

ส่วนที่ 3

ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

13. ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป

		งบการเงินรวม		
		ปี 2562	ปี 2561	ปี 2560
งบกำไรขาดทุน				
รายได้รวม *	(ล้านบาท)	188,954	200,586	190,535
ค่าใช้จ่ายรวม	(ล้านบาท)	199,989	212,192	193,430
ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้	(ล้านบาท)	(11,035)	(11,606)	(2,895)
ขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(ล้านบาท)	(12,043)	(11,625)	(2,107)
ขาดทุนสุทธิ	(ล้านบาท)	(12,017)	(11,569)	(2,072)
งบดุล				
รวมสินทรัพย์	(ล้านบาท)	256,665	268,721	280,775
รวมหนี้สิน	(ล้านบาท)	244,899	248,265	248,762
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	(ล้านบาท)	11,766	20,456	32,013
หุ้น				
จำนวนหุ้นสามัญที่ออกและชำระแล้ว	(ล้านหุ้น)	2,182.77	2,182.77	2,182.77
มูลค่าหุ้นที่ตราไว้	(บาท)	10.00	10.00	10.00
กำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อหุ้น	(บาท)	(5.52)	(5.33)	(0.97)
เงินปันผลจ่ายต่อหุ้น	(บาท)	-	-	-
อัตราส่วนทางการเงิน				
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อรายได้รวม ⁽¹⁾	(ร้อยละ)	(6.5)	(5.8)	(1.1)
อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ ⁽²⁾	(ร้อยละ)	(2.5)	(2.6)	0.7
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ⁽³⁾	(ร้อยละ)	(74.6)	(44.1)	(6.3)
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ⁽⁴⁾	(เท่า)	12.5	7.4	5.0

หมายเหตุ :

- (1) อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิต่อรายได้รวม เท่ากับ กำไร(ขาดทุน)สุทธิ / รายได้รวม (ไม่รวมอัตราแลกเปลี่ยนและกำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน)
 - (2) อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ เท่ากับ กำไร(ขาดทุน)ก่อนหักดอกเบี้ยและภาษี / สินทรัพย์รวมเฉลี่ย
 - (3) อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เท่ากับ กำไร(ขาดทุน)สุทธิ/ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย
 - (4) อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เท่ากับ (เงินกู้ยืมระยะสั้น+หนี้สินระยะยาวรวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)/ส่วนของผู้ถือหุ้น
- * รายได้รวม รวมผลกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและกำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน

ตารางสรุปงบการเงินรวมสำหรับระยะ 3 ปีที่ผ่านมา

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปี 2562	ปี 2561	ปี 2560
งบกำไรขาดทุน :			
ค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกิน	149,044	160,255	157,475
ค่าระวางขนส่ง	17,243	21,640	19,544
ค่าไปรษณีย์ภัณฑ์	540	701	728
กิจการอื่นๆ	13,452	13,369	12,111
ดอกเบี้ยรับและรายได้อื่น ⁽³⁾	4,236	3,710	2,258
ผลกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	4,439	911	(1,581)
รวมรายได้	188,954	200,586	190,535
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	54,675	60,096	50,215
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	31,172	30,875	29,702
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน ⁽¹⁾	46,621	47,883	45,755
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	16,787	19,045	17,022
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	15,030	15,017	11,282
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	9,101	9,111	9,009
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	10,637	10,843	11,215
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	628	590	512
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบินและสินทรัพย์	634	3,459	3,191
ค่าใช้จ่ายอื่น	10,040	10,243	10,219
ดอกเบี้ยจ่ายและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ⁽²⁾	4,664	5,030	5,308
รวมค่าใช้จ่าย	199,989	212,192	193,430
ขาดทุนก่อนหักภาษีเงินได้	(11,035)	(11,606)	(2,895)
รายได้(ค่าใช้จ่าย)ภาษีเงินได้สุทธิ	(982)	37	823
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย	26	56	35
ขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(12,043)	(11,625)	(2,107)
ขาดทุนสุทธิ	(12,017)	(11,569)	(2,072)
จำนวนหุ้นที่ออกและเรียกชำระแล้ว (ล้านหุ้น)	2,183	2,183	2,183
ขาดทุนสุทธิต่อหุ้น (บาท)	(5.52)	(5.33)	(0.97)

หมายเหตุ: (1) ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบินประกอบด้วย ค่าบริการการบิน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือและค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน

(2) ดอกเบี้ยจ่ายและค่าใช้จ่ายอื่นๆ รวมส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมและผลขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงส่วนได้เสียในเงินลงทุน

(3) ดอกเบี้ยรับและรายได้อื่นรวมกำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปี 2562	ปี 2561	ปี 2560
งบกระแสเงินสด :			
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลง ในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	12,728	15,620	24,906
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	14,818	17,400	23,692
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์	(3,438)	(3,870)	(3,618)
เงินสดรับจากการจำหน่ายสินทรัพย์	3	4	258
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(2,970)	(2,099)	(3,106)
เงินสดรับ (จ่าย) จากเงินกู้ระยะสั้น	500	(4,328)	110
เงินสดรับ (จ่าย) จากหุ้นกู้	9,258	2,750	2,800
เงินสดรับ (จ่าย) จากเงินกู้ยืมระยะยาว	(9,489)	(11,400)	(17,325)
เงินสดสุทธิได้มา (ใช้ไป) ในกิจกรรมจัดหาเงิน	(3,725)	(16,846)	(18,677)
EBITDAR ⁽¹⁾	23,833	29,511	35,327
EBITDAR ต่อหุ้น (บาท)	10.92	13.52	16.18

หมายเหตุ :

⁽¹⁾ EBITDAR เท่ากับ EBITDA + ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่

EBITDA เท่ากับ รายได้ (ไม่รวมกำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนและกำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน) - ค่าใช้จ่าย(ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ประมาณการเงินตอบแทนความชอบในการทำงาน ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบินและผลขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงส่วนได้เสียในเงินลงทุน)

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปี 2562	ปี 2561	ปี 2560
งบดุล :			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	21,663	13,692	15,230
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	49,534	44,128	51,516
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิ	167,118	179,599	188,103
รวมสินทรัพย์	256,665	268,721	280,775
รวมหนี้สินหมุนเวียน	84,367	88,908	92,856
หนี้สินระยะยาว	122,121	125,413	127,272
รวมหนี้สิน	244,899	248,265	248,762
ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	21,282	21,828	21,828
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	11,766	20,456	32,013

อัตราส่วนทางการเงินสำหรับระยะ 3 ปีที่ผ่านมา

รายการ	ปี 2562	ปี 2561	ปี 2560
อัตราส่วนสภาพคล่อง :			
อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า) ⁽¹⁾	0.91	0.75	0.84
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว (เท่า)	0.59	0.43	0.45
อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด (เท่า)	0.26	0.29	0.39
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า (เท่า)	16.33	16.12	15.83
ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย (วัน)	22.04	22.33	22.74
อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ (เท่า)	16.78	17.68	16.43
ระยะเวลาขายสินค้าเฉลี่ย (วัน)	21.45	20.36	21.91
อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้ (เท่า)	32.49	32.04	29.31
ระยะเวลาชำระหนี้ (วัน)	11.08	11.24	12.28
Cash Cycle (วัน)	32.41	31.46	32.37
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร :			
อัตรากำไรขั้นต้น (%)	12.79	16.53	22.85
อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน (%) ⁽²⁾	(6.74)	(4.54)	1.49
อัตรารายได้อื่น (%)	1.99	1.76	1.10
อัตราส่วนเงินสดต่อการทำกำไร (%)	(119.27)	(192.10)	829.34
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ (%) ⁽³⁾	(6.52)	(5.79)	(1.08)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (%) ⁽⁴⁾	(74.59)	(44.10)	(6.32)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน :			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (%) ⁽⁵⁾	(2.51)	(2.58)	0.65
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร (%)	2.75	4.07	7.81
อัตราการหมุนของสินทรัพย์ (เท่า)	0.72	0.73	0.68
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน :			
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า) ⁽⁶⁾	12.52	7.40	4.98
อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย (เท่า) ⁽⁷⁾	1.98	3.22	5.10
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (เท่า) ⁽⁸⁾	0.70	0.85	0.90
อัตราการจ่ายปันผล (%)	-	-	-

หมายเหตุ :

- (1) อัตราส่วนสภาพคล่อง เท่ากับ สินทรัพย์หมุนเวียน (ไม่รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย) / หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้)
- (2) อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน เท่ากับ กำไร(ขาดทุน) จากการดำเนินงาน/รายได้อื่น (ไม่รวมอัตราแลกเปลี่ยนและกำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน)
- (3) อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ เท่ากับ กำไร(ขาดทุน)สุทธิ / รายได้รวม (ไม่รวมอัตราแลกเปลี่ยนและกำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน)
- (4) อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เท่ากับ กำไร(ขาดทุน)สุทธิ / ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย
- (5) อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ เท่ากับ กำไร(ขาดทุน)ก่อนหักดอกเบี้ยและภาษี / สินทรัพย์รวมเฉลี่ย
- (6) อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เท่ากับ (เงินกู้ยืมระยะสั้น+หนี้สินระยะยาวรวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)/ส่วนของผู้ถือหุ้น
- (7) อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย เท่ากับ กำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยน ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน ประมาณการเงินตอบแทนความชอบในการทำงาน และผลขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงส่วนได้เสียในเงินลงทุน (EBITDA) / ดอกเบี้ยจ่าย
- (8) อัตราส่วนความสามารถในการชำระภาระผูกพันเท่ากับ EBITDA / (การชำระหนี้สินระยะยาว + ดอกเบี้ยจ่าย + ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่)

ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

ตารางต่อไปนี้แสดงการเปรียบเทียบรายได้และค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ และบริษัทย่อยโดยเทียบเป็นอัตราร้อยละของยอดขายได้ในรอบระยะเวลาบัญชี 3 ปีที่ผ่านมา

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปี 2562	ปี 2561	ปี 2560
รายได้			
รายได้จากค่าโดยสาร			
ในภูมิภาค	40.58	41.42	44.59
ระหว่างทวีป	26.73	28.40	29.52
ในประเทศ	5.69	4.94	6.05
เที่ยวบินไม่ประจำ	0.21	0.37	0.13
ค่าระวางขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์	7.77	8.98	8.92
รายได้จากกิจกรรมอื่นๆ	7.30	6.70	6.30
ค่าเงินประกันภัยและค่าธรรมเนียมน้ำมัน	9.57	7.34	3.31
รวมรายได้จากการขายหรือการให้บริการ	97.85	98.14	98.82
รายได้อื่นๆ	2.15	1.86	1.18
รวมรายได้	100.00	100.00	100.00
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน			
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	29.68	30.10	26.14
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	15.46	15.46	15.46
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน	25.30	23.98	23.53
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	9.11	9.54	8.86
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	8.16	7.52	5.87
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	4.94	4.56	4.69
ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด	5.77	5.43	5.84
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	0.34	0.30	0.27
ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น	5.45	5.13	5.32
ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทรวม	0.12	0.26	0.08
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	104.33	102.28	96.06
ต้นทุนทางการเงิน	2.41	2.26	2.46
รวมค่าใช้จ่าย	106.74	104.54	98.51
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	(6.74)	(4.54)	1.49
ประมาณการค่าซ่อมแซมเครื่องบินเข้าดำเนินงาน	-	-	(0.29)
ประมาณการเงินตอบแทนความชอบในการทำงาน	(1.46)	-	-
ผลกำไร (ขาดทุน) จากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน	0.15	-	(0.22)
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน	(0.34)	(1.73)	(1.66)
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	2.41	0.46	(0.80)
รายได้ (ค่าใช้จ่าย) ภาษีเงินได้	0.53	0.02	0.40
กำไรสุทธิ (ขาดทุน) สุทธิ	(6.52)	(5.79)	(1.08)

ผลการดำเนินงานในรอบ 5 ปี

		ปี 2562	ปี 2561	ปี 2560	ปี 2559	ปี 2558
จำนวนเครื่องบิน	(ลำ)	103	103	100	95	95
จำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง/ปี)	420,723	423,209	409,024	388,727	374,831
ปริมาณการผลิต	(ล้านตัน-กม.)	13,016	13,397	12,982	12,103	11,883
ปริมาณการขนส่ง ⁽¹⁾	(ล้านตัน-กม.)	9,367	9,788	9,631	8,451	8,249
อัตราส่วนการบรรทุก	(ร้อยละ)	72.0	73.1	74.2	69.8	69.4
จำนวนผู้โดยสาร	(พันคน)	24,511	24,319	24,562	22,262	21,249
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กม.)	90,622	93,131	90,498	85,042	83,479
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กม.)	71,695	72,315	71,634	62,442	60,893
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(ร้อยละ)	79.1	77.6	79.2	73.4	72.9
ปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์ ⁽¹⁾	(ล้านตัน-กม.)	3,950	4,054	3,832	3,591	3,514
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กม.)	2,127	2,465	2,377	2,132	2,091
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ร้อยละ)	53.8	60.8	62.0	59.4	59.5
จำนวนพนักงาน	(คน)	21,367	22,054	22,370	21,998	22,864
ขาดทุนก่อนหักภาษีเงินได้	(ล้านบาท)	(11,035)	(11,606)	(2,895)	(1,417)	(14,116)

นิยามศัพท์ทางการบิน

- ปริมาณการผลิตรวมคิดเป็น ตัน-กิโลเมตร คือ ะวางบรรทุกของเครื่องบิน คูณ ระยะทางบิน
- ปริมาณการขนส่งรวมคิดเป็น ตัน-กิโลเมตร คือ น้ำหนักผู้โดยสาร สัมภาระเกินพิกัด พสดุ และไปรษณียภัณฑ์ คูณ ระยะทางที่ขนส่ง
- อัตราส่วนการบรรทุก คือ ปริมาณการขนส่ง เทียบเป็นร้อยละของปริมาณการผลิต
- ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารคิดเป็น ที่นั่ง-กิโลเมตร คือ จำนวนที่นั่งผู้โดยสาร คูณ ระยะทางบิน
- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารคิดเป็น คน-กิโลเมตร คือ จำนวนผู้โดยสาร คูณ ระยะทางที่ขนส่ง
- อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร คือ ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร เทียบเป็นร้อยละของปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร
- ปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์คิดเป็น ตัน-กิโลเมตร คือ ะวางบรรทุกพัสดุภัณฑ์ คูณ ระยะทางบิน
- ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์คิดเป็น ตัน-กิโลเมตร คือ น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ที่ทำการขนส่ง คูณ ระยะทางที่ขนส่ง
- อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ คือ ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ เทียบเป็นร้อยละของปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์
- ะวางบรรทุกของเครื่องบิน คือ ปริมาณน้ำหนักสูงสุดซึ่งเครื่องบินสามารถบรรทุกได้ น้ำหนักในที่นี้ หมายถึง น้ำหนักผู้โดยสาร สัมภาระเกินพิกัด พสดุและไปรษณียภัณฑ์

⁽¹⁾ ในปี 2558 บริษัทฯ มีการเปลี่ยนแปลงค่าสถิติการคำนวณน้ำหนักเฉลี่ยผู้โดยสารรวมสัมภาระ (Free Baggage Allowance) จาก 90 กิโลกรัมต่อคน เป็น 100 กิโลกรัมต่อคน เพื่อให้ค่าสถิติของบริษัทฯ สามารถเปรียบเทียบกับอุตสาหกรรมการบินที่เปลี่ยนแปลง

14. การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับปี 2562 สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

1. บทสรุปผู้บริหาร

ภาพรวมเศรษฐกิจโลกในปี 2562 มีทิศทางชะลอตัวลงต่อเนื่องจากผลกระทบสงครามการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกาและจีน ส่งผลต่อแนวโน้มการลงทุนของโลกและความเชื่อมั่นในภาคอุตสาหกรรมการผลิตและการส่งออก ประกอบกับความไม่แน่นอนทางเศรษฐกิจ และการเมืองที่กระจายตัวในหลายภูมิภาค เช่น เสถียรภาพรัฐบาลในยุโรปโซน ความขัดแย้งระหว่างอินเดียและปากีสถาน เหตุการณ์ประท้วงในฮ่องกงซึ่งส่งผลกระทบต่อความกังวลในเศรษฐกิจและการเงินทั่วโลก อย่างไรก็ตามราคาน้ำมันดิบยังเป็นปัจจัยบวก โดยราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกในปี 2562 เฉลี่ยอยู่ที่ 63.5 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ต่ำกว่าปีก่อนร้อยละ 8.5

เศรษฐกิจไทยในปี 2562 มีสัญญาณการชะลอตัวของภาคการส่งออกสินค้าจากความไม่แน่นอนของเศรษฐกิจโลก และผลกระทบจากสงครามการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกาและจีน ประกอบกับสถานการณ์เงินบาทที่แข็งค่าเมื่อเทียบกับประเทศคู่ค้าสำคัญส่งผลกระทบต่อทั้งภาคการส่งออกและภาคการท่องเที่ยวของไทย อย่างไรก็ตามไทยยังมีปัจจัยสนับสนุนจากภาคการท่องเที่ยวที่ยังขยายตัวจากการที่ภาครัฐยังคงใช้มาตรการกระตุ้นการท่องเที่ยวในเชิงรุกอย่างต่อเนื่อง โดยการยกเว้นค่าธรรมเนียม Visa on Arrival ให้กับนักท่องเที่ยวต่างชาติ 21 ประเทศ ทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าไทยในปี 2562 มีจำนวน 39.8 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 4.2 ทั้งนี้ 5 อันดับแรกที่มีการขยายตัวของจำนวนนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศมากที่สุดในปี 2562 ได้แก่ อินเดีย ฟิลิปปินส์ ไต้หวัน ลาว และอินโดนีเซีย ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม นักท่องเที่ยวชาวจีนซึ่งคิดเป็นร้อยละ 27.6 ของนักท่องเที่ยวทั้งหมดที่เริ่มกลับมาขยายตัวตั้งแต่เดือน กรกฎาคม ถึง พฤศจิกายน 2562 เฉลี่ยที่ร้อยละ 20.5 แต่ในเดือนธันวาคม 2562 กลับขยายตัวเพียงร้อยละ 1.5 เนื่องจากการแพร่ระบาดของไวรัส COVID-19 ซึ่งคาดว่าจะส่งผลกระทบต่อเนื่องถึง ไตรมาส 1 ของปี 2563

จากข้อมูลของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) แสดงการขยายตัวของปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งในปี 2562 ที่เพิ่มขึ้นประมาณ 3.4% และ 4.2% ตามลำดับ ซึ่งเป็นการขยายตัวในอัตราที่ลดลงจากปีก่อน และเป็นปีแรกนับตั้งแต่เกิดวิกฤตการณ์ทางการเงินโลกที่ความต้องการเดินทางของผู้โดยสารต่ำกว่าแนวโน้มการเติบโตระยะยาวที่ 5.5% ทั้งนี้จากผลกระทบจากสถานการณ์เศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัวลง ความเชื่อมั่นทางธุรกิจที่ลดลงท่ามกลางความตึงเครียดทางการค้าระหว่างประเทศ อย่างไรก็ตามปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นต่ำกว่าปริมาณการขนส่ง ส่งผลให้อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ย 82.6% ซึ่งทำสถิติสูงสุดเป็นประวัติการณ์ สำหรับการขนส่งสินค้าในภาพรวมปรับตัวลดลงจากปีก่อน โดยมีปริมาณการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ต่ำกว่าปีก่อน 3.3% และเป็นการลดลงต่ำสุดเป็นปีแรกนับตั้งแต่ปี 2555 จากผลกระทบสงครามการค้าระหว่างประเทศส่งผลให้ปริมาณการขนส่งสินค้าลดลง ในขณะที่ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์สูงกว่าปีก่อน 2.1% อัตราการขนส่งพัสดุภัณฑ์เท่ากับ 46.7% ทั้งนี้ IATA คาดการณ์ว่าในปี 2562 ธุรกิจสายการบินจะยังคงมีกำไร แต่ต่ำกว่าปีก่อน อย่างไรก็ตามสายการบินยังต้องเผชิญกับภาวะต้นทุนที่อยู่ในระดับสูงทั้งค่าน้ำมันและบุคลากรในขณะที่ราคาขายบัตรโดยสารเฉลี่ยในเส้นทางไป-กลับลดลง นอกจากนี้สายการบินต้นทุนต่ำที่มีเป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดอุปทานส่วนเกิน ส่งผลให้การแข่งขันด้านราคามีความรุนแรง

อุตสาหกรรมการบินของไทยในปี 2562 เติบโตในอัตราที่ลดลงตามภาวะเศรษฐกิจโลกและไทย เหตุการณ์ความไม่สงบในหลายประเทศ ประกอบกับค่าเงินบาทที่แข็งค่าขึ้นอย่างมาก ส่งผลต่อค่าใช้จ่ายในการมาเที่ยวเมืองไทยมีต้นทุนที่สูงขึ้น

ทำให้นักท่องเที่ยวส่วนหนึ่งเปลี่ยนการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางอื่น ขณะที่อุปทานการให้บริการการบินของสายการบินขยายตัวทำให้เกิดการแข่งขันด้านราคาที่มีความรุนแรงยิ่งขึ้น ซึ่งคาดว่าจะการแข่งขันจะยังคงรุนแรงต่อเนื่องไปถึงปี 2563 และเป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยของสายการบินมีแนวโน้มจะลดลง

ในปี 2562 บริษัทฯ ยังคงดำเนินการตามแผนฟื้นฟูธุรกิจต่อเนื่องจากปีที่ผ่านมา โดยมีเป้าหมายเพื่อให้ผลการดำเนินงานมีกำไรอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน รวมทั้งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพการให้บริการที่เทียบเคียงมาตรฐานชั้นนำ และรักษามาตรฐานความปลอดภัยระดับสากลได้อย่างต่อเนื่อง โดยยังคงมีแนวทางการดำเนินงานตามกรอบ 5 กลยุทธ์ ได้แก่ 1) การเร่งทำกำไรเพิ่มจากการตลาดเชิงรุกและมีต้นทุนที่แข่งขันได้ 2) การพัฒนาศักยภาพและแสวงหาโอกาสของกลุ่มธุรกิจ 3) การสร้างประสบการณ์การเดินทางที่ดีให้กับลูกค้า 4) การดำเนินงานด้วยนวัตกรรมและดิจิทัลเทคโนโลยี 5) การบริหารทรัพยากรบุคคลอย่างมีประสิทธิภาพ

ทั้งนี้ จากปัจจัยลบที่กระทบต่ออุตสาหกรรมการบินของโลกและของไทยทำให้ผลการดำเนินงานในงวดครึ่งปีแรกไม่เป็นไปตามเป้าหมาย บริษัทฯ จึงได้จัดทำแผนฟื้นฟูระยะเร่งด่วนจนถึงสิ้นปี 2562 ประกอบด้วย 3 แนวทางการดำเนินงาน ได้แก่ การเพิ่มรายได้ การควบคุมและลดค่าใช้จ่าย และการปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงานโดยดำเนินการควบคู่ไปกับแผนดำเนินงานตามกลยุทธ์หลักดังกล่าวข้างต้น

โดยในปี 2562 มีการดำเนินการตามแผนดังนี้

- การทบทวนแผนการจัดหาเครื่องบิน จำนวน 38 ลำ ในโครงการจัดหาเครื่องบินปี 2562-2569 ซึ่งที่ผ่านมาคณะกรรมการบริษัทฯ เห็นชอบในแผนการจัดหาเครื่องบิน เพื่อทดแทนเครื่องบินปลดระวางจำนวน 17 ลำโดยให้สอดคล้องกับฐานะการเงินและสภาพแวดล้อมในปัจจุบันที่เปลี่ยนแปลงไป ขณะนี้อยู่ระหว่างการทบทวนแผนการจัดหาเครื่องบินโดยพิจารณาอย่างรอบคอบ เพื่อให้บริษัทฯ สามารถเติบโตได้อย่างยั่งยืน และไม่เป็นการระงับทางการเงินในระยะยาว
- การดำเนินการโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอู่ตะเภา (MRO) การบินไทยในฐานะหน่วยงานเจ้าของโครงการได้จัดส่งเอกสารการคัดเลือกให้แก่เอกชนผู้ประสงค์ร่วมทุนเรียบร้อยแล้วในเดือนธันวาคม 2562 โดยกำหนดการยื่นข้อเสนอของเอกชนผู้ประสงค์ร่วมทุนภายในวันที่ 6 มีนาคม 2563 และจะเข้าสู่กระบวนการตรวจสอบเอกสารและประเมินข้อเสนอของคณะกรรมการคัดเลือกต่อไป
- การบูรณาการการบริหารจัดการการบินไทยและไทยสมายล์ โดยใช้หลักการบริหารจัดการแบบ Brother-Sister โดยมีการรวบรวมแผนงานในทุกภาคส่วนโดยเฉพาะด้านการขายและการวางแผนเส้นทางบินที่เน้นให้การบินไทยซึ่งมีประสบการณ์ด้านการขายเข้ามามีส่วนสนับสนุนมากขึ้น โดยการบินไทยจะเป็นผู้กำหนดทิศทางและกลยุทธ์ในการขายที่เน้นบนเที่ยวบินของสายการบินไทยสมายล์ทุกเส้นทางบินเริ่มตั้งแต่ เดือนมีนาคม 2562 ภายใต้วิธีการ Block Space Concept ส่งผลให้ผลการดำเนินงานโดยรวมเริ่มปรับตัวในทิศทางที่ดีขึ้นเมื่อเทียบกับงวดเดียวกันของปีก่อน
- การบริหารจัดการด้านรายได้ การขายและการตลาด โดยดำเนินกลยุทธ์เจาะกลุ่มลูกค้าแบบ Personalized มุ่งเน้นการสร้างรายได้เสริม (Ancillary Revenue) เช่น รายได้จากการขาย Preferred Seat และการเพิ่มรายได้ในธุรกิจที่ไม่เกี่ยวข้องกับการบิน เช่น การเพิ่มรายได้ของฝ่ายครัวการบินรวมทั้งเร่งดำเนินงานด้าน Digital Marketing โดยใช้ Big Data และ Data Analytic ในการวิเคราะห์ตลาดเพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการเพิ่มการขายทาง Online รวมทั้งการขายสินค้าออนไลน์ โดยร่วมมือกับพันธมิตรทางการค้าที่อยู่ในระบบตลาดสินค้าออนไลน์ให้มากขึ้น
- การปรับเปลี่ยนวิธีการสะสมไมล์ เพื่อให้สมาชิกบัตรรอยัล ออร์คิด พลัส สามารถสะสมไมล์เพื่อใช้แลกรางวัลได้ง่ายและรวดเร็วขึ้น รวมถึงการปรับเปลี่ยนตารางการแลกรางวัลครั้งใหญ่ในรอบ 25 ปี เพื่อให้สอดคล้องกับโปรแกรมสะสมไมล์ของสายการบินชั้นนำต่างๆ โดยตารางรางวัลใหม่เริ่มใช้ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2562 เป็นต้นไป
- ในเดือนมกราคม 2562 บริษัทฯ สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) เสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุน 908.80 ล้านบาท มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท ในราคาเสนอขายหุ้นละ 2.75 บาท และได้ดำเนินการจดทะเบียนเพิ่มทุนเมื่อวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2562

อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ไม่ได้ใช้สิทธิ์ซื้อหุ้นเพิ่มทุนดังกล่าว เนื่องจากพิจารณาแล้วเห็นว่าแผนธุรกิจในอนาคตยังไม่ชัดเจนเพียงพอ และไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการบินไทย ทำให้สัดส่วนการถือครองหุ้นของบริษัทฯ ในสายการบินนกแอร์ ลดลงจากเดิมร้อยละ 21.80 เป็นร้อยละ 15.94 และรับรู้กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุนจำนวน 273 ล้านบาท

- การดำเนินการขายเครื่องบินที่ปลดระวางแล้วอย่างต่อเนื่องโดยในปี 2562 มีการโอนกรรมสิทธิ์เครื่องบินให้แก่ผู้ซื้อ รวม 6 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 5 ลำ และเครื่องบินแบบโบอิง B747-400 จำนวน 1 ลำ

- การควบคุมและลดค่าใช้จ่าย โดยมีมาตรการตัดค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็น และปรับลดค่าตอบแทนของผู้บริหารและคณะกรรมการอย่างสมัครใจ เป็นต้น

- เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2562 ที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2562 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้มีมติอนุมัติให้โอนทุนสำรองตามกฎหมายจำนวน 2,691 ล้านบาท และสำรองส่วนล้ำมูลค่าหุ้นจำนวน 25,546 ล้านบาท รวมทั้งสิ้นจำนวน 28,237 ล้านบาท เพื่อชดเชยผลขาดทุนสะสมของบริษัทฯ ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัท มีผลขาดทุนสะสมจำนวน 28,533 ล้านบาท ซึ่งจะทำให้ผลขาดทุนสะสมคงเหลือจำนวน 296 ล้านบาท

ณ วันที่ 1 มกราคม 2562 บริษัทฯ มีผลขาดทุนสะสมยกมาจำนวน 28,533 ล้านบาท ภายหลังปรับปรุงผลกระทบการใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 จำนวน 2,159 ล้านบาท คงเหลือผลขาดทุนสะสมจำนวน 26,374 ล้านบาท บริษัทฯ ได้โอนทุนสำรองตามกฎหมายจำนวน 2,691 ล้านบาท และส่วนเกินมูลค่าหุ้นจำนวน 23,683 ล้านบาท เพื่อดำเนินการชดเชยผลขาดทุนสะสมดังกล่าว ทำให้ผลขาดทุนสะสมยกมา ณ วันที่ 1 มกราคม 2562 คงเหลือเป็นศูนย์ และมีส่วนเกินมูลค่าหุ้นคงเหลือจำนวน 1,863 ล้านบาท ทั้งนี้การบันทึกรายการโอนดังกล่าวเป็นการโอนบัญชีในส่วนของผู้ถือหุ้นเท่านั้น และไม่มีผลกระทบต่อยอดรวมของส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ แต่อย่างใด โดยบริษัทฯ บันทึกรายการโอนดังกล่าวในไตรมาส 1 ของปี 2562 รายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8.23

- พัฒนาคุณภาพการบริการให้กับผู้โดยสารในทุกจุดสัมผัสบริการ โดยการดำเนินการปรับปรุงและขยายพื้นที่ห้องรับรองพิเศษ Royal Orchid Prestige Lounge ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิภายใต้แนวคิด Ecology Green Mood Concept ที่นอกจากมีความโดดเด่นในด้านความสะดวกสบายและการบริการที่มีเอกลักษณ์แบบไทยแล้ว ผู้โดยสารที่มาใช้บริการจะรู้สึกเหมือนได้พักผ่อนอยู่ท่ามกลางธรรมชาติ ซึ่งจะสามารถรองรับความต้องการและปริมาณของผู้โดยสารที่มาใช้บริการได้มากขึ้น โดยมีสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างครบครันเพื่อให้ผู้โดยสารได้รับความพึงพอใจสูงสุดก่อนการเดินทาง โดยได้เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2562

ทั้งนี้ จากความมุ่งมั่นดำเนินการปรับปรุงการบริการอย่างต่อเนื่อง ทำให้การบินไทยยังคงได้รับรางวัลสายการบินยอดเยี่ยมของโลกจากสกายแทร็กซ์ ประจำปี 2019 จำนวน 2 รางวัล ได้แก่รางวัลอันดับ 1 สายการบินที่ให้บริการ สปาเลาจน์ยอดเยี่ยมของโลก (World's Best Airline Lounge Spa) โดยได้ติดต่อกันเป็นปีที่ 5 รางวัลอันดับ 1 สายการบินที่มีพนักงานให้บริการยอดเยี่ยมของเอเชีย (Best Airline Staff in Asia) ซึ่งรางวัลนี้ได้จากการบริการอันยอดเยี่ยมของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินและพนักงานต้อนรับภาคพื้น นอกจากนี้ยังได้รับการจัดอันดับให้เป็น 1 ใน 10 สายการบินชั้นนำยอดเยี่ยมของโลกปี 2019 (World's Top 10 Airlines of 2019) รางวัล TTG Travel Hall of Fame จากนิตยสาร TTG Travel โดยได้รับรางวัลสายการบินยอดเยี่ยมแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Best South-East Asian Airline) ติดต่อกันครบ 10 ปี โดยได้ต่อเนื่องเป็นปีที่ 4 และรางวัลสายการบินดีเด่นของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกประจำปี 2562-2563 (Asia-Pacific Most Outstanding Airlines 2019-2020) จาก NOW Travel Asia เป็นต้น นอกจากนี้ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ยังได้รับรางวัลสายการบินบูติกยอดเยี่ยม (Best Boutique Airline) และรางวัลใหญ่จาก Trip Advisor ต่อเนื่องเป็นปีที่ 3 ได้แก่สายการบินยอดเยี่ยมอันดับหนึ่งของประเทศไทย (Best Airline in Thailand) และสายการบินยอดเยี่ยมในภูมิภาคเอเชีย (Travellers' Choice Regional Airlines in Asia)

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีจำนวนเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน ณ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 103 ลำ เท่ากับ ณ สิ้นปี 2561 ในจำนวนนี้มีเครื่องบินที่ใช้บริการไม่รวมเครื่องบินที่จอดเพื่อทำการซ่อมบำรุงตามตารางการซ่อมบำรุงปกติเฉลี่ยในปี 2562

จำนวน 90 ลำ ต่ำกว่าปีก่อนที่เฉลี่ย 92 ลำ ส่วนหนึ่งเกิดจากผลกระทบจากกรณีเครื่องยนต์โรลส์รอยซ์ Trent 1000 ต่อเนื่องจากปีก่อน ถึงแม้เครื่องบิน B787-8 ลำสุดท้ายที่จอดซ่อมเนื่องจากปัญหาเครื่องยนต์ดังกล่าวได้นำกลับมาทำการบินตามปกติแล้วตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2562 อัตราการใช้ประโยชน์ของเครื่องบิน (Aircraft Utilization) เท่ากับ 11.9 ชั่วโมง ต่ำกว่าปีก่อนที่ 12.0 ชั่วโมง ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ลดลง 2.7% จากการปรับลดเที่ยวบินที่ไม่ทำกำไรในเส้นทางออสเตรเลียใต้แก่ เส้นทางไป-กลับ กรุงเทพฯ-ซิดนีย์ และกรุงเทพฯ-ปารีสเบนในเดือน พฤศจิกายน 2561 การยกเลิกเส้นทางบิน กรุงเทพฯ-เตหะรานประเทศอิหร่านเมื่อวันที่ 1 มี.ค. 61 แต่ไม่สามารถเพิ่มเที่ยวบินได้เนื่องจากปัญหาเครื่องยนต์ ประกอบกับเหตุการณ์สาธารณสุขอิสลามปากีสถานประกาศปิดน่านฟ้าเมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2562 ทำให้ต้องหยุดบินในเส้นทางไป-กลับ กรุงเทพฯ-ละฮอร์ และกรุงเทพฯ-อิสลามาบัด เป็นการชั่วคราว โดยกลับมาทำการบินไปยังสาธารณรัฐอิสลามปากีสถานได้ตามปกติ ตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2562 เป็นต้นไป โดยมีปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ลดลง 0.9% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 79.1% สูงกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ยที่ 77.6% และจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 24.51 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 0.8% สำหรับด้านการขนส่งสินค้ามีปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ADTK) ต่ำกว่าปีก่อน 2.6% ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) ต่ำกว่าปีก่อน 13.7% จากการส่งออกที่ชะลอตัว และมาตรการกีดกันทางการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกาและจีนส่งผลให้อัตราการบรรทุกสินค้า (Freight Load Factor) เฉลี่ยเท่ากับ 53.8% ต่ำกว่าปีก่อนที่เฉลี่ยที่ 60.8%

ในปี 2562 บริษัทฯ ต้องเผชิญผลกระทบจากปัจจัยลบหลายประการทั้งจากผลกระทบจากเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัว สงครามการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกาและจีน ภัยธรรมชาติ การแข็งค่าของเงินบาทที่แข็งค่าที่สุดในรอบ 6 ปี การแข่งขันด้านราคาที่สูงขึ้น และการรับรู้ค่าขาดตามประกาศคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์เพิ่มขึ้นจาก 300 วันเป็น 400 วัน โดยมีรายได้รวมทั้งสิ้น 184,046 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 15,454 ล้านบาท หรือ 7.7% สาเหตุสำคัญเนื่องจากปัจจัยลบที่ส่งผลต่อการเดินทางของผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า และการแข่งขันที่สูงขึ้น ทำให้รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าลดลงรวม 15,767 ล้านบาท (8.6%) สำหรับค่าใช้จ่ายรวม 196,470 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 12,088 ล้านบาท (5.8%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าน้ำมันที่ลดลง 5,421 ล้านบาท (9.0%) เนื่องจากราคาน้ำมันลดลง 8.2% ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมันลดลงจากปีก่อน 6,580 ล้านบาท (4.6%) สาเหตุหลักเกิดจากการปรับปรุงรายการค่าใช้จ่ายเงินทดแทนวันหยุดประจำปี (วันหยุดพักผ่อนประจำปีที่ใช้ไม่หมดภายใน 3 ปี ตามที่ระเบียบบริษัทกำหนด) ที่รับรู้รายการเป็นค่าใช้จ่ายในงบการเงินสำหรับปี 2558-2561 รวมประมาณ 1,261 ล้านบาท การเปลี่ยนประมาณการมูลค่าคงเหลือของเครื่องบินและเครื่องยนต์จากร้อยละ 10 เป็นร้อยละ 6 โดยบันทึกผลกระทบของเครื่องบินที่คิดค่าเสื่อมราคาครบ 20 ปี แล้ว รวมไว้ในปี 2561 จำนวน 1,279 ล้านบาท ประกอบกับค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่นๆ ลดลงตามปริมาณการผลิตที่ลดลง ส่งผลให้บริษัทฯ และบริษัทย่อยขาดทุนจากการดำเนินงานจำนวน 12,424 ล้านบาท ขาดทุนสูงกว่าปีก่อน 3,366 ล้านบาท (37.2%)

นอกจากนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียวได้แก่

- ประมาณการเงินตอบแทนความชอบในการทำงาน จำนวน 2,689 ล้านบาท โดยบริษัทฯ รับรู้ค่าขาดเพิ่มเพิ่มเติมตามประกาศคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ เรื่องมาตรฐานขั้นต่ำของสภาพการจ้างในรัฐวิสาหกิจ (ฉบับที่ 4) ที่กำหนดอัตราค่าขาดเพิ่มเติมกรณีนายจ้างเลิกจ้างสำหรับลูกจ้างซึ่งทำงานติดต่อกันครบ 20 ปี ขึ้นไปให้มีสิทธิได้รับค่าขาดไม่น้อยกว่าค่าจ้างอัตราสุดท้ายจำนวน 400 วัน โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 30 กันยายน 2562 เป็นต้นไป
- กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุนในบริษัท สายการบินนกแอร์จำกัด (มหาชน) จำนวน 273 ล้านบาท จากการลดสัดส่วนการถือครองหุ้นของบริษัทฯ ในสายการบินนกแอร์ลดลงจากเดิมร้อยละ 21.80 เป็นร้อยละ 15.94 ในไตรมาส 1 ของปี 2562
- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบินจำนวน 634 ล้านบาท
- ผลกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 4,439 ล้านบาท ประกอบด้วยกำไรจากการตีมูลค่าสินทรัพย์และหนี้สิน (Unrealized FX Gain) 2,243 ล้านบาท และกำไรที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Gain) 2,196 ล้านบาท

ในปี 2562 บริษัทฯ และบริษัทย่อยขาดทุนสุทธิ 12,017 ล้านบาท ขาดทุนสูงกว่าปีก่อน 448 ล้านบาท (3.9%) โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 12,042 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 5.52 บาท ขาดทุนเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 0.19 บาทต่อหุ้น (3.6%)

ทั้งนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน ประมาณการเงินตอบแทนความชอบในการทำงาน และผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์และเครื่องบิน (EBITDA) จำนวน 8,804 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 5,690 ล้านบาท (39.3%) โดยมี EBITDA Margin เท่ากับ 4.8% เปรียบเทียบกับปีก่อนที่เท่ากับ 7.3%

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานปี 2562

- การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับใหม่มาปรับใช้

ตามที่ได้มีการประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 เรื่องรายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้า มีผลบังคับใช้สำหรับการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2562 เป็นต้นไป มีผลให้การวัดมูลค่าและ การรับรู้รายได้ในสิทธิบัตรโดยสารและสิทธิไมล์สะสมเปลี่ยนแปลงไปในเรื่องความน่าจะเป็นที่ผู้โดยสารที่ไม่ใช้สิทธิ และคำนวณมูลค่าสิทธิของไมล์สะสมโดยประมาณการราคาขายแบบเอกเทศ ทั้งนี้มีผลกระทบการรับรู้รายการในอดีตจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2561 ที่จะต้องปรับปรุงภาวะผูกพันที่บริษัทได้เคยแสดงเป็นหนี้สินหมุนเวียนไว้ในรายการรายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้ลดลงจำนวน 2,159 ล้านบาท คู่กับการรับรู้กำไรสะสมต้นงวด ส่งผลให้ขาดทุนสะสมต้นงวดลดลงด้วยจำนวนที่เท่ากัน และมีผลกระทบสำหรับปี 2562 ตามรายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6

งบการเงินรวมสำหรับปี 2562 ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อย 5 บริษัท ได้แก่

- 1) บริษัท ไทย-อะมาดิอุสเชาท์อีस्टเอเซีย จำกัด
- 2) บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด
- 3) บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิง จำกัด
- 4) บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด และ
- 5) บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) – งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.			
	2562	2561	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	184,046	199,500	-15,454	-7.7
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	149,044	160,255	-11,211	-7.0
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	17,784	22,340	-4,556	-20.4
- รายได้การบริการอื่นๆ	13,452	13,370	+82	+0.6
- อื่นๆ	3,766	3,535	+231	+6.5
ค่าใช้จ่ายรวม	196,470	208,558	-12,088	-5.8
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	54,675	60,096	-5,421	-9.0
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	137,550	144,130	-6,580	-4.6
- ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ	4,245	4,332	-87	-2.0
ขาดทุนจากการดำเนินงาน	(12,424)	(9,058)	-3,366	-37.2
<u>หัก</u> ประมาณการเงินตอบแทนความชอบในการทำงาน (400 วัน)	2,689	-	+2,689	-
<u>บวก</u> กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน	273	-	+273	-
<u>หัก</u> ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน	634	3,459	-2,825	-81.7
<u>บวก</u> กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	4,439	911	+3,528	+387.3
ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้	(11,035)	(11,606)	+571	+4.9
ขาดทุนสุทธิ	(12,017)	(11,569)	-448	-3.9
ขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(12,042)	(11,625)	-417	-3.6
ขาดทุนต่อหุ้น (บาท)	(5.52)	(5.33)	-0.19	-3.6
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ				
EBITDA (ล้านบาท)	8,804	14,494	-5,690	-39.3
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	24.51	24.32	+0.19	+0.8
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	90,622	93,131	-2,509	-2.7
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านคน-กิโลเมตร)	71,695	72,315	-620	-0.9
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	79.1	77.6		+1.5
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/คน-ก.ม.)	2.04	2.19	-0.15	-6.8
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	3,950	4,054	-104	-2.6
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	2,127	2,465	-338	-13.7
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (%)	53.8	60.8		-7.0
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง (พันกก.)	587,953	685,244	-97,291	-14.2
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/ตัน-กม.)	7.84	8.51	-0.67	-7.9

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.			
	2562	2561	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 31 ธ.ค. (ลำ)	103	103	-	-
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน (ชั่วโมง)	420,723	423,209	-2,486	-0.6
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย (ชั่วโมง/ลำ/วัน)	11.9	12.0	-0.1	-0.8
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย				
1 USD : THB	31.0476	32.3107	1.2631	-3.9
1 EUR : THB	34.7548	38.1513	-3.3965	-8.9
100 JPY : THB	28.4806	29.2571	-0.7765	-2.7
ราคาน้ำมันเฉลี่ย (USD/BBL)	84.04	91.56	-7.52	-8.2

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

รายได้

ในปี 2562 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวมลดลง 15,454 ล้านบาท (7.7%) โดยมีรายละเอียดของรายได้ ดังนี้

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน

รายได้จากค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกินมีจำนวน 149,044 ล้านบาท ลดลง 11,211 ล้านบาท (7.0%) สาเหตุหลักเกิดจาก

- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร ลดลง 0.9% คิดเป็นเงินประมาณ 1,360 ล้านบาท โดยลดลงเกือบทุกเส้นทางบิน โดยเฉพาะในเส้นทางออสเตรเลีย เส้นทางยุโรป และเส้นทางภายในประเทศ แต่เพิ่มขึ้นในเส้นทางภูมิภาคเอเชียใต้แก่เส้นทางสายเหนือ สายใต้ และเส้นทางบินของสายการบินไทยสมายล์ ในขณะที่บริษัทฯ มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารลดลง 2.7% ส่งผลให้อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 79.1% สูงกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ย 77.6%

- รายได้จากผู้โดยสารต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) เฉลี่ยเท่ากับ 2.04 บาท/RPK ต่ำกว่าปีก่อน 0.15 บาท (6.8%) คิดเป็นเงินประมาณ 10,754 ล้านบาท ส่วนหนึ่งเป็นผลจากการแข็งค่าของเงินบาท โดยเฉพาะเมื่อเทียบกับสกุลเงินที่เป็นรายได้หลัก ได้แก่ เงินสกุลเยน ยูโร ดอลลาร์ออสเตรเลีย และดอลลาร์สหรัฐ ทำให้รายได้เฉลี่ยต่อหน่วยเมื่อคิดเป็นเงินบาทลดลง 0.09 บาท/RPK (4.1%) หรือประมาณ 6,693 ล้านบาท หากไม่รวมผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยน รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยจะต่ำกว่าปีก่อนประมาณ 2.7% หรือประมาณ 4,302 ล้านบาท

ตารางแสดงข้อมูลการดำเนินงานด้านการขนส่งผู้โดยสาร จำแนกตามภูมิภาค – บริษัทฯ และบริษัทย่อย

	เปลี่ยนแปลงจากปีก่อน (%)		อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	
	ปริมาณการผลิต	ปริมาณการขนส่ง	2562	2561
ภูมิภาคเอเชีย	-0.2	+2.1	76.9	75.2
ข้ามทวีป	-4.7	-3.5	81.7	80.6
ภายในประเทศ	-6.3	-2.3	78.5	75.3

ตารางแสดงข้อมูลรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน จำแนกตามภูมิภาค – บริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	2562	2561	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน				
ภูมิภาคเอเชีย	82,484	87,053	- 4,569	- 5.2
ข้ามทวีป	55,666	61,221	- 5,555	- 9.1
ภายในประเทศ	10,507	11,231	- 724	- 6.4
เที่ยวบินแบบไม่ประจำ	387	750	- 363	- 48.4
รวมรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	149,044	160,255	- 11,211	- 7.0

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินในภูมิภาคเอเชีย มีจำนวน 82,484 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 4,569 ล้านบาท (5.2%) โดยมีปริมาณการผลิตต่ำกว่าปีก่อน 0.2% สาเหตุส่วนหนึ่งเป็นผลจากการยกเลิกเที่ยวบินในเส้นทางไป-กลับกรุงเทพฯ-ลอสแอนเจลิส และกรุงเทพฯ-อิสตันบูลจากการปิดน่านฟ้าปกติสถาน ส่วนปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจากปีก่อนเพียง 2.1% สาเหตุหลักเกิดจากการชะลอตัวอย่างรุนแรงของตลาดท่องเที่ยวจีนในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2562 ถึงแม้ว่าจะเริ่มกลับมาขยายตัวตั้งแต่เดือน กรกฎาคม-พฤศจิกายน 2562 แต่ในเดือนธันวาคม 2562 กลับขยายตัวลดลงจากเหตุการณ์ระบาดของเชื้อไวรัส COVID -19 นอกจากนี้เหตุการณ์ประท้วงในฮ่องกง และปัจจัยลบอื่นๆ ที่ส่งผลต่อการเดินทาง การแข่งขันที่รุนแรงทั้งในเส้นทางภูมิภาคที่ได้รับผลกระทบจากสายการบินต้นทุนต่ำที่เพิ่มจำนวนเที่ยวบินและจุดบิน ส่งผลให้รายได้เฉลี่ยต่อหน่วยต่ำกว่าปีก่อน 7.5% โดยมีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร 76.9% สูงกว่าปีก่อนที่ 75.2% ทั้งนี้ในปี 2562 บริษัทฯ ได้เพิ่มจุดบินใหม่ไปยังเมืองเซินโจ ประเทศญี่ปุ่น เมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2562 และสายการบินไทยสมายล์ได้ยกเลิกเส้นทางบินกรุงเทพฯ-กวางโจว เมื่อวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2562

• รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินข้ามทวีป มีจำนวน 55,666 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 5,555 ล้านบาท (9.1%) โดยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารลดลง 4.7% สาเหตุหลักเกิดจากการปรับลดเที่ยวบินในเส้นทางออสเตรเลีย ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารลดลง 3.5% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 80.6% ในปี 2561 เป็น 81.7% ในปีนี้ ขณะที่รายได้เฉลี่ยต่อหน่วยลดลงจากปีก่อนประมาณ 6.5% ส่วนหนึ่งเกิดจากการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลยูโร และดอลลาร์ออสเตรเลีย ปัจจัยลบที่ส่งผลต่อการเดินทาง การแข่งขันที่รุนแรงจากผลกระทบจากสายการบินตะวันออกกลาง

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินภายในประเทศ มีจำนวน 10,507 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 724 ล้านบาท (6.4%) โดยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารลดลง 6.3% ส่วนหนึ่งเกิดจากการยกเลิกทำ

การบินไทยยังคงมีรายได้จากเที่ยวบินพาณิชย์ (Code Share Flight) กับสายการบินบางกอกแอร์เวย์สในทุกเที่ยวบินของเส้นทางนี้แทนปริมาณการขนส่งผู้โดยสารลดลง 2.3% และรายได้เฉลี่ยต่อหน่วยลดลง 4.8% จากการแข่งขันในตลาดจากสายการบินต้นทุนต่ำที่มีการลดราคาและแย่งส่วนแบ่งตลาด ทั้งนี้อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารในเส้นทางบินภายในประเทศเพิ่มขึ้นจาก 75.3% ในปี 2561 เป็น 78.5% ในปีนี้

• รายได้ค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์

• รายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์ จำนวน 17,784 ล้านบาท ลดลง 4,556 ล้านบาท (20.4%) สาเหตุหลักเกิดจากปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) ลดลง 13.7% คิดเป็นเงินประมาณ 2,876 ล้านบาท สาเหตุจากการส่งออกที่ชะลอตัวลงตามภาวะเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัว มาตรการกีดกันทางการค้าระหว่างจีนกับสหรัฐอเมริกาที่ยืดเยื้อตั้งแต่ปลายปี 2561 เหตุการณ์ประท้วงในฮ่องกง และผลกระทบจากการยกเลิกเที่ยวบินจากเหตุการณ์ปิดน่านฟ้าปาเกีสถานทำให้ต้องเปลี่ยนเส้นทางบินโดยต้องบินอ้อมจากเส้นทางบินปกติ และบริษัทฯ ต้องสำรองน้ำมันในแต่ละเที่ยวบินเพิ่มขึ้น ซึ่งส่งผลกระทบต่อความสามารถในการรับน้ำหนักบรรทุกสินค้าลดลง ประกอบกับรายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าประกันภัย) เท่ากับ 7.84 บาท ลดลง 0.67 บาท (7.9%) หรือประมาณ 1,425 ล้านบาท ส่วนหนึ่งเป็นผลจากการแข็งค่าของเงินบาททำให้รายได้เมื่อคิดเป็นเงินบาทลดลง หากไม่รวมผลของอัตราแลกเปลี่ยนที่มีผลให้รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วยลดลง 0.44 บาท/RFTK (5.2%) หรือประมาณ 941 ล้านบาท รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วยจะต่ำกว่าปีก่อนประมาณ 2.7% หรือประมาณ 490 ล้านบาท จากการแข่งขันด้านราคาเพื่อช่วงชิงตลาดที่มีอยู่อย่างจำกัดมีอัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ย 53.8% ต่ำกว่าปีก่อนที่เฉลี่ย 60.8% แต่สูงกว่าค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรมในปี 2562 ที่ 46.7%

• รายได้อื่น ๆ รวมจำนวน 3,766 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 231 ล้านบาท (6.5%) สาเหตุหลักเกิดจากการปรับปรุงบัญชีหนี้สินค่าธรรมเนียมสนามบินซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของราคาบัตรโดยสารที่เรียกเก็บจากผู้โดยสารก่อนปี 2559 โดยนำมารับรู้เป็นรายได้อื่น ๆ เนื่องจากหมดภาระที่ต้องชำระแก่ผู้ให้บริการสนามบินในแต่ละประเทศ โดยมีสมมติฐานจากข้อมูลในอดีตไม่พบว่ามีภาระเรียกเก็บเงินเมื่อระยะเวลาผ่านไปเกินกว่า 3 ปี นับตั้งแต่วันที่รับรู้หนี้สิน รายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4.1

ค่าใช้จ่าย

ในปี 2562 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวม 196,470 ล้านบาท ลดลง 12,088 ล้านบาท (5.8%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

• ค่าน้ำมันเครื่องบิน จำนวน 54,675 ล้านบาท คิดเป็น 27.8 % ของค่าใช้จ่ายรวม ลดลง 5,421 ล้านบาท (9.0%) สาเหตุหลักเกิดจากราคาน้ำมันเครื่องบินเฉลี่ยต่ำกว่าปีก่อน 8.2% ประกอบกับเงินบาทแข็งค่าเมื่อเทียบกับเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ และมีค่าใช้จ่ายในการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน 981 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีรายได้ 1,899 ล้านบาท

• ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน รวมจำนวน 137,550 ล้านบาท ลดลง 6,580 ล้านบาท (4.6%) โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.					
	2562	% ของ ค่าใช้จ่าย รวม	2561	% ของ ค่าใช้จ่าย รวม	เปลี่ยนแปลง	
					ล้านบาท	%
ค่าใช้จ่าย						
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	28,483	20.7	30,875	21.4	-2,392	-7.7
ค่าบริการการบิน	21,058	15.3	22,165	15.4	-1,107	-5.0
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	6,242	4.6	5,630	3.9	+612	+10.9
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	19,322	14.0	20,088	14.0	-766	-3.8
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	16,787	12.2	19,045	13.2	-2,258	-11.9
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	15,029	10.9	15,017	10.4	+12	+0.1
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	9,101	6.6	9,111	6.3	-10	-0.1
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	10,637	7.7	10,843	7.5	-206	-1.9
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	628	0.5	590	0.4	+38	+6.4
ค่าใช้จ่ายอื่น	10,040	7.3	10,243	7.1	-203	-2.0
ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	223	0.2	523	0.4	-300	-57.4
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	137,550	100.0	144,130	100.0	-6,580	-4.6

สรุปค่าใช้จ่ายที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญได้แก่

- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายบุคลากร ผลประโยชน์พนักงาน ค่าตอบแทน ผู้บริหาร และกรรมการ มีจำนวน 28,483 ล้านบาท ลดลง 2,392 ล้านบาท (7.7%) สาเหตุหลักเกิดจากการปรับปรุงรายการค่าใช้จ่ายเงินทดแทนวันหยุดพักผ่อนประจำปีที่ใช้ไม่หมดภายใน 3 ปี ตามที่ระเบียบบริษัทกำหนด ที่รับรู้รายการเป็นค่าใช้จ่ายคู่กับค่าใช้จ่ายค้างจ่ายในงบการเงินสำหรับปี 2558-2561 รวมประมาณ 1,261 ล้านบาท รายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4.2 หากไม่รวมรายการดังกล่าวค่าใช้จ่ายบุคลากรจะต่ำกว่าปีก่อน 1,131 ล้านบาท จากการไม่บันทึกตั้งค้างจ่ายเงินทดแทนวันหยุดพักผ่อนประจำปีในปี และสำรองค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานลดลง นอกจากนี้ การเปลี่ยนแปลงวิธีการคำนวณค่าเบี้ยเลี้ยงเดินทางในการปฏิบัติการบินของนักบิน (Per diem) ทำให้ค่าส่วเวลาของนักบินลดลง
- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน ประกอบด้วย ค่าบริการการบิน และค่าสินค้าและพัสดุใช้ไปมีจำนวนรวม 30,159 ล้านบาท ลดลง 1,117 ล้านบาท (3.6%) สาเหตุหลักเกิดจากการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินหลักของค่าใช้จ่ายทำให้ค่าใช้จ่ายลดลงประมาณ 1,183 ล้านบาท หากไม่รวมผลกระทบของอัตราแลกเปลี่ยนค่าใช้จายเกี่ยวกับการบินจะเพิ่มขึ้น 66 ล้านบาท ถึงแม้ปริมาณการผลิตลดลง ส่วนหนึ่งเกิดจากค่าบริการนำร่องทางอากาศ (Navigation fee) เพิ่มขึ้นจากเหตุการณ์ปีดานฟ้าปาเกีสถาน และค่าอะไหล่เครื่องบินสิ้นเปลืองเพิ่มขึ้นจากการซ่อมบำรุงเครื่องบินและเครื่องยนต์ตามระยะเวลาการซ่อมบำรุง
- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือมีจำนวน 6,242 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 612 ล้านบาท (10.9%) สาเหตุหลักเกิดจากการเปลี่ยนแปลงวิธีการคำนวณค่าเบี้ยเลี้ยงเดินทางในการปฏิบัติการบินของนักบิน (Per diem) มีผลตั้งแต่ 1 มกราคม 2562

เพื่อแก้ไขปัญหาหนี้บินล้าออกโดยปรับปรุงระบบการจ่ายค่าตอบแทนนักบินให้ทัดเทียมอุตสาหกรรมและเพื่อให้การจัดตารางบินของนักบินให้สามารถบริหารกำลังพลได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งมีผลให้ค่าเบี้ยเลี้ยงเดินทางของนักบินเพิ่มขึ้น 840 ล้านบาท ขณะที่ค่าล่วงเวลาของนักบินในกลุ่มค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานลดลง

- ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน มีจำนวน 19,322 ล้านบาท ลดลง 766 ล้านบาท (3.8%) สาเหตุหลักจากค่าซ่อมอะไหล่ Life Limited Part ของเครื่องยนต์ Trent 800 ลดลง ประกอบกับผลจากการแข็งค่าของเงินบาท เมื่อเทียบกับสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐที่เป็นเงินสกุลหลักของค่าซ่อม ทำให้ค่าซ่อมเมื่อคิดเป็นเงินบาทลดลง

- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ และค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายมีจำนวนรวม 31,816 ล้านบาท ลดลง 2,246 ล้านบาท (6.6%) โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ เพิ่มขึ้น 12 ล้านบาท (0.1%) สาเหตุหลักเกิดจากการรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงานแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 3 ลำ ในเดือน ม.ค. ก.พ. และ มี.ค.61 ประกอบกับมีค่าเช่าเครื่องยนต์อะไหล่เพิ่มขึ้นจากเครื่องยนต์ TRENT800 จำนวน 2 เครื่องยนต์ และ TRENT XWB จำนวน 3 เครื่องยนต์ เพิ่มขึ้นจากปีก่อน อย่างไรก็ตามผลจากเงินบาทแข็งค่าเมื่อเทียบกับเงินสกุล ดอลลาร์สหรัฐ ทำให้ค่าใช้จ่ายเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทลดลงประมาณ 419 ล้านบาท

- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ลดลง 2,258 ล้านบาท (11.9%) สาเหตุหลักเกิดจากการเปลี่ยนประมาณการมูลค่าคงเหลือของเครื่องบินและเครื่องยนต์ โดยบันทึกผลกระทบของเครื่องบินที่คิดค่าเสื่อมราคาครบ 20 ปี แล้ว รวมไว้ในปี 2561 จำนวน 1,279 ล้านบาท หากไม่รวมผลกระทบดังกล่าว ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายจะลดลง 979 ล้านบาท เป็นผลจากมีเครื่องบิน ที่นั่งเครื่องบิน และสินทรัพย์อื่นที่คิดค่าเสื่อมราคาเต็มจำนวนแล้ว

- ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมสุทธิมีจำนวน 223 ล้านบาท ขาดทุนลดลง 300 ล้านบาท (57.4%) โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ส่วนแบ่งขาดทุนในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) 496 ล้านบาท ขาดทุนต่ำกว่าปีก่อน 372 ล้านบาท
- ส่วนแบ่งกำไรใน บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 218 ล้านบาท กำไรลดลง 32 ล้านบาท
- ส่วนแบ่งกำไรใน บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด 29 ล้านบาท กำไรลดลง 9 ล้านบาท
- ส่วนแบ่งกำไรในบริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ตไฮเต็ล จำกัด 15 ล้านบาท กำไรลดลง 9 ล้านบาท
- ส่วนแบ่งกำไรในบริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด 11 ล้านบาท กำไรลดลง 9 ล้านบาท
- ส่วนแบ่งกำไรในบริษัท โรงแรมรอยัลออกคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) ลดลง 13 ล้านบาท จากการขายหุ้นทั้งจำนวนโดยได้อิโณกรรมสิทธิ์ให้ผู้ซื้อเมื่อวันที่ 23 เม.ย.61

- **ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ** มีจำนวน 4,245 ล้านบาท ลดลง 87 ล้านบาท (2.0%) สาเหตุหลักเกิดจากเงินบาทแข็งค่าเมื่อเทียบกับเงินสกุลหลักของหนี้สินระยะยาว ได้แก่ เงินยูโร เงินเยน และดอลลาร์สหรัฐ หากไม่รวมผลของอัตราแลกเปลี่ยนที่ทำให้ดอกเบี้ยจ่ายเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทมียอดลดลงจำนวน 102 ล้านบาท ต้นทุนทางการเงินจะเพิ่มขึ้นเล็กน้อยสาเหตุหลักเกิดจากดอกเบี้ยจ่ายสำหรับเงินกู้ยืมระยะสั้นเพิ่มขึ้นจากการกู้ยืมระยะสั้นในระหว่างงวด อย่างไรก็ตามดอกเบี้ยจ่ายสำหรับเงินกู้ยืมระยะยาวลดลงจากอัตราดอกเบี้ยที่ปรับลดลงตลอดปี 2562

ประมาณการเงินตอบแทนความชอบในการทำงาน

เมื่อวันที่ 26 กันยายน 2562 ประกาศคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ เรื่องมาตรฐานขั้นต่ำของสภาพการจ้างในรัฐวิสาหกิจ (ฉบับที่ 4) ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ซึ่งได้กำหนดอัตราค่าชดเชยเพิ่มเติมกรณีนายจ้างเลิกจ้างสำหรับลูกจ้างซึ่งทำงานติดต่อกันครบ 20 ปี ขึ้นไปให้มีสิทธิได้รับค่าชดเชยไม่น้อยกว่าค่าจ้างอัตราสุดท้ายจำนวน 400 วัน โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน 2562 เป็นต้นไป โดยให้มีผลกับลูกจ้างที่เกษียณอายุตั้งแต่วันที่ 30 กันยายน 2562 เป็นต้นไป การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวถือเป็นการแก้ไขโครงการสำหรับโครงการผลประโยชน์หลังจากออกจากงาน และมีผลกระทบให้บริษัทฯ ตั้งประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานเพิ่มขึ้น 2,689 ล้านบาท บริษัทฯ ได้บันทึกผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวโดยรับรู้ต้นทุนบริการในอดีตเป็นค่าใช้จ่ายทันทีในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จในระหว่างงวดปัจจุบัน รายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8.19

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน จำนวน 634 ล้านบาท ลดลง 2,825 ล้านบาท (81.7%) ประกอบด้วย

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน 456 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 2,694 ล้านบาท โดยในปีนี้มีมีการตั้งสำรองด้อยค่าสำหรับเครื่องบิน 15 ลำ ประกอบด้วย A300-600 1 ลำ A330-300 4 ลำ A340-500 3 ลำ A340-600 2 ลำ B737-400 3 ลำ และ B747-400 2 ลำ รวม 381 ล้านบาท และตั้งสำรองด้อยค่าของเครื่องยนต์อะไหล่รวม 10 เครื่องยนต์ จำนวน 75 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนตั้งด้อยค่าเครื่องบิน รวม 19 ลำ รวม 3,064 ล้านบาท เนื่องจากราคาอ้างอิงจากผู้ประเมินราคามาตรฐานของเครื่องบินแอร์บัส A340-500 และ A340-600 ลดลงอย่างมาก นอกจากนี้ตั้งสำรองด้อยค่าของเครื่องยนต์อะไหล่ รวม 10 เครื่องยนต์ ประมาณ 86 ล้านบาท
- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ 178 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 131 ล้านบาท เนื่องจากการสำรองด้อยค่าอะไหล่เครื่องบินหมุนเวียนที่เสียหายและไม่สามารถซ่อมแซมได้ลดลงจากปีก่อน
- กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ จำนวน 4,439 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Gain) 2,243 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการปรับยอดเงินกู้และสินทรัพย์หนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวด จากการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ เงินยูโร และเงินเยน ณ 31 ธันวาคม 2562 เมื่อเปรียบเทียบกับ ณ สิ้นปีก่อน และกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Gain) 2,196 ล้านบาท

EBITDA ของปี 2562 มีจำนวน 8,804 ล้านบาท ลดลง 5,690 ล้านบาท (39.3%) โดยมี EBITDA Margin 4.8% ลดลงจากปีก่อนที่เท่ากับ 7.3%

3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.	
	2562	2561
เครื่องบิน	2,410	9,213
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	1,062	908
รวม	3,472	10,121

ในปี 2562 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 3,472 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 6,649 ล้านบาท โดยรายจ่ายเพื่อการลงทุนในปี 2562 ประกอบด้วย

- การลงทุนในเครื่องบินจำนวน 2,410 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 6,803 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากในปีก่อนรับมอบเครื่องบินเช่าการเงินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 2 ลำ และเครื่องยนต์อะไหล่รวม 3 เครื่องยนต์ได้แก่ TRENT XWB-84 สำหรับเครื่องบินแอร์บัส A350-900 จำนวน 2 เครื่องยนต์ และเครื่องยนต์ GE90-115B สำหรับเครื่องบินโบอิง B777-300ER จำนวน 1 เครื่องยนต์ สำหรับการลงทุนในปีนี้เป็นส่วนใหญ่เป็นการซื้ออะไหล่เครื่องบินหมุนเวียน และเงินจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องยนต์อะไหล่ GE90-115B จำนวน 1 เครื่องยนต์
- การลงทุนในสินทรัพย์ถาวรอื่น ๆ จำนวน 1,062 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในอุปกรณ์การให้บริการของหน่วยธุรกิจบริการภาคพื้น ฝ่ายช่าง และฝ่ายครัวการบิน

การจัดหาเงินทุน

ในปี 2562 บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดหาเงินทุน รวมทั้งสิ้น 45,288 ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. การเบิกเงินกู้ระยะสั้นประเภทตั๋วสัญญาใช้เงินกับสถาบันการเงินในประเทศรวมทั้งสิ้น 21,500 ล้านบาท เพื่อชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นและหุ้นกู้ที่ครบกำหนดไถ่ถอนและใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงาน
2. การออกหุ้นกู้รวมจำนวน 18,788 ล้านบาท โดยเป็นการออกหุ้นกู้ในเดือนพฤษภาคม 2562 จำนวน 10,000 ล้านบาท (ระยะเวลา 1-15 ปี) และ ในเดือนพฤศจิกายน 2562 จำนวน 8,788 ล้านบาท (ระยะเวลา 1-15 ปี) เพื่อชำระคืนหุ้นกู้ที่ครบกำหนดชำระ และหรือคืนเงินกู้ของบริษัทฯ ที่มีต้นทุนทางการเงินที่สูงกว่า และหรือลงทุนในสินทรัพย์ และใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงาน
3. การกู้เงินระยะยาวจากสถาบันการเงินในประเทศ จำนวน 5,000 ล้านบาท เพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในบริษัทฯ โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.	
	2562	2561
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	14,818	17,400
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(2,970)	(2,099)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(3,726)	(16,846)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน ของเงินสดและเงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น(ลดลง)	(151)	7
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง)	7,971	(1,538)

ในปี 2562 บริษัทฯ มีเงินสดสุทธิจากการดำเนินงานจำนวน 14,818 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 2,582 ล้านบาท จากผลการดำเนินงานที่ขาดทุนสูงกว่าปีก่อน และเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 3,726 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อนถึง 13,120 ล้านบาท เนื่องจากมีเงินสดรับสุทธิจากการออกหุ้นกู้และเงินกู้ยืมระยะสั้นเพิ่มขึ้น แต่มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 2,970 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 871 ล้านบาท เนื่องจากในปีก่อนมีเงินสดรับจากการขายหุ้นในบริษัท โรงแรมรอยัลล่อคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่า เงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 มีจำนวน 21,663 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 7,971 ล้านบาท

เครื่องบิน

ในปี 2562 บริษัทฯ มีเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 103 ลำ (รวมเครื่องบินแอร์บัส A320-200 จำนวน 20 ลำ ซึ่งใช้ดำเนินงานโดยบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด) เท่ากับ ณ สิ้นปี 2561 ทั้งนี้ บริษัทฯ มีเครื่องบินที่ปลดระวางและรอการขาย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 15 ลำ ประกอบด้วย เครื่องบินแบบแอร์บัส A340-500 จำนวน 3 ลำ A340-600 จำนวน 6 ลำ A300-600 จำนวน 1 ลำ และเครื่องบินแบบโบอิง B737-400 จำนวน 4 ลำ และ B747-400 จำนวน 1 ลำ

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมจำนวน 256,665 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 12,056 ล้านบาท (4.5%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 ธ.ค. 2562		31 ธ.ค. 2561		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	%ของสินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%ของสินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	21,663	8.4	13,692	5.1	+7,971	+58.2
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	23	-	490	0.2	-467	-95.3
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	27,848	10.9	29,946	11.1	-2,098	-7.0
สินทรัพย์หมุนเวียน	49,534	19.3	44,128	16.4	+5,406	+12.3
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์						
เครื่องบินและเครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่จ่ายล่วงหน้า	40,470	15.8	45,946	17.1	-5,476	-11.9
เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน	98,791	38.5	105,600	39.3	-6,809	-6.4
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	11,578	4.5	11,708	4.4	-130	-1.1
งานระหว่างทำ	333	0.1	341	0.1	-8	-2.3
ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุง	13,092	5.1	13,311	5.0	-219	-1.6
เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	2,854	1.1	2,692	1.0	+162	+6.0
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	167,118	65.1	179,598	66.9	-12,480	-6.9
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	40,013	15.6	44,995	16.7	-4,982	-11.1
รวมสินทรัพย์	256,665	100.0	268,721	100.0	-12,056	-4.5

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 49,534 ล้านบาท หรือคิดเป็น 19.3%ของสินทรัพย์ทั้งหมดเพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 5,406 ล้านบาท (12.3%) โดยมีรายการที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญได้แก่

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น 7,971 ล้านบาท (58.2%) ส่วนหนึ่งเกิดจากเงินสดรับจากการออกหุ้นกู้ในเดือนพฤศจิกายน 2562 จำนวน 8,788 ล้านบาท ประกอบกับเงินสดสุทธิจากการดำเนินงานสูงกว่าเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนและกิจกรรมจัดหาเงิน

- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ ลดลง 2,098 ล้านบาท (7.0%) สาเหตุหลักเกิดจากลูกหนี้การค้าลดลง 1,212 ล้านบาท (11.7%) จากยอดขายในเดือนธันวาคม 2562 ที่ลดลงจากเดือน ธันวาคม 2561 อย่างไรก็ตามบริษัทฯ มีความสามารถในการบริหารระยะเวลาเรียกเก็บหนี้จากลูกหนี้การค้าได้ใกล้เคียงของปีก่อน โดยมีระยะเวลาการเก็บหนี้เฉลี่ยประมาณ 22 วัน ซึ่งต่ำกว่าระยะเวลาการให้สินเชื่อโดยปกติของบริษัทฯ

- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายลดลง 467 ล้านบาท (95.3%) สาเหตุหลักเกิดจากการโอนกรรมสิทธิ์เครื่องบินให้กับผู้ซื้อรวม 6 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแอร์บัส A330-300 จำนวน 5 ลำ และเครื่องบินโบอิง B747-400 จำนวน 1 ลำ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายประกอบด้วย เครื่องบินโบอิง B747-400 จำนวน 1 ลำ จำนวนเงิน 23 ล้านบาท

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สุทธิ มีจำนวน 167,118 ล้านบาท หรือคิดเป็น 65.1% ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2561 เป็นจำนวน 12,480 ล้านบาท (6.9%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากการคิดค่าเสื่อมราคา

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 40,013 ล้านบาท หรือคิดเป็น 15.6% ของสินทรัพย์ทั้งหมดลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 4,982 ล้านบาท (11.1%) สาเหตุหลักเกิดจาก

- สินทรัพย์รอการขาย ลดลง 1,241 ล้านบาท (25.4%) สาเหตุหลักเกิดจากการโอนเครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 4 ลำ ไปสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการตั้งสำรองด้อยค่าของเครื่องบินและเครื่องยนต์เพิ่มขึ้น

- ค่าตกแต่งเครื่องบินเช่าดำเนินการนรการตัดบัญชีลดลง 540 ล้านบาท (11.9%)จากการตัดจำหน่ายค่าอุปกรณ์และผลิตภัณฑ์ในห้องโดยสารของเครื่องบินเช่าดำเนินการ และค่าตัดจำหน่ายค่าใช้จ่ายในโครงการปรับปรุงเครื่องบินเช่าดำเนินการแบบโบอิง 787-8 จำนวน 6 ลำ

- สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีลดลง 1,108 ล้านบาท (10.4%) สาเหตุหลักเกิดจากภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของค่าเผื่อการด้อยค่าของเครื่องบินลดลง

- เงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบิน (Maintenance Reserve) เป็นเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่าที่ผู้ให้เช่าเรียกเก็บเป็นประกันในการบำรุงรักษาเครื่องยนต์เครื่องบินตามสภาพการบิน และเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องยนต์ตามตารางการบำรุงรักษา ลดลง 534 ล้านบาท (3.9%) สาเหตุหลักเกิดจากการรับคืน Maintenance Reserve สำหรับเครื่องบินเช่า B777-300ER จำนวน 4 ลำ ในส่วนการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ GE90 จำนวน 7 เครื่องยนต์จากบริษัทผู้ให้เช่าเครื่องบินรวมจำนวน 2,267 ล้านบาท

- เงินมัดจำสัญญาเช่าเครื่องบินลดลง 627 ล้านบาท (11.6%) สาเหตุหลักเกิดจากการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ ทำให้สินทรัพย์เมื่อคำนวณเป็นเงินบาทมียอดลดลง ทั้งนี้ รายการนี้ได้มีการจัดประเภทรายการใหม่จากเดิมแสดงรายการในค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าและเงินมัดจำทั้งหมด เปลี่ยนเป็นแสดงรายการในค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าและเงินมัดจำเฉพาะส่วนที่ไม่เกิน 1 ปี ส่วนที่เกิน 1 ปี แสดงในสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น โดยจัดประเภทรายการของปี 2561 ใหม่เพื่อนำมาแสดงเปรียบเทียบในงบแสดงฐานะการเงินให้สอดคล้องกับปีปัจจุบัน รายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8.37

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) ในปี 2562 เท่ากับร้อยละ -2.5 เปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ซึ่งเท่ากับร้อยละ -2.6

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 หนี้สินรวมของ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีจำนวน 244,899 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 3,366 ล้านบาท (1.4%) โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 ธ.ค. 2562		31 ธ.ค. 2561		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	%ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)	62,636	25.6	66,046	26.6	-3,410	-5.2
หนี้สินระยะยาว						
หุ้นกู้	74,108	30.2	64,850	26.1	+9,258	+14.3
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	46,456	19.0	58,982	23.8	-12,526	-21.2
เงินกู้ยืมระยะยาว	23,288	9.5	24,444	9.8	-1,156	-4.7
รวมหนี้สินระยะยาว	143,852	58.7	148,276	59.7	-4,424	-3.0
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	38,411	15.7	33,943	13.7	+4,468	+13.2
รวมหนี้สิน	244,899	100.0	248,265	100.0	-3,366	-1.4

หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 21,731 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 25.6 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวน 62,636 ล้านบาท ลดลงจาก ณ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 3,410 ล้านบาท (5.2%) สาเหตุหลักเกิดจาก

- ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายลดลง 1,780 ล้านบาท (9.8%) สาเหตุหลักเกิดจากการตั้งค่าใช้จ่ายค้างจ่ายของค่าซ่อมบำรุงตามโครงการซ่อมบำรุงแบบเหมาจ่ายลดลงจากการปรับลดอัตราค่าซ่อม และส่วนหนึ่งโอนไปเป็นเจ้าหนี้การค้าเนื่องจากการเรียกเก็บเงินจากเจ้าหนี้สำหรับค่าใช้จ่ายของปีก่อนที่ได้มีการตั้งค่าใช้จ่ายค้างจ่ายไว้แล้ว รวมทั้งค่าน้ำมันค้างจ่ายลดลง
- เจ้าหนี้การค้าลดลง 657 ล้านบาท (12.7%) สาเหตุหลักเกิดจากการจ่ายชำระหนี้เจ้าหนี้ค่าซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ตามโครงการซ่อมบำรุงแบบเหมาจ่ายสำหรับค่าใช้จ่ายของปีก่อน
- รายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้ลดลง 935 ล้านบาท (3.1%) เนื่องจากยอดขายลดลง
- เงินกู้ยืมระยะสั้นเพิ่มขึ้น 500 ล้านบาท (16.7%) จากการเบิกเงินกู้ระยะสั้นประเภทตั๋วสัญญาใช้เงินกับสถาบันการเงินในประเทศ เพื่อชำระคืนเงินกู้ระยะสั้น และหุ้นกู้ที่ครบกำหนดไถ่ถอน

หนี้สินระยะยาว (รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 21,731 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 58.7 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวน 143,852 ล้านบาท ลดลง 4,424 ล้านบาท (3.0%) จากการจ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะยาว หุ้นกู้ และหนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบินรวมจำนวน 24,019 ล้านบาท ถึงแม้ว่าจะมีการออกหุ้นกู้ระยะยาว 1-15 ปี รวมจำนวน 18,788 ล้านบาท และเงินระยะยาวจำนวน 5,000 ล้านบาท ก็ตาม นอกจากนี้ผลจากการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุลยูโร เงินเยน และดอลลาร์สหรัฐ ณ 31 ธันวาคม 2562 เมื่อเทียบกับ ณ วันสิ้นงวดของปี 2561 ทำให้หนี้สินระยะยาวเมื่อคิดเป็นเงินบาทมียอดลดลงจำนวน 4,193 ล้านบาท

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 15.7 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวน 38,411 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4,468 ล้านบาท (13.2%) สาเหตุหลักเกิดจากประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงานเพิ่มขึ้น 3,204 ล้านบาท จากการปรับประมาณการเงินตอบแทนความชอบในการทำงานตามที่กล่าวไว้ข้างต้น นอกจากนี้ยังมีการประมาณการหนี้สินระยะยาวเพิ่มขึ้น 1,257 ล้านบาทจากประมาณการค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่นๆ สำหรับรายการซ่อมที่จะต้องจ่ายเงินในอนาคตตามสัญญาเพื่อรับบริการผูกพันภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน

ณ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทฯ มีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) เท่ากับ 12.5 เท่า สูงกว่า ณ 31 ธันวาคม 2561 ที่เท่ากับ 7.4 เท่า และมีอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ 20.8 เท่า เพิ่มขึ้นจาก ณ สิ้นปี 2561 ที่เท่ากับ 12.1 เท่า

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 11,766 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 8,690 ล้านบาท (42.5%) สาเหตุหลักเกิดจากผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562 มีผลขาดทุน ถึงแม้ว่าจะมีการปรับปรุงผลกระทบจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 15 เรื่องรายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้ามาใช้ ทำให้กำไรสะสม ณ วันที่ 1 มกราคม 2562 เพิ่มขึ้นจำนวน 2,159 ล้านบาท ทั้งนี้ ส่งผลให้อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity) ลดลงจากร้อยละ -44.1 ในปี 2561 เป็นร้อยละ -74.6 ในปีนี้

สภาพคล่อง

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 21,663 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 8.4 ของสินทรัพย์รวม เพิ่มขึ้นจาก ณ 31 ธันวาคม 2561 โดยในปี 2562 บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จัดหาเงินทุนจากเงินกู้ยืมระยะสั้นและระยะยาวจากทั้งสถาบันการเงินต่างๆ และออกหุ้นกู้จำนวน 2 ครั้ง ในเดือนพฤษภาคม 2562 และเดือนพฤศจิกายน 2562 นอกจากนี้ยังได้รับเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินสำหรับเครื่องบินเช่าดำเนินงานโบอิง B777-300ER จำนวน 2,267 ล้านบาทจากผู้ให้เช่าเครื่องบินตามที่กล่าวมาข้างต้น รวมถึงการจัดทำประมาณการกระแสเงินสดปี 2563 ภายใต้เงื่อนไขที่ใช้ความระมัดระวัง พบว่าบริษัทฯ ยังคงมีเงินสดสำรองในมือคงเหลืออยู่ในระดับที่เพียงพอและสามารถดำเนินกิจการตามปกติ หากไม่ได้รับผลกระทบจากปัจจัยภายนอกที่บริษัทไม่สามารถควบคุมได้ นอกจากนี้ยังมีวงเงินสินเชื่อ Committed Credit Line พร้อมเบิกใช้ที่บริษัทฯ มีกับธนาคารต่างๆ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 13,500 ล้านบาท

4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

อุตสาหกรรมการบินในปี 2563 ยังต้องเผชิญกับความท้าทายทั้งจากสถานการณ์ไวรัส COVID-19 ที่ยังคงแพร่ระบาดอย่างต่อเนื่องในหลายประเทศ ทำให้ประเทศไทยและรัฐบาลของประเทศต่างๆ ได้ประกาศห้ามหรือเตือนประชาชนของตนให้งดการเดินทางไปยังประเทศที่มีการแพร่ระบาด ซึ่งส่งผลกระทบอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้กับอุตสาหกรรมการบินและการท่องเที่ยว เป็นเหตุให้ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ต้องปรับลดเที่ยวบินและลดปริมาณการผลิตให้สอดคล้องกับจำนวนผู้โดยสารที่ลดลง อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ อยู่ระหว่างการดำเนินการตามมาตรการในการบริหารจัดการผลกระทบอย่างเข้มข้น โดยจัดตั้งคณะทำงานเรื่องการแก้ไขปัญหา เพื่อติดตามสั่งการ และเฝ้าติดตามอย่างใกล้ชิดเพื่อรับมือกับสถานการณ์ในปัจจุบัน ที่ยังไม่มีสัญญาณที่คลี่คลายและยังคงทวีความรุนแรง และลุกลามในภูมิภาคยุโรปในอีกหลายประเทศในขณะนี้ นอกจากนี้ผลกระทบจากสงครามการค้าระหว่างสหรัฐฯ และจีนที่ยังดำเนินต่อเนื่อง ถึงแม้ว่าการเจรจาบรรลुข้อตกลงในเบื้องต้นแล้ว แต่คาดว่าจะยังคงนำไปสู่การเจรจาในขั้นต่อไป ประกอบกับประเด็นความไม่แน่นอนทางการเมืองภายหลัง จากการถอนตัวของ สหราชอาณาจักรจากการเป็นสมาชิกสหภาพยุโรป หรือ เบริกซิท ปัญหาความขัดแย้งระหว่างสหรัฐอเมริกาและอิหร่าน รวมทั้งสถานการณ์ราคาน้ำมันในตลาดโลกและอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังคงมีความผันผวน

จากปัจจัยลบต่างๆ และสถานการณ์การแข่งขันที่รุนแรงส่งผลกระทบต่อผลประกอบการโดยรวมของบริษัทฯ บริษัทฯ จึงได้ทบทวนสภาพแวดล้อมภายนอกของอุตสาหกรรมการบิน สภาพตลาดและการแข่งขันสภาพแวดล้อมภายใน โดยได้จัดทำแผนฟื้นฟูระยะเร่งด่วนระยะที่ 2 โดยดำเนินการควบคู่ไปกับการดำเนินการตามแผนดำเนินการตามกลยุทธ์หลัก ประกอบด้วย 3 แนวทางการดำเนินงาน ได้แก่

- การเพิ่มรายได้ โดยดำเนินกลยุทธ์เจาะกลุ่มลูกค้าแบบ Personalized มุ่งเน้นการสร้างรายได้เสริม (Ancillary Revenue) รวมทั้งเร่งดำเนินงานด้าน Digital Marketing โดยใช้ Big Data และ Data Analytic ในการวิเคราะห์ตลาดเพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการเพิ่มการขายทาง Online ให้มากขึ้น
- การควบคุมและลดค่าใช้จ่าย โดยมีมาตรการตัดค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็น ลดค่าตอบแทนของผู้บริหารและคณะกรรมการอย่างสมัครง้อ เป็นต้น
- การปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงาน อาทิ การบริหารจัดการฝูงบินให้มีประสิทธิภาพ โดยเร่งสรุปแผนการจัดหาเครื่องบินให้มีความเหมาะสมกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ รวมทั้งควบคุมติดตามแผนการจำหน่ายเครื่องบินที่ปลดระวางและทรัพย์สินให้ได้ตามแผนการขายเครื่องบิน และวางแผนระยะยาวในการลดหนี้สินเพื่อลดอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนให้ต่ำลงเพื่อลดความเสี่ยงของสถานะทางการเงินและหนี้สินของบริษัทฯ รวมทั้งปรับปรุงโครงสร้างองค์กรให้มีประสิทธิภาพเหมาะสมกับการประกอบธุรกิจ และบรรจุบุคลากรในตำแหน่งสำคัญให้ครบถ้วน เพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินการทั้งหมดมีการกำกับดูแลอย่างใกล้ชิด

นอกจากนี้ในเดือน มกราคม และกุมภาพันธ์ 2563 มีเหตุการณ์สำคัญดังนี้

- สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 เรื่องสัญญาเช่า และฉบับที่ 9 เรื่องเครื่องมือทางการเงิน ที่มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563 เป็นต้นไปนั้น บริษัทฯ ได้ศึกษาเตรียมการรองรับและมีความพร้อมในการปฏิบัติให้เป็นไปตามที่มาตรฐานการรายงานทางการเงินกำหนด โดยบริษัทฯ ได้ประเมินผลกระทบจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาใช้ และได้เปิดเผยไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 3
- ในเดือนกุมภาพันธ์ 2563 บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ได้เสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวนรวม 888 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท ในราคาเสนอขายราคา 2.50 บาท ทั้งนี้ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ไม่ได้ซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุน จึงทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทจากเดิมร้อยละ 15.94 ลดลงเหลือร้อยละ 13.28 รายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8.38.2

5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		ม.ค.-ธ.ค.	
		2562	2561
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)			
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.91	0.75
อัตราส่วนสภาพคล่อง (รวมวงเงินกู้ยืมเงิน)	เท่า	1.15	0.89
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร (Profitability Ratio)			
อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน	ร้อยละ	(6.74)	(4.54)
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ	ร้อยละ	(6.52)	(5.79)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	(74.59)	(44.10)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	(2.51)	(2.58)
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)			
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	12.52	7.40
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	20.81	12.14
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	1.98	3.22
อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA	เท่า	25.36	16.18
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน	เท่า	0.70	0.85

ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

อัตราส่วนสภาพคล่อง (Current Ratio)

= สินทรัพย์หมุนเวียน (ไม่รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย) / หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้)

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

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

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

= กำไร(ขาดทุน) จากการดำเนินงานรายได้รวม(ไม่รวมอัตราแลกเปลี่ยนและกำไรจากการเปลี่ยนสัดส่วนเงินลงทุน)

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

= กำไร(ขาดทุน)สุทธิ / รายได้รวม(ไม่รวมอัตราแลกเปลี่ยนและกำไรจากการเปลี่ยนสัดส่วนเงินลงทุน)

อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity)

= กำไร(ขาดทุน)สุทธิ / ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Total Asset)

= กำไร(ขาดทุน)ก่อนหักดอกเบี้ยและภาษี / สินทรัพย์รวมเฉลี่ย

อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)

= (เงินกู้ยืมระยะสั้น+หนี้สินระยะยาวรวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) / ส่วนของผู้ถือหุ้น

อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Total Debt to Equity)

= หนี้สินรวม / ส่วนของผู้ถือหุ้น

อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย (Interest Coverage Ratio)

= กำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยน ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย
กำไรจากการเปลี่ยนสัดส่วนเงินลงทุน ประมาณการเงินตอบแทนความชอบในการทำงาน และผลขาดทุนจาก
การด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน (EBITDA) / ดอกเบี้ยจ่าย

อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA (Net Debt to EBITDA)

= (หนี้สินรวม – เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด) / EBITDA

อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (Debt Service Coverage Ratio)

= EBITDAR / (การชำระคืนหนี้สินระยะยาว + ดอกเบี้ยจ่าย + ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่)