯ-เตหะราน ประเทศอิหร่าน เมื่อ 1 ตุลาคม 2559 และเส้นทางบินตรงจากภูเก็ต-แฟรงก์เฟิร์ต เมื่อ 16 พฤศจิกายน 2559 รวมถึงกลับไปทำการบินในเส้นทางกรุงเทพฯ-มอสโก เมื่อ 15 ธันวาคม 2559 นอกจากนี้ยังเพิ่มความถี่ในเส้นทางยุโรป เช่น ลอนดอน บรัสเซลส์ และออสโล ในวันที่ 30 ตุลาคม 2559 พร้อมกับขยายเส้นทางบินให้ครอบคลุมในภูมิภาคอาเซียน จีน และอินเดียโดยใช้สายการบินไทยสมายล์เป็นเครื่องมือสำคัญเพื่อรองรับการเดินทางเชื่อมต่อของผู้โดยสารการบินไทยจากฐานการบินหลัก ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

- การเพิ่มศักยภาพฝูงบินด้วยการรับมอบเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 XWB จำนวน 2 ลำ โดยนำมาให้บริการในเส้นทางข้ามทวีปเป็นหลัก เช่น กรุงเทพฯ-โรม กรุงเทพฯ-มิลาน เป็นต้น

- การดำเนินการขายเครื่องบินและส่งมอบเรียบร้อยแล้วจำนวน 5 ลำ ได้แก่ เอทีอาร์ 72 จำนวน 2 ลำ แอร์บัส A330-300 2 ลำ และแอร์บัส A340-500 1 ลำ

- การรับพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินรุ่นใหม่ (รุ่น TQV 2016) จำนวน 565 อัตราเพื่อรองรับการเติบโตที่เพิ่มขึ้น และเพื่อเป็นการทดแทนอัตรากำลังที่ขาดไปของพนักงานต้อนรับฯ ที่เข้าร่วมโครงการ MSP และเกษียณอายุการทำงาน โดยชุดแรกเข้าปฏิบัติงานในเดือน พฤศจิกายน 2559 และคาดว่าจะครบเต็มอัตราในกลางปีหน้า

- การจัดให้มีโครงการร่วมใจจากองค์กร (MSP) ต่อเนื่องจากปีก่อนสำหรับพนักงานทุกระดับไม่รวมนักบินและพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน โดยมีผู้เข้าร่วมโครงการทั้งสิ้น 280 คน มีผล 1 มิถุนายน 2559 จำนวน 11 คน และ 1 กรกฎาคม 2559 จำนวน 269 คน

- การปรับปรุงการบริการชั้นธุรกิจแบบใหม่ (New Business Class Service) โดยเป็นการปรับปรุงทั้งบุคลากร อาหาร และเครื่องดื่ม โดยมุ่งเน้นการบริการที่แตกต่างด้วยต้นทุนที่เหมาะสม และตรงตามความต้องการของลูกค้าเพื่อให้สามารถแข่งขันได้ โดยเริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ 17 กันยายน 2559 ในเส้นทางกรุงเทพฯ-นริตะ-กรุงเทพฯ และในปัจจุบันสามารถดำเนินการได้ในเส้นทางยุโรป ญี่ปุ่น ตะวันออกกลาง ออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์

ทั้งนี้ จากการปรับปรุงการดำเนินงานในหลายๆ ด้านดังกล่าวได้ประสบความสำเร็จอยู่ในระดับที่น่าพอใจ ทั้งจากผลประกอบการด้านการเงินที่ดีขึ้น และผลการดำเนินงานด้านอื่นๆ จนได้รับความพึงพอใจจากลูกค้าในภาพรวมสูงขึ้น ซึ่งสะท้อนได้จากรางวัลที่บริษัทฯ ได้รับในปีนี้ เช่น รางวัลอันดับหนึ่งสายการบินยอดเยี่ยมของโลก ถึง 2 รางวัลจากสกายแทร็กซ์ (Skytrax Award 2016) ได้แก่รางวัลยอดเยี่ยมประเภทสายการบินที่มีการปรับปรุงคุณภาพการบริการดีขึ้นมากที่สุด (World's Most Improved Airline) และรางวัลประเภทสายการบินที่ให้บริการสปาเลาจน์ยอดเยี่ยม (World's Best Airline Lounge Spa) นอกจากนี้ยังได้รับรางวัลสายการบินยอดเยี่ยมแห่งเอเชีย ตะวันออกเฉียงใต้ต่อเนื่องเป็นปีที่ 10 (Best South-East Asian Airline 2016) จาก TTG Travel Awards เป็นต้น

ในปี 2559 บริษัทฯ รับมอบเครื่องบิน A350-900XWB 2 ลำ และปลดระวางเครื่องบินเช่าดำเนินงาน B777-200 2 ลำ ทำให้ฝูงบิน ณ 31 ธันวาคม 2559 มีจำนวน 95 ลำ เท่ากับ ณ สิ้นปีก่อน โดยมีอัตราการใช้ประโยชน์ของเครื่องบินเพิ่มขึ้นจาก 10.9 ชั่วโมง เป็น 11.5 ชั่วโมงในปีนี้ ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK)

เพิ่มขึ้น 1.9% ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้น 2.5% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 73.4% สูงกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ยที่ 72.9% และมีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 22.3 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 4.8%

ผลการดำเนินงานประจำปี 2559 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีกำไรจากการดำเนินงานจำนวน 4,071 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุน 1,304 ล้านบาท หรือดีขึ้นจากปีก่อน 412.2% สาเหตุหลักเนื่องจากค่าใช้จ่ายรวมลดลง 13,565 ล้านบาท (7.1%) เป็นผลจากค่าน้ำมันเครื่องบินลดลง 17,907 ล้านบาท (28.3%) โดยราคาน้ำมันเฉลี่ยลดลง 21.6% และการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันได้ดีขึ้น ต้นทุนทางการเงิน-สุทธิ ลดลง 431 ล้านบาท (7.7%) จากการบริหารเงินสดและการปรับโครงสร้างทางการเงิน แต่ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมันสูงขึ้น 4,773 ล้านบาท (3.9%) ส่วนใหญ่เกิดจากค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยานเพิ่มขึ้น สำหรับรายได้รวมลดลง 8,190 ล้านบาท (4.3%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้ค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกินลดลง 4,428 ล้านบาท (2.9%) จากการปรับลดอัตราค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมัน และรายได้อื่นๆ ลดลง 3,775 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากปีก่อนได้รับเงินชดเชยค่าเสียหายจากการส่งมอบเก้าอี้ผู้โดยสารชั้นประหยัดลำช้า ประมาณ 3,968 ล้านบาท

ในปี 2559 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียวที่ส่วนใหญ่เกิดจากการประมาณการค่าซ่อมแซมเครื่องบินเช่าดำเนินงานตามสภาพการบินและเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องบิน จำนวน 1,317 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินการตามแผนปฏิรูป จำนวน 1,228 ล้านบาท และผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน 3,628 ล้านบาท แต่มีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 685 ล้านบาท ส่งผลให้ปี 2559 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีกำไรสุทธิ 47 ล้านบาท โดยเป็นกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 15 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 0.01 บาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุนต่อหุ้น 5.99 บาท หรือดีขึ้นจากปีก่อน 100.2%

ทั้งนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์และเครื่องบิน (EBITDA) จำนวน 24,856 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 5,296 ล้านบาท (27.1%) โดยมี EBITDA Margin เท่ากับ 13.8% เปรียบเทียบกับปีก่อนที่เท่ากับ 10.3%

## 2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานปี 2559

งบการเงินรวมของปี 2559 ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อย 5 บริษัท ได้แก่ 1) บริษัท ไทย-อะมาติอุสเซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด 2) บริษัท วิกสเปน เซอร์วิสเชส จำกัด 3) บริษัท ไทยไฟลท์ เทรนนิง จำกัด 4) บริษัท ทัวร์เอ็งหลวง จำกัด และ 5) บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) – งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.			
	2559	2558	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
<b>รายได้รวม</b>	<b>180,557</b>	<b>188,747</b>	<b>-8,190</b>	<b>-4.3</b>
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	148,060	152,488	-4,428	-2.9
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	18,578	18,651	-73	-0.4
- รายได้ค่าบริการอื่นๆ	11,674	11,588	+86	+0.7
- อื่นๆ	2,245	6,020	-3,775	-62.7
<b>ค่าใช้จ่ายรวม</b>	<b>176,486</b>	<b>190,051</b>	<b>-13,565</b>	<b>-7.1</b>
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	45,336	63,243	-17,907	-28.3
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	126,015	121,242	+4,773	+3.9
- ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ	5,135	5,566	-431	-7.7
<b>กำไร(ขาดทุน) จากการดำเนินงาน</b>	<b>4,071</b>	<b>(1,304)</b>	<b>+5,375</b>	<b>+412.2</b>
หัก ประมาณการค่าซ่อมแซมเครื่องบินเช่าดำเนินงาน	1,317	-	+1,317	-
หัก ค่าใช้จ่ายตามแผนปฏิรูป	1,228	4,167	-2,939	-70.5
หัก ผลขาดทุนจากการค้ำของสินทรัพย์และเครื่องบิน	3,628	12,157	-8,529	-70.2
บวก กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	685	3,512	-2,827	-80.5
กำไร(ขาดทุน)ก่อนภาษีเงินได้	(1,417)	(14,116)	+12,699	+90.0
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	47	(13,047)	+13,094	+100.4
<b>กำไร(ขาดทุน)สุทธิด้านที่เป็นของบริษัทใหญ่</b>	<b>15</b>	<b>(13,068)</b>	<b>+13,083</b>	<b>+100.1</b>
กำไร(ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	0.01	(5.99)	+6.00	+100.2
<b>ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ</b>				
EBITDA (ล้านบาท)	24,856	19,560	+5,296	+27.1
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	22.26	21.25	+1.01	+4.8
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	85,042	83,479	+1,563	+1.9
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านคน-กิโลเมตร)	62,442	60,893	+1,549	+2.5
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	73.4	72.9		+0.5
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/คน-กม.)	2.35	2.46	-0.11	-4.5
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	3,591	3,514	+77	+2.2
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	2,132	2,091	+41	+2.0
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (%)	59.4	59.5		-0.1
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง (พันกก.)	589,829	559,283	+30,546	+5.5
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/ตัน-กม.)	8.18	8.45	-0.27	-3.2
เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 31 ธ.ค. (ลำ)	95	95	-	-
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน (ชั่วโมง)	388,727	374,831	+13,896	+3.7
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย (ชั่วโมง/ลำ/วัน)	11.5	10.9	+0.6	+5.5
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย				
1 USD : THB	35.2897	34.2861	+1.0036	+2.9
1 EUR : THB	39.0348	38.0611	+0.9737	+2.6
100 JPY : THB	32.5435	28.3389	+4.2046	+14.8
ราคาน้ำมันเฉลี่ย (USD/BBL)	56.73	72.37	-15.64	-21.6

หมายเหตุ : 1) EBITDA = รายได้ (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และผลขาดทุนจากการค้ำของสินทรัพย์และเครื่องบิน)

## รายได้

ในปี 2559 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวมลดลง 8,190 ล้านบาท (4.3%) โดยมีรายละเอียดของรายได้ ดังนี้

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน

รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน ลดลง 4,428 ล้านบาท (2.9%) สาเหตุหลักเกิดจาก

- รายได้จากผู้โดยสารต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเซยค่าน้ำมันและค่าเบี่ยงประกันภัย) เฉลี่ยเท่ากับ 2.35 บาท/RPK ต่ำกว่าปีก่อน 0.11 บาท (4.5%) ทำให้รายได้จากผู้โดยสารลดลง 6,870 ล้านบาท ทั้งนี้เงินบาทอ่อนค่าเมื่อเทียบกับเงินสกุลที่เป็นรายได้หลักทำให้รายได้เพิ่มขึ้นส่วนหนึ่ง หากไม่รวมผลของอัตราแลกเปลี่ยนเงินบาท รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยประมาณ 2.31 บาท/RPK ลดลง 0.15 บาท (6.1%) คิดเป็นเงินประมาณ 9,366 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากการปรับลดอัตราค่าธรรมเนียมขดเซยค่าน้ำมัน (Fuel Surcharge) ตามราคาน้ำมันที่ลดลง และการแข่งขันที่รุนแรง
- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร เพิ่มขึ้น 2.5% คิดเป็นเงินประมาณ 3,810 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นเกือบทุกเส้นทางโดยเฉพาะเส้นทางข้ามทวีป ได้แก่ เส้นทางออสเตรเลีย และยุโรป รวมถึงเส้นทางบินของสายการบินไทยสมายล์ ในขณะที่บริษัทฯ มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 1.9% ส่งผลให้อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 73.4% สูงกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ย 72.9%

ตารางแสดงข้อมูลการดำเนินงานด้านการขนส่งผู้โดยสาร จำแนกตามภูมิภาค – บริษัทฯ และบริษัทย่อย

	เปลี่ยนแปลงจากปีก่อน (%)		อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	
	ปริมาณการผลิต	ปริมาณการขนส่ง	2559	2558
ภูมิภาคเอเชีย	+4.2	+0.4	71.8	74.5
ข้ามทวีป	-1.3	+3.7	75.4	71.8
ภายในประเทศ	+11.7	+13.6	71.8	70.7

ตารางแสดงข้อมูลรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน จำแนกตามภูมิภาค – บริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	2559	2558	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
<b>รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน</b>				
ภูมิภาคเอเชีย	79,350	82,118	- 2,768	- 3.4
ข้ามทวีป	55,916	58,644	- 2,728	- 4.7
ภายในประเทศ	12,427	11,095	+ 1,332	+ 12.0
เที่ยวบินแบบไม่ประจำ	367	631	- 264	- 41.8
<b>รวมรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน</b>	<b>148,060</b>	<b>152,488</b>	<b>- 4,428</b>	<b>- 2.9</b>

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินในภูมิภาคเอเชีย มีจำนวน 79,350 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 2,768 ล้านบาท (3.4%) โดยในปี 2559 บริษัทฯ ได้ขยายการผลิตเพื่อรองรับการเติบโตของตลาดในภูมิภาคเอเชีย โดยมีการเปิดจุดบินใหม่ไปยังเมืองเตหะราน ประเทศอิหร่าน ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2559 และขยายเส้นทางบินของสายการบินไทยสมายล์ให้ครอบคลุมในภูมิภาคอาเซียน จีน และอินเดีย ส่งผลให้ปริมาณการผลิต

ด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 4.2% ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเพียง 0.4% ส่วนหนึ่งเกิดจากผลกระทบจากการจัดระเบียบท่าอากาศยานหรือเทียบท่ากับการแข่งขันที่รุนแรงในเส้นทางญี่ปุ่นและตะวันออกกลาง ทำให้ผู้โดยสารในเส้นทางดังกล่าวลดลงจากปีก่อน โดยเพิ่มขึ้นในเส้นทางบินของสายการบินไทยสมายล์ อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารลดลงจาก 74.5% ในปี 2558 เป็น 71.8% ในปี 2559 และมีรายได้เฉลี่ยต่อหน่วยลดลง 2.8% สาเหตุหลักเกิดจากการแข่งขันที่รุนแรง โดยเฉพาะการเพิ่มขึ้นของสายการบินต้นทุนต่ำแบบ Long-haul Low Cost และการปรับลดอัตราค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมัน (Fuel Surcharge)

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินข้ามทวีป มีจำนวน 55,916 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 2,728 ล้านบาท (4.7%) โดยมีปริมาณการผลิตลดลง 1.3% จากการหยุดทำการบินในหลายเส้นทางบินในปี 2558 ตามแผนปฏิรูปขั้นแรก ซึ่งในปี 2559 บริษัทฯ ได้ปรับตารางบินโดยมีการขยายการผลิตในเส้นทางออสเตรเลียและยุโรปมากขึ้น รวมทั้งเปิดเส้นทางบินตรงจากภูเก็ต-แฟรงก์เฟิร์ต เมื่อ 16 พฤศจิกายน 2559 รวมถึงกลับไปทำการบินในเส้นทางกรุงเทพฯ-มอสโก เมื่อ 15 ธันวาคม 2559 เนื่องจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจประเทศรัสเซีย ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 3.7% โดยเพิ่มขึ้นในทุกเส้นทาง อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 71.8% ในปี 2558 เป็น 75.4% ในปี 2559 ขณะที่รายได้เฉลี่ยต่อหน่วยลดลงจากปีก่อน ประมาณ 7.5%

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินภายในประเทศ มีจำนวน 12,427 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1,332 ล้านบาท (12.0%) สาเหตุหลักเกิดจากปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 13.6% แต่มีรายได้เฉลี่ยต่อหน่วยลดลง 1.2% โดยมีสาเหตุสำคัญจากการแข่งขันในตลาดจากสายการบินต้นทุนต่ำที่มีการลดราคาและแย่งส่วนแบ่งตลาด โดยการบินไทยได้ให้สายการบินไทยสมายล์ทำการบินแทนในเส้นทางบินภายในประเทศเพิ่มขึ้น เช่น เส้นทางกรุงเทพฯ-สุราษฎร์ธานี เชียงใหม่-ภูเก็ต เป็นต้น โดยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 11.7% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 70.7% ในปี 2558 เป็น 71.8% ในปี 2559

- **รายได้ค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์**

รายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์ลดลง 73 ล้านบาท (0.4%) เนื่องจากรายได้จากพัสดุภัณฑ์ต่อหน่วยเฉลี่ย 8.18 บาท ลดลง 0.27 บาท (3.2%) หรือประมาณ 575 ล้านบาท สาเหตุสำคัญเกิดจากรายได้ค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมันลดลงตามราคาน้ำมันที่ลดลง ถึงแม้ว่าปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) เพิ่มขึ้น 2.0% คิดเป็นเงินประมาณ 345 ล้านบาท จากภาคการส่งออกที่ฟื้นตัวดีขึ้น โดยเฉพาะในช่วงครึ่งปีหลังของปี 2559 โดยมีอัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ย 59.4% ใกล้เคียงกับปีก่อนที่เฉลี่ย 59.5%

- **รายได้อื่น** ลดลงจากปีก่อน จำนวน 3,775 ล้านบาท (62.7%) สาเหตุหลักจากปีก่อนได้รับเงินขดเชยค่าเสียหายจากบริษัท KI Holdings Co.,Ltd. (Koito) จากการส่งมอบแก๊สผู้โดยสารชั้นประหยัดค่าเช่าประมาณ 3,968 ล้านบาท

### ค่าใช้จ่าย

ในปี 2559 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวมลดลง 13,565 ล้านบาท (7.1%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- **ค่าน้ำมันเครื่องบิน** ลดลง 17,907 ล้านบาท (28.3%) สาเหตุหลักจากราคาน้ำมันเครื่องบินเฉลี่ยต่ำกว่าปีก่อน 21.6% ถึงแม้เงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอ่อนค่าทำให้ค่าน้ำมันเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทเพิ่มขึ้น และมีค่าใช้จ่ายในการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน 6,604 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 63.6%

- ค่าใช้จ่ายดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน เพิ่มขึ้น 4,773 ล้านบาท (3.9%) โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.					
	2559	% ของ	2558	% ของ	เปลี่ยนแปลง	
		ค่าใช้จ่าย		ค่าใช้จ่าย	ล้านบาท	%
	รวม	รวม	รวม			
<b>ค่าใช้จ่าย</b>						
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	28,767	22.8	29,892	24.6	-1,125	-3.8
ค่าบริการการบิน	20,818	16.5	20,474	16.9	+344	+1.7
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	5,353	4.2	5,313	4.4	+40	+0.8
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	15,670	12.4	10,311	8.5	+5,359	+52.0
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	17,991	14.3	19,133	15.8	-1,142	-6.0
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	9,871	7.8	8,950	7.4	+921	+10.3
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	8,151	6.5	7,829	6.5	+322	+4.1
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	9,404	7.5	9,499	7.8	-95	-1.0
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	570	0.5	614	0.5	-44	-7.2
ค่าใช้จ่ายอื่น	8,841	7.0	9,359	7.7	-518	-5.5
ส่วนแบ่งขาดทุน (กำไร) จากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	579	0.5	(132)	(0.1)	+711	+538.6
<b>ค่าใช้จ่ายดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน</b>	<b>126,015</b>	<b>100.0</b>	<b>121,242</b>	<b>100.0</b>	<b>+4,773</b>	<b>+3.9</b>

- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายบุคลากร ผลประโยชน์พนักงาน ค่าตอบแทนผู้บริหาร และกรรมการ ลดลง 1,125 ล้านบาท (3.8%) สาเหตุหลักเกิดจากจำนวนพนักงานที่ลดลงจากการเกษียณอายุ และเข้าโครงการร่วมใจจากองค์กร (MSP) สำหรับพนักงานทั่วไป และโครงการ Golden Handshake สำหรับพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน ตามแผนปฏิรูปองค์กรโดยมีพนักงานที่มีผลตามโครงการในปี 2558 จำนวน 1,277 คน และในปี 2559 จำนวน 404 คน

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน ประกอบด้วย ค่าบริการการบิน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ และค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป เพิ่มขึ้น 706 ล้านบาท (2.1%) สาเหตุหลักเนื่องจากการเพิ่มเที่ยวบิน และการอ่อนค่าของเงินบาท เมื่อเทียบกับสกุลเงินหลักของค่าใช้จ่าย ได้แก่ ยูโร เยน และดอลลาร์ออสเตรเลีย

- ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยานเพิ่มขึ้น 5,359 ล้านบาท (52.0%) สาเหตุหลักเกิดจากในปี 2558 มีการลดลงในการบันทึกค่าใช้จ่ายในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการจ่ายเงินสำรองค่าบำรุงรักษาเครื่องยนต์ (Maintenance Reserve) ของเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน ในกรณีเครื่องยนต์ดังกล่าวได้มีการทำสัญญาการดูแลรักษาเครื่องยนต์แบบเหมาจ่าย (Flight Hour Service Agreement) เพิ่มเติมกับบริษัทผู้ผลิตเครื่องยนต์ โดยเปลี่ยนจากการบันทึกค่าใช้จ่ายเป็นทรัพย์สินรอการเรียกคืนจำนวนประมาณ 3,330 ล้านบาท ทั้งนี้บริษัทฯ สามารถเรียกคืนเงินจากผู้ให้เช่าเมื่อเกิดการซ่อมบำรุงจริงตามเงื่อนไขในวงเงินไม่เกิน Maintenance Reserve ที่บริษัทฯ ได้จ่ายให้กับผู้ให้เช่า หากไม่รวมรายการดังกล่าวค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยานในปี 2559 เพิ่มขึ้นจากปี 2558 จำนวน 2,029 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการประมาณการค่าซ่อมแซมเครื่องบินเช่าดำเนินงานตามสภาพการบินและเงื่อนไขการ

บำรุงรักษาเครื่องบิน และการประมาณการค่าซ่อมบำรุงเพื่อเตรียมสภาพเครื่องบินก่อนการส่งมอบคืนเครื่องบินเช่า  
ดำเนินงาน (Return Condition) ประกอบกับอัตราค่าซ่อมเครื่องบินที่สูงกว่าปีก่อน

- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายลดลง 1,142 ล้านบาท (6.0%) เป็นผลมาจากจำนวนเครื่องบินและเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงานโดยเฉลี่ยลดลง ประกอบกับมีเครื่องบินที่คิดค่าเสื่อมราคาเต็มจำนวนแล้ว ถึงแม้ว่าจะมีการรับมอบเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงินเพิ่มขึ้นในปีก่อนก็ตาม

- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ เพิ่มขึ้น 921 ล้านบาท (10.3%) เนื่องจากรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงานเพิ่มขึ้นในระหว่างปี 2558 และ 2559 รวมจำนวน 4 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบิน B787-8 จำนวน 2 ลำ และ A350-900XWB จำนวน 2 ลำ อย่างไรก็ตามมีการส่งคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงาน B737-400 จำนวน 3 ลำในปี 2558 และ B777-200 จำนวน 1 ลำ ในเดือนธันวาคม 2559

- ค่าใช้จ่ายอื่น ลดลง 518 ล้านบาท (5.5%) มีสาเหตุสำคัญจากปีนี้ตั้งสำรองอะไหล่เครื่องบินเสื่อมสภาพต่ำกว่าปีก่อน ประกอบกับการควบคุมและปรับลดค่าใช้จ่ายอย่างต่อเนื่องตามแผนปฏิรูปองค์กร

- ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม เพิ่มขึ้น 711 ล้านบาท (538.6%) สาเหตุหลักเกิดจากบริษัทสายการบิน นกแอร์ จำกัด (มหาชน) มีผลการดำเนินงานขาดทุนเพิ่มขึ้น โดยมีรายละเอียดดังนี้

- บริษัท สายการบิน นกแอร์ จำกัด (มหาชน) ขาดทุน 1,051 ล้านบาท ขาดทุนเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 908 ล้านบาท
- บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) กำไร 320 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 127 ล้านบาท
- บริษัท คริวการบินภูเก็ต จำกัด กำไร 63 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 26 ล้านบาท
- บริษัท โรงแรมรอยัลล่อคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) กำไร 30 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 23 ล้านบาท
- บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด กำไร 33 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 14 ล้านบาท
- บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด กำไร 26 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 7 ล้านบาท

- **ต้นทุนทางการเงิน -สุทธิ** ลดลง 431 ล้านบาท (7.7%) สาเหตุหลักเกิดจากอัตราดอกเบี้ยเฉลี่ยในปีนี้ต่ำกว่าปีก่อน และผลจากการบริหารเงินสด และการปรับโครงสร้างทางการเงิน ถึงแม้ว่าการอ่อนค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุลหลักของหนี้สินระยะยาว ได้แก่เงินยูโร และเงินเยน ทำให้ค่าใช้จ่ายเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทมียอดเพิ่มขึ้น

ค่าใช้จ่ายตามแผนปฏิรูป จำนวน 1,228 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นค่าตอบแทนในโครงการร่วมใจจากองค์กร (MSP) ซึ่งเป็นการดำเนินการตามแผนปฏิรูปองค์กร และสำรองเงินตอบแทนพิเศษให้แก่พนักงานในการสนับสนุนการเปลี่ยนแปลงตามแผนปฏิรูปองค์กรปี 2559

**ประมาณการค่าซ่อมแซมเครื่องบินเช่าดำเนินงาน** จำนวน 1,317 ล้านบาท ส่วนใหญ่เกิดจากการประมาณการค่าซ่อมแซมเครื่องบินเช่าดำเนินงานตามสภาพการบินและเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องบิน

**ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน** จำนวน 3,628 ล้านบาท ลดลง 8,529 ล้านบาท (70.2%) ประกอบด้วย

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเพิ่มขึ้นของเครื่องบิน A340-600 6 ลำ A340-500 4 ลำ B747-400 2 ลำ B747-400 (Freighter) 2 ลำ และ B737-400 3 ลำ รวม 2,893 ล้านบาท และตั้งสำรองด้อยค่าของเครื่องบินสำหรับเครื่องบิน A340-500 และ A340-600 จำนวน 325 ล้านบาท



- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์เพิ่มขึ้น 129 ล้านบาท เนื่องจากมีการสำรองด้อยค่าอะไหล่เครื่องบินหมุนเวียนที่เสียหายและไม่สามารถซ่อมแซมได้เพิ่มขึ้นจากปีก่อน

กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 685 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Gain) 613 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการปรับยอดเงินกู้และสินทรัพย์หนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวด และกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Gain) 72 ล้านบาท

### 3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

#### รายจ่ายลงทุน

#### ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.	
	2559	2558
เครื่องบิน	6,607	16,097
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	303	522
<b>รวม</b>	<b>6,910</b>	<b>16,619</b>

ในปี 2559 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 6,910 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 9,709 ล้านบาท เนื่องจากในปีไม่มีมีการรับมอบเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงิน ขณะที่ปีก่อนมีรายจ่ายเพื่อการรับมอบเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงิน 6 ลำ ได้แก่ B777-300ER จำนวน 3 ลำ และ A320-200 จำนวน 3 ลำ โดยรายจ่ายในการลงทุนของปีนี้ประกอบด้วย

- การลงทุนในเครื่องบิน จำนวน 6,607 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็นการจ่ายเงินล่วงหน้าค่าเครื่องบิน A350-900XWB 4 ลำ และจ่ายเงินล่วงหน้าค่าเครื่องบินด้อยค่า TRENT XWB-84 จำนวน 3 เครื่องยนต์สำหรับเครื่องบิน A350-900XWB

- การลงทุนในสินทรัพย์ถาวรอื่น ๆ จำนวน 303 ล้านบาท

#### การจัดหาเงินทุน

ในปี 2559 บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดหาเงินทุนรวมทั้งสิ้น 40,604 ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. ออกและเสนอขายตราสารหนี้ประเภทหุ้นกู้ภายในประเทศ โดยเสนอขายในวงจำกัด ต่อผู้ลงทุนสถาบัน และ/หรือผู้ลงทุนรายใหญ่ วงเงินรวม 7,000 ล้านบาท เมื่อวันที่ 23 ธันวาคม 2559 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อชำระคืนหุ้นกู้ที่จะครบกำหนดชำระ และ/หรือคืนเงินกู้ของบริษัทฯ ที่มีต้นทุนทางการเงินสูงกว่า และ/หรือ ลงทุนในสินทรัพย์ และ/หรือเป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ

2. การกู้เงินระยะยาวจากธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย จำนวน 4,084 ล้านเยน หรือประมาณ 1,386 ล้านบาท เพื่อชำระคืนเงินกู้ตามสัญญาทางการเงินของเครื่องบิน A330-300 จำนวน 2 ลำ

3. เบิกรับเงินกู้ต่อจากกระทรวงการคลังในรูปการออกตราสาร Euro Commercial Paper (ECP) ในสกุลเงินตราต่างประเทศ และเบิกใช้วงเงินสินเชื่อหมุนเวียนจากสถาบันการเงินในประเทศ เพื่อขยายระยะเวลา (Roll-over) เงินกู้ระยะสั้นที่ครบกำหนด และใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงานรวมทั้งสิ้น 32,218 ล้านบาท

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.	
	2559	2558
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	24,559	18,567
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(3,826)	(721)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(28,171)	(20,838)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน ของเงินสดและเงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น	47	427
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง</b>	<b>(7,391)</b>	<b>(2,565)</b>

ในปี 2559 เมื่อเปรียบเทียบกับงวดเดียวกันของปีก่อน บริษัทฯ มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 28,171 ล้านบาท จากการชำระคืนเงินกู้ทั้งระยะสั้นและระยะยาวซึ่งมีจำนวนสูงกว่าปีก่อน โดยจัดหาเงินกู้ลดลง และมีเงินสดใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 3,826 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนจากการจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องบิน A350-900XWB 4 ลำ และเครื่องยนต์อะไหล่ TRENT XWB-84 สำหรับเครื่องบิน A350-900XWB จำนวน 3 เครื่องยนต์ ถึงแม้ว่ามีเงินสดสุทธิจากการดำเนินงานจำนวน 24,559 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน 5,992 ล้านบาท เนื่องจากปีนี้มีกำไรจากการดำเนินงานในขณะที่ปีก่อนขาดทุน เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 เป็นจำนวน 7,391 ล้านบาท

#### เครื่องบิน

ในปี 2559 บริษัทฯ รั้บมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงาน A350-900XWB 2 ลำ และปลดประจำการเครื่องบินเช่าดำเนินงาน B777-200 จำนวน 2 ลำ ทำให้จำนวนเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน ณ 31 ธันวาคม 2559 มีจำนวน 95 ลำ เท่ากับปีก่อน ในจำนวนนี้เป็นเครื่องบิน A320-200 จำนวน 20 ลำซึ่งใช้ดำเนินงานโดยบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

#### สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2558 จำนวน 19,347 ล้านบาท (6.4%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 ธ.ค. 2559		31 ธ.ค. 2558		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	13,390	4.7	20,781	6.9	-7,391	-35.6
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้ขาย	12,322	4.4	15,099	5.0	-2,777	-18.4
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	33,662	11.9	34,596	11.4	-934	-2.7
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>	<b>59,374</b>	<b>21.0</b>	<b>70,476</b>	<b>23.3</b>	<b>-11,102</b>	<b>-15.8</b>
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์						
เครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่จ่ายล่วงหน้า	9,647	3.4	5,491	1.8	+4,156	+75.7
เครื่องบิน	44,686	15.8	44,979	14.9	-293	-0.7
เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า	112,917	39.9	126,251	41.8	-13,334	-10.6
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	10,228	3.6	12,465	4.1	-2,237	-17.9
งานระหว่างทำ	371	0.1	61	-	+310	+508.2
ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุง	13,872	4.9	14,733	4.9	-861	-5.8
เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	3,170	1.1	4,305	1.4	-1,135	-26.4
<b>ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ</b>	<b>194,891</b>	<b>68.8</b>	<b>208,285</b>	<b>68.9</b>	<b>-13,394</b>	<b>-6.4</b>
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	28,859	10.2	23,710	7.8	+5,149	+21.7
<b>รวมสินทรัพย์</b>	<b>283,124</b>	<b>100.0</b>	<b>302,471</b>	<b>100.0</b>	<b>-19,347</b>	<b>-6.4</b>

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 59,374 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 21.0 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2558 เป็นจำนวน 11,102 ล้านบาท (15.8%) โดยมีสาเหตุสำคัญดังนี้

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง 7,391 ล้านบาท (35.6%) สาเหตุหลักเกิดจากเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน และกิจกรรมลงทุนสูงกว่าเงินสดที่ได้มาจากการดำเนินงาน ประกอบกับนโยบายการบริหารเงินสดของบริษัทฯ ที่กำหนดให้บริษัทฯ ถือครองเงินสดคงเหลือให้เหมาะสม

- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย ลดลง 2,777 ล้านบาท (18.4%) สาเหตุหลักเกิดจากการตั้งสำรองค้ำของเครื่องบินเพิ่มขึ้น ประกอบกับในปีนี้มีการขายเครื่องบินรวม 5 ลำ ได้แก่ เอทีอาร์ 72 จำนวน 2 ลำ แอร์บัส A330-300 2 ลำ และแอร์บัส A340-500 1 ลำ

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์สุทธิ มีจำนวน 194,891 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 68.8 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2558 เป็นจำนวน 13,394 ล้านบาท (6.4%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากการคิดค่าเสื่อมราคาตามปกติ ในขณะที่เครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่จ่ายล่วงหน้าเพิ่มขึ้น 4,156 ล้านบาท จากการจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องบิน A350-900XWB จำนวน 4 ลำ และเงินจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องยนต์อะไหล่ TRENT XWB-84 สำหรับเครื่องบิน A350-900XWB จำนวน 3 เครื่องยนต์

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ มีจำนวน 28,859 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 10.2 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2558 จำนวน 5,149 ล้านบาท (21.7%) สาเหตุหลักเกิดจาก

- สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเพิ่มขึ้น 1,335 ล้านบาท จากภาษีของประมาณการค่าซ่อมแซมเครื่องบินเช่าดำเนินงาน

- การเพิ่มขึ้นของเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่า (Maintenance Reserve) จำนวน 4,913 ล้านบาท ตามประมาณการหนี้สินระยะยาวที่บริษัทได้ประมาณเพิ่มขึ้นในส่วนค่าซ่อมแซมเครื่องบินตามสัญญาเช่า ดำเนินงานตามสภาพการบิน และเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องบิน ทั้งนี้ บริษัทสามารถนำค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้นตามประมาณการหนี้สินดังกล่าวไปเบิกคืนจากผู้ให้เช่าได้ตามเงื่อนไขที่ปรากฏในสัญญาเช่า

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) ของปี 2559 ร้อยละ 1.3 เปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ซึ่งติดลบเท่ากับ 2.7

### หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 หนี้สินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 จำนวน 20,009 ล้านบาท (7.4%) โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 ธ.ค. 2559		31 ธ.ค. 2558		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	%ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)	64,555	25.9	73,592	27.3	-9,037	-12.3
หนี้สินระยะยาว						
หุ้นกู้	59,300	23.8	56,600	21.0	+2,700	+4.8
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	64,750	25.9	77,551	28.8	-12,801	-16.5
เงินกู้ยืมระยะยาว	35,933	14.4	43,627	16.2	-7,694	-17.6
รวมหนี้สินระยะยาว	159,983	64.1	177,778	66.0	-17,795	-10.0
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	24,998	10.0	18,175	6.7	+6,823	+37.5
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>249,536</b>	<b>100.0</b>	<b>269,545</b>	<b>100.0</b>	<b>-20,009</b>	<b>-7.4</b>

หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 22,966 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 25.9 ของหนี้สินทั้งหมดลดลงจาก ณ 31 ธันวาคม 2558 จำนวน 9,037 ล้านบาท (12.3%) สาเหตุหลักเกิดจากเงินกู้ระยะสั้นลดลง 7,225 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายค้างจ่ายลดลง 4,540 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากค่าชดเชยการบริหารความเสี่ยงน้ำมันค้างจ่าย และเงินชดเชยสำหรับพนักงานที่เข้าโครงการ MSP ค้างจ่าย ณ สิ้นปี 2558

หนี้สินระยะยาว (รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 22,966 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 64.1 ของหนี้สินทั้งหมด ลดลง 17,795 ล้านบาท (10.0%) ส่วนหนึ่งเกิดจากการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุล EUR และ USD ณ 31 ธันวาคม 2559 เมื่อเทียบกับ ณ วันสิ้นงวดของปี 2558 ถึงแม้ว่าจะอ่อนค่าขึ้นเมื่อเทียบกับเงินสกุล JPY ทำให้หนี้สินระยะยาวเมื่อคิดเป็นเงินบาทมีจำนวนลดลง หากไม่รวมผลของการปรับอัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นงวด จำนวน 1,770 ล้านบาท หนี้สินระยะยาวจะลดลงจำนวน 16,025 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว และหุ้นกู้ที่ถึงกำหนดชำระ

- หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 10.0 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวน 24,998 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 6,823 ล้านบาท (37.5%) สาเหตุหลักเกิดจากประมาณการค่าใช้จ่ายค่าซ่อมแซมเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับค่าซ่อมเครื่องบินตามสภาพการบินและเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องบิน ทั้งนี้บริษัทฯ สามารถนำค่าใช้จ่ายดังกล่าวไปขอคืนจากผู้ให้เช่าได้จากรายการเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่า (Maintenance

Reserve) และการประมาณการค่าซ่อมบำรุงเพื่อเตรียมสภาพเครื่องบินก่อนการส่งมอบคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงาน (Return Condition)

ณ สิ้นปี 2559 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) ลดลงจาก 5.8 เท่า ณ 31 ธันวาคม 2558 เป็น 5.0 เท่า

#### ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 33,588 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2558 จำนวน 662 ล้านบาท (2.0%) สาเหตุหลักเกิดจากการรับรู้กำไรจากการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสดเฉพาะส่วนที่มีประสิทธิภาพ และส่วนหนึ่งเกิดจากกำไรจากการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในปี 2559 ทำให้อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity) เพิ่มขึ้นจากคิดลบร้อยละ 35.2 ในปี 2558 เป็นร้อยละ 0.1 ในปีนี้

#### 4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

การคาดการณ์อุตสาหกรรมการบินของโลกในปี 2560 คาดว่ายังคงเติบโตต่อเนื่องเป็นปีที่ 3 ติดต่อกัน ส่วนหนึ่งเกิดจากเศรษฐกิจโลกฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไป แม้นแนวโน้มกำไรจะลดลงเล็กน้อยจากปี 2559 จากผลของราคาน้ำมันที่คาดว่าจะปรับตัวสูงขึ้น และการแข่งขันที่รุนแรง ขณะที่เศรษฐกิจสหรัฐฯ ยังมีความไม่แน่นอนของนโยบายเศรษฐกิจ

แนวโน้มอุตสาหกรรมการบินของไทยในปี 2560 ยังคงขยายตัวอย่างต่อเนื่องจากแนวโน้มการขยายตัวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว และนโยบายการส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางในการเพิ่มเส้นทางบินของสายการบินต้นทุนต่ำของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา และในขณะเดียวกันก็จะทำให้การแข่งขันภายในอุตสาหกรรมการบินมีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้นด้วย นอกจากนี้ความสำเร็จในการแก้ไขข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญด้านความปลอดภัย (Significant Safety Concern : SSC) ของประเทศไทย มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพิจารณาของสำนักงานบริหารการบินแห่งชาติสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration : FAA) ในการปรับปรุงมาตรฐานการกำกับดูแลหน่วยงานการบินของประเทศไทยจากประเภทที่ 2 (Category 2) ในปัจจุบันกลับคืนสถานะเป็นประเภทที่ 1 (Category 1) ซึ่งจะมีผลกระทบในทางบวกต่อประเทศไทย

ในปี 2560 บริษัทฯ จะเข้าสู่ระยะที่ 3 ของแผนปฏิรูปองค์กร คือ เติบโตอย่างมีกำไรในระยะยาว โดยกำหนดกลยุทธ์ไว้ 6 กลยุทธ์ ได้แก่

- การพัฒนาเครือข่ายการบินที่แข่งขันได้ ทำกำไร และลดความซับซ้อนของฝูงบิน
- การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และเสริมสร้างรายได้
- การสร้างความเป็นเลิศในการให้บริการ
- การมีต้นทุนที่แข่งขันได้ และการดำเนินการมีประสิทธิภาพ
- การสร้างวัฒนธรรมองค์กรที่สนับสนุนความยั่งยืน และพัฒนาบุคลากรให้มีคุณภาพดีเยี่ยม
- การบริหารบริษัทในเครือและกลุ่มธุรกิจ และพัฒนากลยุทธ์ธุรกิจใหม่เพื่อความยั่งยืน

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้จัดให้มีการติดตามผลการดำเนินงานตามแผนอย่างใกล้ชิด เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ จะสามารถปรับปรุงแผนงานให้สะท้อนต่อการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์ต่างๆ ได้อย่างทันท่วงที

นอกจากนี้ ยังมีแผนการดำเนินการที่สำคัญดังนี้

- การยกเลิกทำการบินที่ทำอากาศยานดอนเมืองของสายการบินไทยสมายล์ เมื่อวันที่ 16 มกราคม 2560 โดยให้ยุบรวมและใช้ทำอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นฐานการบินเพียงแห่งเดียว ซึ่งเป็นหนึ่งในการปรับแผนยุทธศาสตร์ เพื่อเตรียมพร้อมรองรับการขยายตัวเปิดตลาดการบินใหม่ๆ ในต่างประเทศโดยจะเน้นตลาดอินเดีย จีน และอาเซียน นอกจากนี้ยังเป็นการเชื่อมต่อกับผู้โดยสารจากเที่ยวบินของการบินไทยที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิได้อย่างสะดวกสบายมากขึ้น
- การเพิ่มศักยภาพฝูงบินด้วยแผนการรับมอบเครื่องบินใหม่ 7 ลำ ในปี 2560 ประกอบด้วยเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 XWB จำนวน 5 ลำ และเครื่องบินแบบโบอิง 787-9 จำนวน 2 ลำ โดยมีแผนนำมาใช้บินในเส้นทางบินข้ามทวีปเป็นหลัก
- การจัดทำโครงการ New Web and Mobile Platform เพื่อปรับเปลี่ยนการให้บริการทางช่องทางดิจิทัลใหม่ เพื่อให้มีประสิทธิภาพสูงในระดับเดียวกันกับสายการบินชั้นนำของโลก และตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้อย่างเต็มที่
- การปรับปรุงรูปแบบและคุณภาพของที่นั่งโดยสารและระบบสาระบันเทิงโดยปรับปรุงอุปกรณ์ในเครื่องบินทุกลำที่เป็นแบบเดียวกัน ให้มีที่นั่งโดยสารและระบบสาระบันเทิงลักษณะเดียวกันในแต่ละชั้นโดยสาร เพื่อสร้างความพึงพอใจให้กับผู้โดยสารทำให้มีสัดส่วนเครื่องบินที่ทันสมัยเพิ่มขึ้น
- การดำเนินโครงการพัฒนาศูนย์ซ่อมอากาศยาน ณ ทำอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา ซึ่งเป็นหนึ่งในแผนพัฒนาพื้นที่ฝั่งทะเลด้านตะวันออกของรัฐบาล โดยบริษัทฯ ได้รับความไว้วางใจจากรัฐบาลให้ดำเนินการในโครงการนี้เนื่องจากความพร้อมของบริษัทฯ และศักยภาพของทรัพยากรบุคคล ทั้งนี้ หากการดำเนินการเกิดผลสำเร็จจะเป็นรูปธรรมไม่เพียงแต่จะสามารถรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกเท่านั้น แต่ยังสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาไปสู่งานบริการด้านอื่นๆ อีกด้วย เช่น ธุรกิจบริการภาคพื้น ธุรกิจคลังสินค้า และการขนส่งสินค้า เป็นต้น ซึ่งจะช่วยให้รายได้ของบริษัทฯ ในอนาคตมีความสมดุลมากขึ้น โดยไม่ต้องพึ่งพาเฉพาะรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารเท่านั้น

## 5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		ม.ค.-ธ.ค.	
		2559	2558
<b>อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)</b>			
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.78	0.78
<b>อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)</b>			
อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน	ร้อยละ	2.25	(0.69)
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ	ร้อยละ	0.03	(6.90)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	0.14	(35.16)
<b>อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)</b>			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	1.34	(2.70)
<b>อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)</b>			
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)	เท่า	4.98	5.84
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Total Debt to Equity)	เท่า	7.43	8.19
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	4.66	3.32

ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

อัตราส่วนสภาพคล่อง

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

อัตรากำไร(ขาดทุน) จากการดำเนินงาน

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

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

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

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)

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

อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Total Debt to Equity)

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

อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย

$$= \text{EBITDA} / \text{ดอกเบี้ยจ่าย}$$