

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับไตรมาส 3 ปี 2563 สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2563 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

1. บทสรุปผู้บริหาร

เศรษฐกิจโลกในไตรมาส 3 ของปี 2563 มีสัญญาณการฟื้นตัวจากจุดต่ำสุดในช่วงไตรมาส 2 แต่มาตรการปิดเมืองที่เริ่มกลับมาเข้มงวดขึ้นหลังจำนวนผู้ติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ในบางประเทศกลับมาเพิ่มสูงขึ้น การปิดกิจการและอัตราการว่างงานที่ยังอยู่ในระดับสูงในหลายประเทศ ส่งผลให้ประเทศต่างๆ ทั่วโลกประสบกับภาวะเศรษฐกิจถดถอยที่รุนแรงที่สุดเป็นประวัติการณ์ และส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจโลกที่มีแนวโน้มฟื้นตัวชะลอลงในระยะต่อไป

เศรษฐกิจไทยปรับตัวในทิศทางที่ดีขึ้นจากไตรมาสก่อน ส่วนหนึ่งเป็นผลต่อเนื่องจากมาตรการผ่อนคลายการป้องกันและยับยั้งการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 เช่นเดียวกับการหดตัวของราคาสินค้าที่ชะลอลงเนื่องจากตลาดคู่ค้าหลักของไทยเกือบทุกตลาดปรับตัวดีขึ้น การส่งออกไปตลาดสหรัฐอเมริกาขยายตัวในระดับสูงต่อเนื่องเป็นเดือนที่ 4 เช่นเดียวกับจีน ออสเตรเลีย เวียดนาม มาเลเซีย และเกาหลีใต้ ที่กลับมาขยายตัวอีกครั้ง สะท้อนแนวโน้มการฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไปของประเทศคู่ค้าหลักของไทย อย่างไรก็ตาม ภาคการท่องเที่ยวยังคงได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 และมาตรการจำกัดการเดินทางระหว่างประเทศทั้งของประเทศไทยและประเทศต่าง ๆ ที่ยังคงมีอยู่ ส่งผลให้ไม่มีนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยต่อเนื่องเป็นเดือนที่ 6 ทำให้ผลประกอบการของธุรกิจท่องเที่ยวยังคงหดตัวสูงเมื่อเทียบกับงวดเดียวกันของปีก่อน

อุตสาหกรรมการบินของโลกในไตรมาส 3 ของปี 2563 แม้ว่าจะมีสัญญาณการฟื้นตัวจากการเดินทางภายในประเทศ แต่ยังคงต่ำกว่าระดับปกติอยู่มาก จากข้อมูลของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารในเดือน กรกฎาคม สิงหาคม และกันยายน 2563 ต่ำกว่าเดือนเดียวกันของปีก่อน 79.8% 75.3% และ 72.8% ตามลำดับ ปริมาณการขนส่งและปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารในงวดเก้าเดือนแรกของปี 2563 ลดลง 64.7% และ 56.2% ตามลำดับ อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ย 66.7% ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนซึ่งเฉลี่ย 82.9% ในด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไป เนื่องจากความสามารถในการขนส่งสินค้าของสายการบินยังไม่เพียงพอต่อความต้องการ ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ในงวดเก้าเดือนแรกของปี 2563 ต่ำกว่าปีก่อน 24.7% แต่ปริมาณการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ลดลง 13.2% ในอัตราที่น้อยกว่าการผลิต ส่งผลให้อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยอยู่ที่ 53.3% สูงกว่างวดเดียวกันของปีก่อนซึ่งเฉลี่ยที่ 46.3%

ในไตรมาส 3 ของปี 2563 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) ให้บริการขนส่งสินค้าในบางเส้นทาง รวมทั้งจัดเที่ยวบินพิเศษเพื่อนำคนไทยกลับบ้าน โดยยังคงยกเลิกเที่ยวบินประจำทั้งเส้นทางระหว่างประเทศและภายในประเทศเป็นการชั่วคราว ขณะที่บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยได้เริ่มกลับมาเปิดให้บริการผู้โดยสารในเส้นทางภายในประเทศอีกครั้งตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2563 เป็นต้นไป ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2563 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งให้บริษัทฯ ดำเนินการฟื้นฟูกิจการ และตั้งผู้ทำแผนตามที่บริษัทฯ เสนอ ได้แก่ พลอากาศเอกชัชพลเกษ์ ฉิมยะสริน นายจักรกฤตย์ พาราพันธกุล นายพีระพันธุ์ สาริรัฐวิภาค นายบุญฤทธิ์ หวังเจริญ นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันท์ และนายชาญศิลป์ ตรีนุชกร ร่วมกับ บริษัท อีวาย คอร์ปอเรทแอนด์ไวเซอร์ เซอร์วิสเซส จำกัด โดยขณะนี้คณะผู้ทำแผนอยู่ระหว่างการดำเนินการจัดทำแผนฟื้นฟูกิจการ

ในไตรมาส 3 ของปี 2563 บริษัทฯ ยังคงดำเนินมาตรการเพื่อลดค่าใช้จ่ายเพื่อบรรเทาผลกระทบจากสถานการณ์โควิด 19 ต่อเนื่องจากไตรมาสก่อนอย่างเข้มข้น โดยเฉพาะการลดค่าใช้จ่ายบุคลากรโดยยังคงลดเงินเดือน และค่าตอบแทนผู้บริหารระดับสูงต่อเนื่อง และขอความร่วมมือให้พนักงานร่วมโครงการลาหยุดโดยไม่รับเงินเดือนและค่าตอบแทน (โครงการ Together We Can) นอกจากนี้ในเดือน ตุลาคม 2563 ได้เปิดโครงการ "ร่วมใจเสียสละเพื่อองค์กร" 2 โครงการ ได้แก่โครงการร่วมใจเสียสละเพื่อองค์กร แพคเกจ A (Mutual Separation Plan : MSP A) และโครงการลาหยุดโดยไม่รับเงินเดือน (Leave without pay) ซึ่งทั้ง 2 โครงการจะมีผลในไตรมาส 4 ของปี 2563 เพื่อลดค่าใช้จ่ายให้บริษัทสามารถดำรงเงินสดในมือให้เพียงพอในการดำเนินกิจการระหว่างที่ไม่มีกระแสเงินสดรับจากการดำเนินธุรกิจการบินปกติและจากแหล่งเงินทุนอื่น ประกอบกับการชะลอการลงทุน และการจัดซื้อจัดจ้าง ปรับลดค่าใช้จ่ายที่ไม่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการ และความปลอดภัย และหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด นอกจากนี้ ยังมุ่งหารายได้เพิ่มจากธุรกิจที่ไม่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสาร โดยการเจาะตลาดลูกค้าภาคพื้นให้มากขึ้น ได้แก่

- โครงการร่อยสั้นฟ้า ไม่บินก็ฟินได้ เพื่อให้ลูกค้าได้สัมผัสรสชาติอาหารเหมือนให้บริการบนเครื่องบิน โดยให้บริการอาหารนานาชาติที่น่าเสิร์ฟบนเครื่องบินเฉพาะ Business Class และ First Class ที่สำนักงานใหญ่การบินไทย และสำนักงานสีลม นอกจากนี้ ฝ่ายครัวการบินยังได้เปิดตัว ปาท่องโก๋ สังขยาเจ้าจำปี ที่ได้รับการตอบรับเป็นอย่างดี อีกด้วย

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

ในไตรมาส 3 ของปี 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ลดลง 95.0% ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ลดลง 97.8% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 34.9% ต่ำกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ยที่ 80.0% และมีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 0.49 ล้านคน ลดลงจากปีก่อน 91.9% สำหรับด้านการขนส่งสินค้ามีปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ADTK) ต่ำกว่าปีก่อน 96.2% ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) ต่ำกว่าปีก่อน 93.6% อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ยเท่ากับ 91.2% สูงกว่าปีก่อนที่เฉลี่ยที่ 52.2%

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวมทั้งสิ้น 3,727 ล้านบาท ต่ำกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 41,289 ล้านบาท หรือ 91.7% สาเหตุสำคัญเนื่องจากทั้งรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าลดลง 37,654 ล้านบาท (95.1%) รายได้จากบริการอื่นๆ ลดลง 1,718 ล้านบาท (56.2%) เนื่องจากมาตรการจำกัดการเดินทางระหว่างประเทศทั้งของประเทศไทยและประเทศต่าง ๆ ที่ยังคงมีอยู่ สำหรับค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 19,375 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 28,483 ล้านบาท (59.5%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายดำเนินงานที่แปรผันตามปริมาณการผลิตและ/หรือปริมาณการขนส่ง และ/หรือจำนวนผู้โดยสารลดลงจากปริมาณการผลิตและปริมาณการขนส่ง และจำนวนผู้โดยสารที่ลดลง อย่างไรก็ตามค่าใช้จ่ายคงที่ที่อยู่ในระดับสูงทำให้การลดลงของค่าใช้จ่ายไม่เพียงพอที่จะชดเชยรายได้ที่สูญเสียไป ส่งผลให้ขาดทุนจากการดำเนินงาน 15,648 ล้านบาท ขาดทุนเพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 12,806 ล้านบาท (450.6%)

ในไตรมาส 3 ของปี 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียว ประกอบด้วย

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ถาวรจำนวน 444 ล้านบาท
- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 จำนวน 35 ล้านบาท

- ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 5,306 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการตีมูลค่าทางบัญชีของหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศ รวมหนี้สินตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16
- ผลกำไรสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิจำนวน 32 ล้านบาท

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีผลการดำเนินงานขาดทุนสุทธิในไตรมาส 3 ของปี 2563 จำนวน 21,531 ล้านบาท ขาดทุนเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 16,851 ล้านบาท (360.1%) โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 21,536 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 9.87 บาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุนต่อหุ้น 2.14 บาท

ทั้งนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ถาวร ประมาณการเงินตอบแทนความชอบในการทำงาน ผลขาดทุนจากการด้อยค่า ซึ่งเป็นไปตาม TFRS9 ผลกำไรสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิ และขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (EBITDA) ตดลบจำนวน 4,770 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีกำไรเท่ากับ 2,597 ล้านบาท โดยมี EBITDA Margin เท่ากับ -127.3% เปรียบเทียบกับปีก่อนที่เท่ากับ 5.8%

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานไตรมาส 3 ปี 2563

งบการเงินรวมสำหรับไตรมาส 3 ของปี 2563 ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อย 5 บริษัท ได้แก่ 1) บริษัท ไทย-อะมาดิอุสเฮาท์โฮสเทลเอเชีย จำกัด 2) บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเฮส 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 มีผลกระทบต่องบการเงินตามรายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 2.7

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) - งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

	ก.ค.-ก.ย.			
	2563	2562	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	3,727	45,016	-41,289	-91.7
- ค่าโดยสารและค่าน้ำมันอากาศยาน	1,216	35,339	-34,123	-96.6
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	717	4,248	-3,531	-83.1
- รายได้การบริการอื่นๆ	1,338	3,056	-1,718	-56.2
- อื่นๆ	456	2,373	-1,917	-80.8
ค่าใช้จ่ายรวม	19,375	47,858	-28,483	-59.5
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	292	13,284	-12,992	-97.8
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ไม่รวมน้ำมัน	14,994	33,507	-18,513	-55.3
- ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ	4,089	1,067	+3,022	+283.2
ขาดทุนจากการดำเนินงาน	(15,648)	(2,842)	-12,806	-450.6
หัก ประมาณการเงินตอบแทนความชอบในการทำงาน (400 วัน)	-	2,689	-2,689	-100.0
หัก ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ถาวร	444	181	+263	+145.3
หัก ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9	35	-	+35	-
บวก กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(5,306)	919	-6,225	-677.4
บวก ผลกำไรสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิ	32	-	+32	-
ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้	(21,401)	(4,793)	-16,608	-346.5
ขาดทุนสุทธิ	(21,531)	(4,680)	-16,851	-360.1
ขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(21,536)	(4,682)	-16,854	-360.0
ขาดทุนต่อหุ้น (บาท)	(9.87)	(2.14)	-7.73	-361.2
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ				
EBITDA (ล้านบาท)	(4,770)	2,597	-7,367	-283.7
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	0.49	6.06	-5.57	-91.9
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	1,126	22,529	-21,403	-95.0
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านคน-กิโลเมตร)	393	18,018	-17,625	-97.8
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	34.9	80.0	-45.1	-45.1
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/คน-ก.ม.)	3.05	1.93	+1.12	+58.0
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	37	985	-948	-96.2
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	33	514	-481	-93.6
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (%)	91.2	52.2	+39.0	+39.0
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง (พันกก.)	12,333	144,246	-131,913	-91.5
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/ตัน-กม.)	20.68	7.75	+12.93	+166.8
เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 30 ก.ย. (ลำ)	103	103	-	-
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน (ชั่วโมง)	7,959	103,771	-95,812	-92.3
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย (ชั่วโมง/ลำ/วัน)	2.6	11.6	-9.0	-77.6
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย				
1 USD : THB	31.3268	30.7123	+0.6145	+2.0
1 EUR : THB	36.5981	34.1389	+2.4592	+7.2
100 JPY : THB	29.5301	28.6163	+0.9138	+3.2
ราคาน้ำมันเฉลี่ย (USD/BBL)	47.61	82.72	-35.11	-42.4

หมายเหตุ : EBITDA = รายได้ (ไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย)
 ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ถาวร ประมาณการเงินตอบแทนความชอบในการทำงาน ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9
 ผลกำไรสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิ และผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ)

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

รายได้

ในไตรมาส 3 ของปี 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวมจำนวน 3,727 ล้านบาท ลดลง 41,289 ล้านบาท (91.7%) โดยมีรายละเอียดของรายได้ดังนี้

- รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน

รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินมีจำนวน 1,216 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 34,123 ล้านบาท (96.6%) จากปริมาณการขนส่งผู้โดยสารที่ลดลง 97.8% โดยรายได้ส่วนใหญ่มาจากเที่ยวบินพิเศษเพื่อนำคนไทยกลับบ้าน และรายได้จากการให้บริการเที่ยวบินภายในประเทศของสายการบินไทยสมายล์

- รายได้จากการขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์

รายได้จากการระวางขนส่งและค่าไปรษณียภัณฑ์ มีจำนวน 717 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 3,531 ล้านบาท (83.1%) โดยลดลงจากปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ที่ลดลง 93.6% โดยรายได้ส่วนใหญ่เป็นการให้บริการแบบเช่าเหมาลำ (Charter Flight) ไปยังเมืองปลายทางตามความต้องการของลูกค้า

- รายได้การบริการอื่น ๆ ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจ ได้แก่ การบริการภาคพื้น ครัวการบิน การบริการคลังสินค้า และรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่นๆ รวมจำนวน 1,338 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 1,718 ล้านบาท (56.2%) สาเหตุหลักเกิดจากจำนวนสายการบินลูกค้าที่ลดลง ตามที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้กำหนดเงื่อนไขในการอนุญาตให้อากาศยานทำการบินเข้าออกประเทศไทยเพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของโควิด-19 ส่งผลให้รายได้จากทุกหน่วยธุรกิจต่ำกว่าปีก่อน

- รายได้อื่นๆ รวมจำนวน 456 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 1,917 ล้านบาท (80.8%) สาเหตุหลักเกิดจากในปีก่อนมีการปรับปรุงบัญชีหนี้สินค่าธรรมเนียมสนามบินซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของรายได้บัตรโดยสารที่เรียกเก็บจากผู้โดยสารก่อนปี 2559 โดยนำมารับรู้เป็นรายได้อื่นๆ จำนวน 1,976 ล้านบาท เนื่องจากไม่มีการเรียกเก็บเงินเมื่อระยะเวลาผ่านไปเกินกว่า 3 ปี นับตั้งแต่วันที่รับรู้หนี้สิน

ค่าใช้จ่าย

ในไตรมาส 3 ปี 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวม 19,375 ล้านบาท ลดลง 28,483 ล้านบาท (59.5%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- ค่าน้ำมันเครื่องบิน จำนวน 292 ล้านบาท คิดเป็น 1.5 % ของค่าใช้จ่ายรวม ลดลง 12,992 ล้านบาท (97.8%) เป็นผลมาจากการหยุดบินชั่วคราวที่ทำให้ปริมาณการใช้น้ำมันต่ำกว่าปีก่อน และราคาน้ำมันปรับตัวลดลงเมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน 42.4%

- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ไม่รวมน้ำมัน รวมจำนวน 14,994 ล้านบาท ลดลง 18,513 ล้านบาท (55.3%) โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ก.ค.-ก.ย.			
	2563	2562	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
ค่าใช้จ่าย				
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	4,727	6,202	-1,475	-23.8
ค่าบริการการบิน	331	5,317	-4,986	-93.8
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	69	1,528	-1,459	-95.5
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	1,181	5,050	-3,869	-76.6
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	6,769	4,325	+2,444	+56.5
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	73	3,539	-3,466	-97.9
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	48	2,243	-2,195	-97.9
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	54	2,644	-2,590	-98.0
ค่าใช้จ่ายอื่น	1,686	2,563	-877	-34.2
ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	56	96	-40	-41.7
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	14,994	33,507	-18,513	-55.3

สรุปค่าใช้จ่ายที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญได้แก่

- ค่าใช้จ่ายในส่วนที่แปรผันตามปริมาณการผลิตและ/หรือ ปริมาณการขนส่ง และ/หรือจำนวนผู้โดยสาร (Variable Cost) ซึ่งประกอบด้วย ค่าบริการการบิน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา รวมจำนวน 1,683 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 15,099 ล้านบาท (90.0%) ซึ่งเป็นผลมาจากการที่บริษัทฯ และบริษัทย่อยยกเลิกเที่ยวบินเป็นการชั่วคราว
- ค่าใช้จ่ายคงที่ (Fixed Cost) ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ และค่าใช้จ่ายอื่น มีจำนวนรวม 13,255 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 3,374 ล้านบาท (20.3%) โดยมีรายละเอียดดังนี้
 - ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายบุคลากร ผลประโยชน์พนักงาน ค่าตอบแทนผู้บริหาร และกรรมการ มีจำนวน 4,727 ล้านบาท ลดลง 1,475 ล้านบาท (23.8%) สาเหตุหลักเกิดจากการปรับลดเงินเดือนและค่าตอบแทนของผู้บริหารระดับสูง และโครงการลาหยุดโดยไม่ได้รับเงินเดือนและค่าตอบแทน (โครงการ Together We Can) โดยขอความร่วมมือจากพนักงาน
 - ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ มีจำนวนรวม 6,842 ล้านบาท ลดลง 1,022 ล้านบาท (13.0%) ทั้งนี้จากการนำมามาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 เรื่องสัญญาเช่ามาใช้ ณ วันที่ 1 มกราคม 2563 ทำให้ต้องรับรู้สินทรัพย์สิทธิการใช้และหนี้สินตามสัญญาเช่าดำเนินงานในงบแสดงฐานะการเงิน และรับรู้ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้และดอกเบี้ยจากหนี้สินตามสัญญาเช่าในงบกำไรขาดทุน ซึ่งมีผลต่อค่าใช้จ่ายในกลุ่มของค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ และต้นทุนทางการเงิน โดยมีรายละเอียดดังนี้
 - ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย เพิ่มขึ้น 2,444 ล้านบาท (56.5%) สาเหตุหลักเกิดจากการนำมามาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 เรื่องสัญญาเช่ามาใช้ ทำให้ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์สิทธิการใช้ในส่วนของบริษัทฯ และสายการบินไทยสมายล์เพิ่มขึ้น 3,026 ล้านบาท ส่วนใหญ่เกิดจากค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์สิทธิการใช้

เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน 39 ลำ และเครื่องยนต์ รวมอยู่จำนวน 2,900 ล้านบาท หากไม่รวมรายการดังกล่าว ค่าเสื่อมราคาจะต่ำกว่าปีก่อน 582 ล้านบาท เป็นผลจากมีเครื่องบินและที่นั่งเครื่องบิน รวมทั้งทรัพย์สินอื่นที่มีการคิดค่าเสื่อมราคาเต็มจำนวนแล้ว

- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ ลดลง 3,466 ล้านบาท (97.9%) สาเหตุหลักจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับ 16 มาใช้ตามที่กล่าวไว้ข้างต้น ทั้งนี้ หากรวมค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์สิทธิการใช้เครื่องบินจำนวน 2,900 ล้านบาท ที่รวมอยู่ในกลุ่มของค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และดอกเบี้ยจากสัญญาเช่าดำเนินงานในส่วนของเครื่องบินที่รวมอยู่ในกลุ่มของต้นทุนทางการเงินจำนวน 759 ล้านบาท ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ในไตรมาส 3 ปี 2563 จะมีจำนวน 3,732 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 193 ล้านบาท

- ค่าใช้จ่ายอื่น มีจำนวน 1,686 ล้านบาท ลดลง 877 ล้านบาท (34.2%) จากมาตรการลดค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ อย่างเข้มงวด

- ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม มีจำนวน 56 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 40 ล้านบาท สาเหตุสำคัญเกิดจากการรับรู้ส่วนแบ่งขาดทุนจากบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ลดลง เนื่องจากในไตรมาส 3 ของปี 2563 ไม่รับรู้ส่วนแบ่งขาดทุนในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) อีกต่อไปเนื่องจากมูลค่าเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสียเท่ากับศูนย์ ในขณะที่ปีก่อนรับรู้ส่วนแบ่งขาดทุนจำนวน 167 ล้านบาท อย่างไรก็ตามส่วนแบ่งกำไรในบริษัทร่วมลดลงจากผลกระทบโควิด-19

- ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ จำนวน 4,089 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3,022 ล้านบาท (283.2%) สาเหตุหลักเกิดจากการบันทึกดอกเบี้ยสัญญาเช่าดำเนินงานทั้งในส่วนของเครื่องบิน และสิทธิการใช้ที่ดิน อาคาร และสินทรัพย์อื่นๆ รวมจำนวน 794 ล้านบาท จากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 มาใช้ ทั้งนี้ หากไม่รวมรายการดังกล่าว ต้นทุนทางการเงินจะเพิ่มขึ้น 2,228 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากธนาคารปรับอัตราดอกเบี้ยเป็นอัตราผันผันชำระตามเงื่อนไขของแต่ละสัญญาทั้งสัญญาเงินกู้ หุ้นกู้ สัญญาเช่าทางการเงิน และสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน ประกอบกับกำไรจากสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย (Interest Rate Swap) ต่ำกว่าปีก่อน

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ถาวร จำนวน 444 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 263 ล้านบาท ประกอบด้วย

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบินและเครื่องยนต์ 439 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 353 ล้านบาท โดยในปีนี้มี การตั้งสำรองด้อยค่าของเครื่องบินรวม 11 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบินแอร์บัส A340-500 1 ลำ A340-600 6 ลำ และเครื่องบินโบอิง B747-400 2 ลำ B737-400 1 ลำ และ B777-200 1 ลำ รวม 478 ล้านบาท และกลับรายการผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินรวม 3 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบินแอร์บัส A340-500 1 ลำ และเครื่องบินโบอิง B747-400 2 ลำ รวม 39 ล้านบาท ในขณะที่ไตรมาส 3 ของปีก่อนตั้งสำรองด้อยค่าสำหรับเครื่องบิน 8 ลำ ประกอบด้วย A300-600 1 ลำ A340-500 2 ลำ A340-600 2 ลำ B737-400 2 ลำ และ B747-400 1 ลำ รวม 34 ล้านบาท และตั้งสำรองด้อยค่าของเครื่องยนต์รวมจำนวน 52 ล้านบาท

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ 5 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 90 ล้านบาท เนื่องจากมีการสำรองด้อยค่าอะไหล่เครื่องบินหมุนเวียนที่เสียหายและไม่สามารถซ่อมแซมได้ลดลงจากปีก่อน

ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ จำนวน 5,306 ล้านบาท ประกอบด้วย ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Loss) 4,836 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการปรับยอดเงินกู้รวมหนี้สินตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสินทรัพย์หนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นสุดงวด จากการที่เงินบาทต่อเงินสกุลยูโร เงินเยน และดอลลาร์สหรัฐอ่อนค่าเมื่อเทียบกับ ณ 30 กันยายน 2563 กับ ณ 30 มิถุนายน 2563 และขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Loss) 470 ล้านบาท

ผลจากการวัดมูลค่าของเครื่องมือทางการเงินจากการเริ่มใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 จำนวน 35 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการตั้งค่าเพื่อผลขาดทุนด้านเครดิตของลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น
- ผลกำไรสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิจำนวน 32 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากสถาบันการเงินได้ยกเลิกสัญญา Cross Currency Swap (CCS) และสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า (Forward Contract) ทั้งหมด ประกอบสถานการณ์แพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ทำให้มีความไม่แน่นอนในการประมาณการเงินสดสุทธิจากการดำเนินงานในแต่ละสกุลเงินที่ทำสัญญาในอนาคต และการ Default ของสัญญาเงินกู้ทำให้ต้องรับรู้มูลค่ายุติธรรมของสัญญา SWAP ส่วนที่เหลือทั้งจำนวนในงบกำไรขาดทุนจากเดิมที่เคยอยู่ในกำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จอื่น (OCI) ทำให้มีกำไรจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่ายุติธรรมของสัญญาดังกล่าวจำนวนประมาณ 87 ล้านบาท นอกจากนี้ยังได้ปรับปรุงภาระผูกพันจากการยกเลิกสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเพิ่มเติมจำนวนประมาณ 55 ล้านบาท เนื่องจากประมาณการจำนวนเงินที่ต้องจ่ายจากการยกเลิกสัญญาไว้ต่ำไป

สรุปผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย เก้าเดือนแรกของปี 2563 (1 มกราคม - 30 กันยายน 2563)
 ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) - งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

	ม.ค.-ก.ย.			
	2563	2562	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	44,220	137,316	-93,096	-67.8
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	32,348	110,961	-78,613	-70.8
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	5,801	13,310	-7,509	-56.4
- รายได้ค่าบริการอื่นๆ	5,159	9,886	-4,727	-47.8
- อื่นๆ	912	3,159	-2,247	-71.1
ค่าใช้จ่ายรวม	78,176	148,098	-69,922	-47.2
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	11,795	41,193	-29,398	-71.4
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	57,950	103,731	-45,781	-44.1
- ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ	8,431	3,174	+5,257	+165.6
ขาดทุนจากการดำเนินงาน	(33,956)	(10,782)	-23,174	-214.9
<u>หัก</u> ประมาณการเงินตอบแทนความชอบในการทำงาน (400 วัน)	-	2,689	-2,689	-100.0
<u>บวก</u> กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน	206	273	-67	-24.5
<u>หัก</u> ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ถาวร	3,498	566	+2,932	+518.0
<u>หัก</u> ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9	186	-	+186	-
<u>บวก</u> กำไร(ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(6,425)	2,808	-9,233	-328.8
<u>หัก</u> ผลขาดทุนสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิ	(5,227)	-	-5,227	-
ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้	(49,086)	(10,956)	-38,130	-348.0
ขาดทุนสุทธิ	(49,561)	(11,102)	-38,459	-346.4
ขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(49,553)	(11,120)	-38,433	-345.6
ขาดทุนต่อหุ้น (บาท)	(22.70)	(5.09)	-17.61	-346.0
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ				
EBITDA (ล้านบาท)	(4,595)	5,548	-10,143	-182.8
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	5.05	18.07	-13.02	-72.1
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	22,070	67,297	-45,227	-67.2
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านคน-กิโลเมตร)	14,781	52,733	-37,952	-72.0
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	67.0	78.4	-11.4	-11.4
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/คน-ก.ม.)	2.14	2.07	+0.07	+3.4
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	955	2,939	-1,984	-67.5
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	537	1,551	-1,014	-65.4
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (%)	56.2	52.8	+3.4	+3.4
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง (พันกก.)	149,924	431,095	-281,171	-65.2
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/ตัน-กม.)	10.27	8.04	+2.23	+27.7
เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 30 ก.ย. (ลำ)	103	103	-	-
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน (ชั่วโมง)	103,189	312,252	-209,063	-67.0
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย (ชั่วโมง/ลำ/วัน)	7.0	11.9	-4.9	-41.2
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย				
1 USD : THB	31.5200	31.3042	+0.2158	+0.7
1 EUR : THB	35.4118	35.1737	+0.2381	+0.7
100 JPY : THB	29.3266	28.6911	+0.6355	+2.2
ราคาน้ำมันเฉลี่ย (USD/BBL)	75.29	83.59	-8.3	-9.9

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

งวดเก้าเดือนแรกของปี 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อยขาดทุนจากการดำเนินงาน 33,956 ล้านบาท ขาดทุนเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 23,174 ล้านบาท (214.9%)

รายได้รวมจำนวน 44,220 ล้านบาท ลดลง 93,096 ล้านบาท (67.8%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากกิจการขนส่งลดลง 86,122 ล้านบาท (69.3%) โดยลดลงอย่างมากในช่วงไตรมาส 2 และไตรมาส 3 ของปี 2563 โดยในส่วนของรายได้จากค่าโดยสารและน้ำมันนักส่วนเกินลดลง 70.8% จากปริมาณการขนส่งผู้โดยสารที่ลดลง 72.0% ส่วนรายได้จากค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์ลดลง 56.4% มีสาเหตุหลักจากปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) ลดลง 65.4% แต่มีรายได้พัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วยเพิ่มขึ้น 27.7% เนื่องจากมีรายได้จากการเช่าเหมาลำ นอกจากนี้ รายได้จากการบริการอื่นๆ ลดลง 47.8% สาเหตุหลักเกิดจากจำนวนสายการบินถูกค่าที่ลดลง

ค่าใช้จ่ายรวมจำนวน 78,176 ล้านบาท ลดลง 69,922 ล้านบาท (47.2%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายในส่วนที่แปรผันตามปริมาณการผลิต/การขนส่ง (รวมค่าน้ำมันเครื่องบิน) ลดลงรวม 69.9% ตามปริมาณการผลิตที่ลดลงจากการหยุดบินในช่วงไตรมาสที่ 2 และ 3 ในส่วนค่าใช้จ่ายคงที่ลดลง 21.7% โดยค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานและค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่นลดลงตามมาตรการควบคุมค่าใช้จ่าย

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียว ได้แก่

- กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุนใน บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) 206 ล้านบาท
- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ถาวร จำนวน 3,498 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,932 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากในไตรมาส 1 ของปี 2563 ได้ตั้งสำรองด้อยค่าของเครื่องบินที่ยังอยู่ในฝูงบินของบริษัทฯ แต่มีแผนการจอดเครื่องบินแบบ Long Term Parking ในปี 2563 จำนวน 12 ลำ รวม 2,846 ล้านบาท ได้แก่ เครื่องบินแบบโบอิง B747-400 รวม 6 ลำ จำนวน 1,773 ล้านบาท โบอิง B777-200 รวม 6 ลำ จำนวน 1,073 ล้านบาท ทั้งนี้ บริษัทฯ จะยังไม่ปลดระวางเครื่องบิน โดยจะสามารถนำเครื่องบินที่จอดอยู่มาใช้งานได้เมื่อมีความต้องการใช้เครื่องบิน ประกอบกับการตั้งสำรองด้อยค่าเครื่องบินเพิ่มเติมในไตรมาส 2 และ 3 ของปี 2563

ผลจากการวัดมูลค่าของเครื่องมือทางการเงินจากการเริ่มใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 จำนวน 186 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการตั้งค่าเพื่อผลขาดทุนด้านเครดิตของลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น
- ผลขาดทุนสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิ 5,227 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจาก
 - ขาดทุนจากการป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมัน 4,955 ล้านบาท จากการ Close-out ธุรกรรมการป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันทั้งหมด
 - ขาดทุนจากการวัดมูลค่ายุติธรรมของสัญญา CCS จำนวน 272 ล้านบาท ตามที่กล่าวไว้ข้างต้น
- ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ จำนวน 6,425 ล้านบาท ประกอบด้วย ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Loss) 7,469 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการปรับยอดเงินกู้รวมหนี้สินตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสินทรัพย์หนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวด

จากการที่เงินบาทต่อเงินสกุลยูโร เงินเยน และดอลลาร์สหรัฐฯ อ่อนค่าเมื่อเทียบกับ ณ 30 กันยายน 2563 กับ ณ 31 ธันวาคม 2562 และกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Gain) 1,044 ล้านบาท

ในงวดเก้าเดือนแรกของปี 2563 บริษัทฯและบริษัทย่อยมีขาดทุนสุทธิ 49,561 ล้านบาท ขาดทุนสูงกว่าปีก่อน 38,459 ล้านบาท โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 49,553 ล้านบาท ขาดทุนต่อหุ้น 22.70 บาท ขาดทุนสูงกว่าปีก่อน 17.61 บาทต่อหุ้น

EBITDA 9 เดือนแรกของปี 2563 มีจำนวนติดลบ 4,595 ล้านบาท ลดลง 10,143 ล้านบาท (182.8%) โดยมี EBITDA Margin -10.4% ลดลงจากปีก่อนที่เท่ากับ 4.0%

3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน

หน่วย : ล้านบาท	ก.ค.-ก.ย.		ม.ค.-ก.ย.	
	2563	2562	2563	2562
เครื่องบิน	(38)	488	430	1,061
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	75	165	457	790
รวม	37	653	887	1,851

ในไตรมาส 3 ของปี 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 37 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 616 ล้านบาท ทั้งนี้ สาเหตุที่รายจ่ายลงทุนในเครื่องบินติดลบจำนวน 38 ล้านบาท เกิดจากการส่งคืนอะไหล่เครื่องบินที่รับมอบในไตรมาส 2 ของปี 2563 จำนวนประมาณ 41 ล้านบาท เมื่อรวมกับรายจ่ายลงทุนในงวดหกเดือนแรกของปี 2563 ซึ่งมีจำนวน 850 ล้านบาท ทำให้งวดเก้าเดือนแรกของปี 2563 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุนรวม 887 ล้านบาท

การจัดหาเงินทุน

ในงวดเก้าเดือนแรกของปี 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.-ก.ย.	
	2563	2562
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	(7,254)	7,377
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(20)	(638)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(3,519)	(6,284)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน ที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	275	(166)
ผลกระทบจากผลขาดทุนจากการด้อยค่าด้านเครดิตที่มีต่อ เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(6)	-
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง	(10,524)	289

ในงวดเก้าเดือนแรกของปี 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 7,254 ล้านบาท เนื่องจากการขาดทุนจากการดำเนินงาน ในขณะที่ในปีก่อนมีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 7,377 ล้านบาท เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 3,519 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 2,765 ล้านบาท จากการหยุดพักชำระหนี้ และเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 20 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 618 ล้านบาท จากเงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ถาวรต่ำกว่าปีก่อน เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 มีจำนวน 11,139 ล้านบาท ลดลง 10,524 ล้านบาท จากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2562 ซึ่งมีอยู่จำนวน 21,663 ล้านบาท

เครื่องบิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน จำนวน 103 ลำ (รวมเครื่องบิน แอร์บัส A320-200 จำนวน 20 ลำ ซึ่งใช้ดำเนินงานโดยบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด) เท่ากับ ณ สิ้นปี 2562 และ ณ 30 กันยายน 2562 และมีเครื่องบินที่ปลดระวางและรอการขาย ณ วันที่ 30 กันยายน 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 30 กันยายน 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมจำนวน 298,952 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 44,144 ล้านบาท (17.3%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	30 ก.ย.2563		31 ธ.ค.2562		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	11,139	3.7	21,663	8.5	-10,524	-48.6
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	50	-	23	-	+27	+117.4
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	12,737	4.3	23,990	9.4	-11,253	-46.9
สินทรัพย์หมุนเวียน	23,926	8.0	45,676	17.9	-21,750	-47.6
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	67,520	22.6	171,116	67.2	-103,596	-60.5
สินทรัพย์สิทธิการใช้	170,366	57.0	-	-	+170,366	-
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	37,140	12.4	38,016	14.9	-876	-2.3
รวมสินทรัพย์	298,952	100.0	254,808	100.0	+44,144	+17.3

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 23,926 ล้านบาท หรือคิดเป็น 8.0% ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 21,750 ล้านบาท (47.6%) โดยมีรายการที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญได้แก่

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลดลง 10,524 ล้านบาท (48.6%) จากการใช้ไปในกิจการดำเนินงาน

- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ ลดลง 11,253 ล้านบาท (46.9%) สาเหตุหลักเกิดจากลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่นลดลง 9,496 ล้านบาท (54.4%) จากยอดขายใน 9 เดือนแรกของปี 2563 โดยเฉพาะในช่วงไตรมาสที่ 2 และ 3 ที่บริษัทฯ และบริษัทย่อยหยุดบินเป็นการชั่วคราว

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สุทธิ มีจำนวน 67,520 ล้านบาท หรือคิดเป็น 22.6% ของสินทรัพย์ทั้งหมดลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2562 เป็นจำนวน 103,596 ล้านบาท (60.5%) โดยมีสาเหตุหลักจากการโอนจัดประเภทเครื่องบินเช่าการเงินเป็นสินทรัพย์สิทธิการใช้จำนวน 96,296 ล้านบาท ณ วันที่ 1 มกราคม 2563 เนื่องจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 มาถือปฏิบัติ ประกอบกับการคิดค่าเสื่อมราคา และการตั้งค่าเผื่อการค้อยค่าของเครื่องบิน

สินทรัพย์สิทธิการใช้ มีจำนวน 170,366 ล้านบาท หรือคิดเป็น 57.0% ของสินทรัพย์ทั้งหมด ซึ่งประกอบด้วยสินทรัพย์ตามสัญญาเช่าเงินทุน และภาระผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสัญญาเช่าดำเนินงานสินทรัพย์ถาวรอื่น ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 เรื่อง สัญญาเช่า

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 37,140 ล้านบาท หรือคิดเป็น 12.4% ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 876 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมลดลง 446 ล้านบาท จากการรับรู้ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมเพิ่มขึ้น และสินทรัพย์ภายในได้รับการตัดบัญชีลดลง 283 ล้านบาท

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) ในงวดเก้าเดือนของปี 2563 เท่ากับร้อยละ -14.6 ลดลงจากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ซึ่งเท่ากับร้อยละ -2.9

หนี้สิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 หนี้สินรวมของ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีจำนวน 338,897 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 95,855 ล้านบาท (39.4%) โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	30 ก.ย. 2563		31 ธ.ค. 2562		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน	70,888	20.9	60,028	24.7	+10,860	+18.1
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่กำหนดชำระภายใน 1 ปี	227,466	67.1	21,731	9.0	+205,735	+946.7
หนี้สินระยะยาว	8	-	122,121	50.2	-122,113	-100.0
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	40,535	12.0	39,162	16.1	+1,373	+3.5
รวมหนี้สิน	338,897	100.0	243,042	100.0	+95,855	+39.4

หนี้สินหมุนเวียน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 20.9 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวน 70,888 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 10,860 ล้านบาท (18.1%) สาเหตุหลักเกิดจาก

- เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินและเงินกู้ยืมระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกันรวม 15,143 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 11,643 ล้านบาท จากการเบิกใช้วงเงินสินเชื่อ Committed และ Uncommitted Credit Line กับสถาบันการเงินในประเทศในไตรมาส 1 ของปี 2563 รวมทั้งสิ้น 19,500 ล้านบาท

- รายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้ลดลง 13,713 ล้านบาท จากยอดขายที่ลดลงจากการหยุดบินเที่ยวบินประจำเป็นการชั่วคราวในไตรมาสที่ 2 และ 3

- เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 12,973 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากเจ้าหนี้จากสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมัน และสัญญาตราสารอนุพันธ์ที่สถาบันการเงินได้ทำการ Close-out สัญญา ประกอบกับบริษัทฯ อยู่ในระหว่างกระบวนการฟื้นฟูกิจการ จึงมีผลทำให้บริษัทฯ อยู่ในสถานะพักชำระหนี้ (Automatic Stay)

หนี้สินระยะยาวรวมส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 67.1 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้น 83,622 ล้านบาท (58.1%) สาเหตุหลักจากการบันทึกหนี้สินตามสัญญาเช่าตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 เรื่องสัญญาเช่าที่มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563 เป็นต้นไป จำนวน 94,318 ล้านบาท และการปรับปรุงการวัดมูลค่าหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่ตามอัตราผันแปรของสัญญาเช่าที่ขึ้นอยู่กับอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงและการจัดประเภทเจ้าหนี้หนี้สินตามสัญญาเช่าทำให้หนี้สินระยะยาวลดลง 6,565 ล้านบาท หากไม่รวมรายการดังกล่าว หนี้สินระยะยาวลดลง 4,131 ล้านบาท จากการจ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะยาว หนี้สินตามสัญญาเช่าและหุ้นกู้รวมจำนวน 11,342 ล้านบาท นอกจากนี้ผลจากการอ่อนค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุลยูโร เงินเยน และ ดอลลาร์สหรัฐฯ ณ 30 กันยายน 2563 เมื่อเทียบกับ ณ วันสิ้นงวดของปี 2562 ทำให้หนี้สินระยะยาวเมื่อคิดเป็นเงินบาทมียอดเพิ่มขึ้นรวมจำนวน 7,211 ล้านบาท

ทั้งนี้ จากการที่ศาลล้มละลายกลาง ได้มีคำสั่งรับคำร้องขอฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ ส่งผลให้บริษัทฯ เข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ ซึ่งถือเป็นเหตุที่ส่งผลให้สถาบันการเงินมีสิทธิเรียกหนี้เงินกู้ยืมตามสัญญาคืนได้ทันที ประกอบกับการผัดผ่อนชำระหนี้สินที่ค้างค้างและหนี้สินที่ทยอยถึงกำหนดชำระ เช่น เจ้าหนี้การค้า เงินกู้ยืมระยะสั้น รวมถึงส่วนที่ถึงกำหนดชำระของเงินกู้ยืมระยะยาว หุ้นกู้ และหนี้สินตามสัญญาเช่า ด้วยเหตุนี้ เงินกู้ยืมระยะยาว หุ้นกู้ และหนี้สินตามสัญญาเช่าส่วนที่ถึงกำหนดชำระเกินกว่าหนึ่งปีที่เคยจัดประเภทเป็นหนี้สิน ไม่หมุนเวียนในหัวข้อหนี้สินระยะยาวได้ถูกจัดประเภทเป็นหนี้สินหมุนเวียนตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 12.0 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้น 1,373 ล้านบาท (3.5%) สาเหตุหลักเกิดจากประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 837 ล้านบาท จากประมาณการค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน รายการสำรองค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่นๆ สำหรับรายการซ่อมที่จำเป็นต้องจ่ายในอนาคตตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับผลประโยชน์พนักงานเพิ่มขึ้น 462 ล้านบาท

ณ สิ้นไตรมาส 3 ของปี 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) เท่ากับ -6.1 เท่า สูงกว่า ณ 31 ธันวาคม 2562 ที่เท่ากับ 12.5 เท่า และมีอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ -8.5 เท่า เพิ่มขึ้นจาก ณ สิ้นปี 2562 ที่เท่ากับ 20.8 เท่า

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ และบริษัทย่อยมีจำนวน -39,945 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 51,711 ล้านบาท (439.5%) สาเหตุหลักเกิดจากผลขาดทุนจากการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในช่วง 9 เดือนแรกของปีนี้

สภาพคล่อง

ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 11,139 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 3.7 ของสินทรัพย์รวม ลดลงจาก ณ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 10,524 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)

ในเก้าเดือนแรกของปี 2563 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) มีรายได้รวมทั้งสิ้น 43,108 ล้านบาท ต่ำกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 89,864 ล้านบาท หรือ 67.6% สาเหตุสำคัญเนื่องจากทั้งรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าลดลง 82,238 ล้านบาท หรือ 69.6% เป็นผลจากปริมาณการผลิตและการขนส่งลดลงจากการที่บริษัทฯ หยุดบินชั่วคราวในไตรมาสที่ 2 และ 3 นอกจากนี้รายได้การบริการอื่นๆ ลดลง 5,221 ล้านบาท หรือ 46.5% จากจำนวนสายการบินลูกค้าที่ลดลง สำหรับค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 73,726 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 70,132 ล้านบาท (48.8%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายดำเนินงานโดยส่วนใหญ่ลดลงตามปริมาณการผลิตและปริมาณการขนส่งที่ลดลง เนื่องจากการหยุดบินชั่วคราวดังกล่าวข้างต้น ส่งผลให้ขาดทุนจากการดำเนินงาน 30,618 ล้านบาท ขาดทุนเพิ่มขึ้นจากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน 19,732 ล้านบาท (181.3%)

นอกจากนี้ ในเก้าเดือนแรกของปี 2563 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียว ประกอบด้วย

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ถาวร จำนวน 3,498 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,932 ล้านบาท ตามที่กล่าวไว้ข้างต้น
- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเงินลงทุนจำนวน 2,223 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) และบริษัทย่อย บริษัทฯ พิจารณาว่าจากสถานการณ์ดังกล่าวนำมาซึ่งข้อบ่งชี้ที่จะเกิดการด้อยค่าในเงินลงทุนของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และพิจารณามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของเงินลงทุนดังกล่าว ซึ่งต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีสุทธิ บริษัทฯ จึงตั้งค่าเผื่อการด้อยค่าเงินลงทุนในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) จำนวน 423 ล้านบาท ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2563 บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ได้ยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการและเสนอผู้จัดทำแผนฟื้นฟูกิจการต่อศาลล้มละลายกลาง และ ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งให้ฟื้นฟูกิจการเมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน 2563

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 จำนวน 7,373 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการตั้งค่าเผื่อการด้อยค่าของลูกหนี้ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด จำนวน 7,188 ล้านบาท
- ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ จำนวน 6,178 ล้านบาท ประกอบด้วย ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Loss) 7,128 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการปรับยอดเงินกู้รวมหนี้สินตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสินทรัพย์หนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวด โดยเฉพาะเงินบาทต่อเงินสกุลยูโร เงินเยน และดอลลาร์สหรัฐฯ อ่อนค่าเมื่อเทียบกับ ณ 30 กันยายน 2563 กับ ณ 31 ธันวาคม 2562 ประกอบกับการปรับ และกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Gain) 950 ล้านบาท
- ผลขาดทุนสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิ จำนวน 5,227 ล้านบาท ตามที่กล่าวไว้ข้างต้น

บริษัทฯ มีผลการดำเนินงานขาดทุนสุทธิ 55,590 ล้านบาท ขาดทุนเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 44,230 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 25.47 บาท ขาดทุนสูงกว่าปีก่อน 20.27 บาทต่อหุ้น

กำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ถาวร ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเงินลงทุน ประมาณการเงินตอบแทนความชอบในการทำงาน ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 ผลขาดทุนสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิ และกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (EBITDA) มีจำนวนติดลบ 2,570 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 7,995 ล้านบาท โดยมี EBITDA Margin เท่ากับ -5.9% เปรียบเทียบกับปีก่อนที่เท่ากับ 4.1%

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

	ม.ค.-ก.ย.			
	2563	2562	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	43,108	132,972	-89,864	-67.6
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	30,230	104,916	-74,686	-71.2
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	5,760	13,312	-7,552	-56.7
- รายได้ค่าบริการอื่นๆ	6,013	11,234	-5,221	-46.5
- อื่นๆ	1,105	3,510	-2,405	-68.5
ค่าใช้จ่ายรวม	73,726	143,858	-70,132	-48.8
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	10,845	38,293	-27,448	-71.7
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	54,671	102,386	-47,715	-46.6
- ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ	8,210	3,179	+5,031	+158.3
ขาดทุนจากการดำเนินงาน	(30,618)	(10,886)	-19,732	-181.3
หัก ประมาณการเงินตอบแทนความชอบในการทำงาน (400 วัน)	-	2,689	-2,689	-100.0
หัก ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ถาวร	3,498	566	+2,932	+518.0
หัก ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเงินลงทุน	2,223	-	+2,223	-
หัก ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9	7,373	-	+7,373	-
บวก กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(6,178)	2,914	-9,092	-312.0
หัก ผลขาดทุนสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิ	(5,227)	-	-5,227	-
ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้	(55,117)	(11,227)	-43,890	-390.9
ขาดทุนสุทธิ	(55,590)	(11,360)	-44,230	-389.3
ขาดทุนต่อหุ้น (บาท)	(25.47)	(5.20)	-20.27	-389.8
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ				
EBITDA (ล้านบาท)	(2,570)	5,425	-7,995	-147.4
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	3.51	14.31	-10.80	-75.5
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	20,127	62,842	-42,715	-68.0
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านคน-กิโลเมตร)	13,590	49,387	-35,797	-72.5
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	67.5	78.6	-11.1	-11.1
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/คน-ก.ม.)	2.10	2.04	+0.06	+2.9
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	955	2,939	-1,984	-67.5
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	537	1,551	-1,014	-65.4
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (%)	56.2	52.8	+3.4	+3.4
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง (พันกก.)	145,331	423,175	-277,844	-65.7
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/ตัน-ก.ม.)	10.21	8.04	+2.17	+27.0
เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 30 ก.ย. (ลำ)	83	83	-	-
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน (ชั่วโมง)	80,700	260,592	-179,892	-69.0
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย (ชั่วโมง/ลำ/วัน)	7.6	12.5	-4.9	-39.2
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย				
1 USD : THB	31.5200	31.3042	+0.2158	+0.7
1 EUR : THB	35.4118	35.1737	+0.2381	+0.7
100 JPY : THB	29.3266	28.6911	+0.6355	+2.2
ราคาน้ำมันเฉลี่ย (USD/BBL)	75.29	83.59	-8.3	-9.9

หมายเหตุ : EBITDA = รายได้ (ไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย)
 ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ถาวร ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเงินลงทุน ประมาณการเงินตอบแทนความชอบในการทำงาน ผลขาดทุน
 จากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 ผลขาดทุนสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิ และขาดทุนจากอัตรา
 แลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ)

สินทรัพย์ งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีสินทรัพย์รวมจำนวน 298,922 ล้านบาท
 เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 38,900 ล้านบาท (15.0%) สาเหตุหลักเกิดจาก

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	30 ก.ย.2563		31 ธ.ค.2562		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	10,411	3.5	20,873	8.0	-10,462	-50.1
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	50	-	23	-	+27	+117.4
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	15,651	5.2	29,363	11.3	-13,712	-46.7
สินทรัพย์หมุนเวียน	26,112	8.7	50,259	19.3	-24,147	-48.0
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	67,492	22.6	171,083	65.8	-103,591	-60.6
สินทรัพย์สิทธิการเช่า	163,712	54.8	-	-	+163,712	-
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	41,606	13.9	38,680	14.9	+2,926	+7.6
รวมสินทรัพย์	298,922	100.0	260,022	100.0	+38,900	+15.0

- สินทรัพย์หมุนเวียนลดลงจำนวน 24,147 ล้านบาท (48.0%) สาเหตุหลักเกิดจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลง 10,462 ล้านบาท (50.1%) สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ ลดลง 13,712 ล้านบาท (46.7%) จากการตั้ง
 ค่าเพื่อผลขาดทุนด้านเครดิตของลูกค้านี้ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด จำนวน 7,188 ล้านบาท ประกอบกับ
 ยอดขายลดลง

- ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สุทธิ ลดลงจำนวน 103,591 ล้านบาท (60.6%) สาเหตุหลักมาเกิดจากการ
 โอนจัดประเภทเครื่องบินเช่าการเงินเป็นสินทรัพย์สิทธิการเช่าจำนวน 96,296 ล้านบาท เนื่องจากการนำมาตรฐาน
 การรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 มาถือปฏิบัติ ประกอบกับการคิดค่าเสื่อมราคา และการตั้งค่าเผื่อการด้อยค่าของ
 เครื่องบิน

- สินทรัพย์สิทธิการเช่า เพิ่มขึ้น 163,712 ล้านบาท ซึ่งประกอบด้วยสินทรัพย์ตามสัญญาเช่าเงินทุนและ
 ภาระผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสัญญาเช่าดำเนินงานสินทรัพย์ถาวรอื่น ตามมาตรฐานการรายงาน
 ทางการเงินฉบับที่ 16 เรื่อง สัญญาเช่า

- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ เพิ่มขึ้นจำนวน 2,926 ล้านบาท (7.6%) สาเหตุหลักเกิดจากลูกหนี้ตามสัญญา
 เช่าไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 5,578 ล้านบาท จากลูกหนี้ตามสัญญาเช่าช่วงเครื่องบิน A320-200 กับบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์
 จำกัด เงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินเพิ่มขึ้นจำนวน 1,757 ล้านบาท แต่เงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

ลดลงรวม 2,223 ล้านบาท จากการตั้งค่าเผื่อการด้อยค่าเงินลงทุนในบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด และบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)

หนี้สิน งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีหนี้สินรวมจำนวน 337,477 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 96,622 ล้านบาท (40.1%) สาเหตุหลักเกิดจาก

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	30 ก.ย.2563		31 ธ.ค. 2562		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ หนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของ หนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน	69,968	20.7	58,242	24.2	+11,726	+20.1
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	227,449	67.4	21,731	9.0	+205,718	+946.7
หนี้สินระยะยาว	-	-	122,121	50.7	-122,121	-100.0
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	40,060	11.9	38,761	16.1	+1,299	+3.4
รวมหนี้สิน	337,477	100.0	240,855	100.0	+96,622	+40.1

- หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้น 11,726 ล้านบาท (20.1%) สาเหตุหลักเกิดจากเงินกู้ระยะสั้นจากสถาบันการเงิน และเงินกู้ระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกันเพิ่มขึ้น เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้นจากการที่บริษัทฯ อยู่ในสถานะพักชำระหนี้ (Automatic Stay) แต่มีรายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้ลดลง

- หนี้สินระยะยาวรวมส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี เพิ่มขึ้น 83,597 ล้านบาท (58.1%) จากการบันทึกหนี้สินตามสัญญาเช่า เงินบาทอ่อนค่าทำให้หนี้สินระยะยาวเพิ่มขึ้น แต่มีการจ่ายชำระคืนเงินกู้ส่วนหนึ่ง

- หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ เพิ่มขึ้น 1,299 ล้านบาท (3.4%) สาเหตุหลักเกิดจากประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 553 ล้านบาท และประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับผลประโยชน์พนักงานเพิ่มขึ้น 444 ล้านบาท

ส่วนของผู้ถือหุ้น งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน -38,555 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 57,722 ล้านบาท (301.2%) สาเหตุหลักเกิดจากผลขาดทุนจากการดำเนินงานของบริษัทฯ ในเก้าเดือนแรกของปีนี้

4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

การคาดการณ์ถึงสถานการณ์ของอุตสาหกรรมการบินโลกในปี 2563 ของทั้งสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) และองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) มีความสอดคล้องเป็นไปในทิศทางเดียวกัน คือ ผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 นั้นส่งผลต่ออุตสาหกรรมการบินอย่างหนัก

และแนวโน้มจะมีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้นจากเดิมที่เคยคาดการณ์ไว้ จนทำให้หลายสายการบินประสบภาวะขาดทุน ปัญหาการขาดสภาพคล่อง การประกาศล้มละลายและเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ

อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาที่ประเทศไทยสามารถควบคุมการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้อนุมัติหลักการและแนวทางการเปิดรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ ประเภทพิเศษ หรือ special tourist visa (STV) ตามที่กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาเสนอเมื่อวันที่ 15 กันยายน 2563 เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจในประเทศ โดยนักท่องเที่ยวกลุ่มที่จะเข้ามาจะต้องพำนักระยะยาว (long stay) ปฏิบัติตามมาตรการของศูนย์บริหารสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (ศบค.) และกักตัวในห้อง 14 วัน โดยวีซ่าดังกล่าวนี้ นักท่องเที่ยวจะได้รับอนุญาตให้อยู่ในประเทศไทยได้ 90 วัน และต่อได้อีก 2 ครั้ง ครั้งละ 90 วัน รวมเป็น 270 วัน โดยนักท่องเที่ยวกลุ่มแรกได้เดินทางเข้าประเทศไทยแล้วเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2563

สำหรับกระบวนการฟื้นฟูกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) นั้น ขณะนี้คณะผู้ทำแผนอยู่ระหว่างเร่งดำเนินการจัดทำแผนฟื้นฟูกิจการ คาดว่าบริษัทฯ จะนำเสนอแผนฟื้นฟูกิจการต่อศาลล้มละลายกลางได้ภายในไตรมาสที่ 4 ของปี 2563 หรือภายในไตรมาส 1 ของปี 2564 เป็นอย่างช้า

5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

	ม.ค.-ก.ย.				
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	2563	2562	2563	2562	
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)					
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.08	0.83	0.09	0.91
อัตราส่วนสภาพคล่อง (รวมวงเงินกู้หมุนเวียน)	เท่า	0.08	0.98	0.09	1.08
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)					
อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน	ร้อยละ	(76.60)	(7.84)	(70.85)	(8.18)
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ	ร้อยละ	(111.80)	(8.08)	(128.65)	(8.53)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	(351.75)	(67.42)	(573.45)	(48.15)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)					
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	(14.64)	(2.90)	(16.75)	(2.94)
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)					
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	(6.07)	11.51	(6.29)	7.37
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	(8.48)	19.70	(8.75)	12.49
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	(0.54)	1.68	(0.31)	1.64
อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA	เท่า	(71.33)	41.77	(127.30)	42.52
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน	เท่า	(0.37)	0.66	(0.04)	0.69

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)

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

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

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

อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity)

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

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Total Asset)

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

อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)

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

อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Total Debt to Equity)

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

อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย (Interest Coverage Ratio)

$$= \text{กำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยน กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ถาวร ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเงินลงทุน ประมาณการเงินตอบแทนความชอบในการทำงาน ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 ผลขาดทุนสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิ (EBITDA)} / \text{ดอกเบี้ยจ่าย}$$

อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA (Net Debt to EBITDA)

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

อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (Debt Service Coverage Ratio)

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