

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับไตรมาส 3 ปี 2560 สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2560 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

1. บทสรุปผู้บริหาร

เศรษฐกิจโลกมีแนวโน้มขยายตัวได้ต่อเนื่อง เศรษฐกิจสหรัฐฯ สหภาพยุโรป และญี่ปุ่น ขยายตัวในอัตราที่สูงขึ้นตามการปรับตัวดีขึ้นของปัจจัยพื้นฐานทางเศรษฐกิจ ตลาดแรงงานที่ฟื้นตัว และความเชื่อมั่นของผู้บริโภคที่อยู่ในเกณฑ์ดี ส่งผลให้ปริมาณการค้าโลกขยายตัวสูงขึ้น สำหรับเศรษฐกิจกลุ่มประเทศเกิดใหม่ในเอเชียขยายตัวดีขึ้นต่อเนื่องจากการส่งออกที่ปรับตัวดีขึ้นตามอุปสงค์โลก การบริโภคภาคเอกชนมีทิศทางดีขึ้น ขณะที่เศรษฐกิจจีนขยายตัวเล็กน้อยและมีแนวโน้มชะลอตัวอย่างช้าๆ จากมาตรการปฏิรูปโครงสร้างเศรษฐกิจของทางการที่เริ่มส่งผล ในขณะที่ราคาน้ำมันดิบในไตรมาสที่ 3 ปี 2560 ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนจากการลดปริมาณการผลิตของกลุ่มประเทศผู้ผลิตน้ำมัน

เศรษฐกิจไทยในไตรมาส 3 ของปี 2560 ปรับตัวดีขึ้น โดยได้รับแรงขับเคลื่อนสำคัญจากภาคการส่งออกที่ขยายตัวต่อเนื่องตามการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลกและเป็นการขยายตัวสูงสุดในรอบ 4 ปี โดยเฉพาะตลาดส่งออกสำคัญได้แก่ จีน CLMV และสหรัฐอเมริกา เป็นต้น การบริโภคภาคเอกชนยังขยายตัวได้ดี ภาคการท่องเที่ยวยังขยายตัวได้ต่อเนื่องจากจำนวนนักท่องเที่ยวต่างประเทศที่เดินทางเข้ามาประเทศไทย โดยขยายตัวได้ดีขึ้นจากนักท่องเที่ยวชาวจีน กลุ่มประเทศ CLMV มาเลเซีย เกาหลีใต้ และอินเดีย เป็นหลัก โดยมีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาประเทศไทยในไตรมาส 3 ของปี 2560 จำนวน 8.78 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 6.7% นอกจากนี้การดำเนินนโยบายการเงินแบบผ่อนคลายเป็นส่วนช่วยสนับสนุนให้เศรษฐกิจขยายตัวดีขึ้น

อุตสาหกรรมการบินของโลกในไตรมาส 3 ปี 2560 ยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่องจากสถานะเศรษฐกิจโลกที่แข็งแกร่งขึ้นช่วยสนับสนุนความต้องการเดินทางเพิ่มขึ้น อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ยยังคงอยู่ในระดับสูง ทั้งนี้ จากข้อมูลของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ในงวดเก้าเดือนแรกของปี 2560 แสดงปริมาณการขนส่งและปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 7.7% และ 6.4% ตามลำดับ และมีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ย 81.7% ในขณะที่การขนส่งสินค้ายังคงมีสัญญาณดีขึ้นต่อเนื่องจากปีก่อนในเกือบทุกภูมิภาค จากการฟื้นตัวของประเทศเศรษฐกิจเกิดใหม่ อาทิ อินเดีย จีน และ อาเซียน-5 ส่งผลให้อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ปรับตัวเพิ่มขึ้นเป็น 44.4% จากปีก่อนที่เท่ากับ 42.2%

ภาพรวมอุตสาหกรรมการบินของไทยในไตรมาส 3 ของปี 2560 มีความคืบหน้าในการแก้ไขปัญหามาตรฐานการบินพลเรือนของไทย จากการที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้เข้ามาตรวจซ้ำเพื่อประเมินมาตรฐานการบินของไทยเพื่อปลดธงแดงระหว่างวันที่ 20-27 กันยายน 2560 ผลการตรวจประเมินไม่มีข้อห่วงกังวลเพิ่มเติม โดยในเว็บไซต์ของ ICAO ที่เผยแพร่ข้อมูลสาธารณะได้ปลดธงแดงลงในวันที่ 6 ตุลาคม 2560 ทั้งนี้ การปลดธงแดงจะส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมการบินและการท่องเที่ยวทั้งในด้านการสร้างความเชื่อถือของหน่วยงานด้านการบินของไทย และความเชื่อมั่นต่อนักท่องเที่ยวในการเลือกใช้สายการบินสัญชาติไทย อีกทั้งยังอาจส่งผลให้สำนักงานบริหารองค์การการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (FAA) ปรับเพิ่มระดับมาตรฐานด้านการบินของไทยจากประเภท 2 ซึ่งห้ามการเปิดเส้นทางใหม่ในสหรัฐฯ เป็นประเภท 1 ดั้งเดิม

บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามแผนปฏิรูปองค์กรระยะที่ 3 “การเติบโตอย่างยั่งยืน” ต่อเนื่องจากไตรมาสก่อน โดยมีกลยุทธ์ในการดำเนินงาน 6 กลยุทธ์ ได้แก่ 1) พัฒนาเครือข่ายการบินที่แข่งขันได้ ทำกำไรและลดความซับซ้อนของฝูงบิน 2) เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและเสริมสร้างรายได้ 3) สร้างความเป็นเลิศในการให้บริการ (Service Ring) 4) มีต้นทุนที่แข่งขันได้ และการดำเนินการมีประสิทธิภาพ 5) สร้างวัฒนธรรมองค์กรที่สนับสนุนความยั่งยืน และพัฒนาบุคลากรให้มีคุณภาพดีเยี่ยม 6) บริหารบริษัทในเครือและกลุ่มธุรกิจ และพัฒนากลยุทธ์ธุรกิจใหม่เพื่อความยั่งยืน โดยไตรมาส 3 ของปี 2560 มีการดำเนินการที่สำคัญ ได้แก่

- การมุ่งเน้นการเพิ่มรายได้และขีดความสามารถในการแข่งขันโดยดำเนินการบริหารราคาบัตรโดยสาร การหารายได้เพิ่ม และการจัดจำหน่ายให้มีประสิทธิภาพดีขึ้นเพื่อให้สามารถแข่งขันกับคู่แข่งได้ทันเวลา

- การบริหารเครือข่ายเส้นทางบินอย่างต่อเนื่องโดยในไตรมาสนี้สายการบินไทยสมายล์ได้นำระบบอะมาเดอุส อัลเทีย (Amadeus Altea) มาใช้เริ่ม 1 สิงหาคม 2560 ใน 4 ระบบหลัก ได้แก่ ระบบการสำรองที่นั่ง (Reservation) ระบบการออกบัตรโดยสาร (Ticketing) ระบบการควบคุมการสำรองที่นั่ง (Inventory) และระบบเช็คอินผู้โดยสาร (Departure Control) ระบบดังกล่าวนอกจากจะทำให้การเชื่อมต่อระหว่างสายการบินไทยและไทยสมายล์สะดวกสบายมากขึ้นแล้ว ยังสามารถเชื่อมต่อกับตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารและสายการบินทั่วโลก ทำให้สามารถบริการผู้โดยสารได้หลากหลายรูปแบบและเพิ่มศักยภาพในการให้บริการรวมถึงการรองรับการปฏิบัติงานของพนักงานให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้เพื่อขยายฐานลูกค้าที่ซื้อบัตรโดยสารผ่านระบบออนไลน์ และรองรับการจัดทำข้อตกลงการบินโดยใช้รหัสเที่ยวบินร่วม (Codeshare) กับสายการบินกลุ่มพันธมิตรเพิ่มเติมเพื่อขยายเครือข่ายเส้นทางการบินให้บริการแก่ลูกค้าทั่วโลก

- การเริ่มดำเนินการแก้ไขปัญหาค่าใช้จ่ายและประสิทธิภาพของฝ่ายช่าง ฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้นและฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น เพื่อบริหารจัดการต้นทุนให้มีประสิทธิภาพขึ้นในระยะยาว

การบินไทยยังได้รับรางวัล TTG Travel Hall of Fame โดยได้รางวัลสายการบินยอดเยี่ยมแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Best South-East Asian Airline) ติดต่อกันครบ 10 ปี จากนิตยสาร TTG Travel Awards และรางวัลสายการบินที่ให้บริการอาหารบนเครื่องบินยอดเยี่ยม ประจำปี 2560 (Best Inflight Food 2017) จาก IFSA Compass Awards ที่มาจากการโหวตของสมาชิก IFSA (International Flight Service Association) ซึ่งรางวัลทั้งหลายนี้แสดงให้เห็นถึงมาตรฐานการบริการในระดับพรีเมียมและความพึงพอใจจากลูกค้าในภาพรวม

ในไตรมาส 3 ของปี 2560 บริษัทฯ รั้บมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงานรวม 4 ลำ เป็นเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900XWB จำนวน 3 ลำ และโบอิง B787-9 จำนวน 1 ลำ ส่งคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงานแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 1 ลำ และอยู่ระหว่างรอส่งคืนจำนวน 1 ลำ โดยมีจำนวนเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน 99 ลำ เพิ่มขึ้น 4 ลำ เมื่อเทียบกับ ณ สิ้นปี 2559 อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ยต่อวันเพิ่มขึ้น 4.3% จาก 11.6 ชั่วโมงในไตรมาส 3 ของปี 2559 เป็น 12.1 ชั่วโมงในไตรมาสนี้ ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้น 7.9% แต่มีปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนถึง 14.9% และมีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 78.2% สูงกว่าปีก่อนซึ่งเท่ากับ 73.5% มีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 5.99 ล้านคน สูงกว่าปีก่อน 8.9%

ในไตรมาส 3 ของปี 2560 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีกำไรจากการดำเนินงานจำนวน 739 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุน 836 ล้านบาท โดยมีรายได้รวมทั้งสิ้น 46,928 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนประมาณ 6.3% สาเหตุสำคัญเนื่องจากรายได้จากค่าโดยสารและน้ำมันอากาศยานเพิ่มขึ้น 2,470 ล้านบาท (6.9%) จากปริมาณการขนส่งผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น 14.9% ถึงแม้จะมีรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยลดลง 7.5% จากการแข่งขันด้านราคาที่รุนแรงก็ตาม ประกอบกับรายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์เพิ่มขึ้น 577 ล้านบาท (12.7%) จากภาคการส่งออกที่ฟื้นตัวดีขึ้นจากปีก่อน ในขณะที่มีค่าใช้จ่ายรวม 46,189 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,227 ล้านบาท (2.7%) เนื่องจากค่าน้ำมันเครื่องบินเพิ่มขึ้น 1,032 ล้านบาท (9.5%) จากราคาน้ำมันเฉลี่ยที่เพิ่มขึ้น 11.3% ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันเครื่องบินใกล้เคียงกับปีก่อน และมีต้นทุนทางการเงิน-สุทธิลดลงจากปีก่อน 112 ล้านบาท หรือ 8.7% จากผลการบริหารเงินสดและการปรับโครงสร้างทางการเงิน

ในไตรมาสนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียวรวมจำนวน 537 ล้านบาท และการรับรู้ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบินจำนวน 1,502 ล้านบาท นอกจากนี้ยังมีขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 829 ล้านบาท ส่งผลให้บริษัทฯ และบริษัทย่อยขาดทุนสุทธิ 1,814 ล้านบาท โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 1,825 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 0.84 บาท ขาดทุนเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 0.11 บาท (15.1%)

ทั้งนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงส่วนได้เสียในเงินลงทุน และผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์และเครื่องบิน (EBITDA) จำนวน 5,835 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 865 ล้านบาท (17.4%) โดยมี EBITDA Margin เท่ากับ 12.4% เปรียบเทียบกับปีก่อนที่เท่ากับ 11.3%

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานไตรมาส 3 ปี 2560

งบการเงินรวมสำหรับไตรมาส 3 ของปี 2560 ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อย 5 บริษัท ได้แก่ 1) บริษัท ไทย-อะมาดิอุสเซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด 2) บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด 3) บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด 4) บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด และ 5) บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) - งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	ก.ค.-ก.ย.			
	2560	2559	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	46,928	44,126	+2,802	+6.3
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	38,190	35,720	+2,470	+6.9
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	5,137	4,560	+577	+12.7
- รายได้การบริการอื่นๆ	2,936	2,990	-54	-1.8
- อื่นๆ	665	856	-191	-22.3
ค่าใช้จ่ายรวม	46,189	44,962	+1,227	+2.7
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	11,892	10,860	+1,032	+9.5
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	33,120	32,813	+307	+0.9
- ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ	1,177	1,289	-112	-8.7
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	739	(836)	+1,575	+188.4
หัก ประมาณการค่าซ่อมแซมเครื่องบินเข้าดำเนินงาน	92	-	+92	-
หัก ค่าใช้จ่ายในการสนับสนุนการเปลี่ยนแปลงตามแผนปฏิรูป	440	-	+440	-
หัก ผลขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงส่วนได้เสียในเงินลงทุน	5	-	+5	-
หัก ผลขาดทุนจากการค้ำของสินทรัพย์และเครื่องบิน	1,502	624	+878	+140.7
บวก กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(829)	120	-949	-790.8
ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้	(2,129)	(1,340)	-789	-58.9
ขาดทุนสุทธิ	(1,814)	(1,591)	-223	-14.0
ขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(1,825)	(1,601)	-224	-14.0
ขาดทุนต่อหุ้น (บาท)	(0.84)	(0.73)	-0.11	-15.1
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ				
EBITDA (ล้านบาท)	5,835	4,970	+865	+17.4
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	5.99	5.50	+0.49	+8.9
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	22,931	21,244	+1,687	+7.9
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านคน-กิโลเมตร)	17,936	15,604	+2,332	+14.9
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	78.2	73.5	+4.7	+4.7
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/คน-ก.ม.)	2.10	2.27	-0.17	-7.5
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	959	910	+49	+5.4
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	609	515	+94	+18.3
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (%)	63.5	56.6	+6.9	+6.9
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง (พันกก.)	167,582	144,621	+22,961	+15.9
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/ตัน-ก.ม.)	7.90	8.33	-0.43	-5.2
เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 30 ก.ย. (ลำ)	99	94	+5	+5.3
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน (ชั่วโมง)	102,329	96,670	+5,659	+5.9
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย (ชั่วโมง/ลำ/วัน)	12.1	11.6	+0.5	+4.3
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย				
1 USD : THB	33.3875	34.8295	-1.4420	-4.1
1 EUR : THB	39.1969	38.8755	+0.3214	+0.8
100 JPY : THB	30.0863	34.0770	-3.9907	-11.7
ราคาน้ำมันเฉลี่ย (USD/BBL)	66.84	60.06	+6.78	+11.3

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

รายได้

ในไตรมาส 3 ของปี 2560 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวม 46,928 ล้านบาท สูงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน 2,802 ล้านบาท (6.3%) โดยมีรายละเอียดของรายได้ดังนี้

• รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำมันส่วนเกิน

รายได้จากค่าโดยสารและน้ำมันส่วนเกินจำนวน 38,190 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,470 ล้านบาท (6.9%) เป็นผลมาจาก

- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร เพิ่มขึ้น 14.9% คิดเป็นเงินประมาณ 5,295 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นในทุกเส้นทางทั้งเส้นทางข้ามทวีป และเส้นทางภูมิภาคเอเชีย แต่ลดลงในเส้นทางภายในประเทศ

- รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) ลดลง 0.17 บาท/RPK (7.5%) หรือประมาณ 3,049 ล้านบาท ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการแข็งค่าของเงินบาท โดยเฉพาะเมื่อเทียบกับสกุลเงินเยน ถึงแม้ว่าจะอ่อนค่าเล็กน้อยเมื่อเทียบกับเงินสกุลยูโร ทำให้รายได้เมื่อคิดเป็นเงินบาทลดลง หากไม่รวมผลของอัตราแลกเปลี่ยนที่มีผลให้รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยลดลงประมาณ 0.07 บาท/RPK หรือ 1,255 ล้านบาท รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยจะลดลงประมาณ 4.4% หรือประมาณ 1,790 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการแข่งขันที่รุนแรง และการปรับลดอัตราค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมัน (Fuel Surcharge)

• รายได้ค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์

รายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์จำนวน 5,137 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 577 ล้านบาท (12.7%) เป็นผลจากปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) เพิ่มขึ้น 18.3% คิดเป็นเงินประมาณ 785 ล้านบาท จากภาคการส่งออกที่ฟื้นตัวดีขึ้นต่อเนื่องมากกว่าปีก่อน โดยตลาดที่ขยายตัวได้ดี ได้แก่ จีน กลุ่มประเทศ CLMV และสหรัฐอเมริกา แม้จะมีรายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าประกันภัย) เท่ากับ 7.90 บาท ลดลง 0.43 บาท (5.2%) คิดเป็นเงินประมาณ 260 ล้านบาท ก็ตาม โดยมีอัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ย 63.5% สูงกว่าปีก่อนที่เฉลี่ย 56.6%

• รายได้อื่น จำนวน 665 ล้านบาท ลดลง 191 ล้านบาท (22.3%) สาเหตุหลักเกิดจากปีก่อนได้รับเงินชดเชยค่าประกันภัยกรณีเครื่องบินชนนกขณะทำการบิน (Bird Strike) เป็นจำนวนเงิน 325 ล้านบาท

ค่าใช้จ่าย

ในไตรมาส 3 ปี 2560 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวมจำนวน 46,189 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,227 ล้านบาท (2.7%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

• ค่าน้ำมันเครื่องบิน จำนวน 11,892 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,032 ล้านบาท (9.5%) สาเหตุหลักจากทั้งราคาน้ำมันเฉลี่ยสูงกว่าปีก่อน 11.3% และปริมาณการใช้เพิ่มขึ้นตามปริมาณการผลิตที่เพิ่มขึ้น 7.9% ถึงแม้ว่าจะมีค่าใช้จ่ายในการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันต่ำกว่าปีก่อน 1,388 ล้านบาท และเงินบาทแข็งค่าเมื่อเทียบกับเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งทำให้ค่าน้ำมันเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทลดลง ก็ตาม

- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน จำนวน 33,120 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 307 ล้านบาท (0.9%) โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ก.ค.-ก.ย.					
	2560	% ของ	2559	% ของ	เปลี่ยนแปลง	
		ค่าใช้จ่าย		ค่าใช้จ่าย	ล้านบาท	%
		รวม		รวม		
ค่าใช้จ่าย						
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	7,007	21.2	7,222	22.0	-215	-3.0
ค่าบริการการบิน	5,673	17.1	5,420	16.5	+253	+4.7
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	1,410	4.3	1,329	4.1	+81	+6.1
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	4,259	12.9	4,359	13.3	-100	-2.3
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	4,399	13.3	4,480	13.6	-81	-1.8
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	2,764	8.3	2,602	7.9	+162	+6.2
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	2,183	6.6	2,127	6.5	+56	+2.6
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	2,798	8.4	2,438	7.4	+360	+14.8
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	130	0.4	136	0.4	-6	-4.4
ค่าใช้จ่ายอื่น	2,449	7.4	2,414	7.4	+35	+1.4
ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	48	0.1	286	0.9	-238	-83.2
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	33,120	100.0	32,813	100.0	+307	+0.9

- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายบุคลากร ผลประโยชน์พนักงาน ค่าตอบแทนผู้บริหาร และกรรมการจำนวน 7,007 ล้านบาท ลดลง 215 ล้านบาท (3.0%) สาเหตุหลักเกิดจากการปรับลดสำรองค่าใช้จ่ายเงินชดเชยวันลาพักผ่อนเนื่องจากค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงต่ำกว่าที่ประมาณการไว้
- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน ประกอบด้วยค่าบริการการบิน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน และค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป รวมจำนวน 13,525 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 290 ล้านบาท (2.2%) เนื่องจากปริมาณการผลิตและปริมาณการขนส่งที่สูงกว่าปีก่อน
- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย จำนวน 4,399 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 81 ล้านบาท (1.8%) เป็นผลจากมีเครื่องบินและที่นั่งเครื่องบิน รวมทั้งทรัพย์สินอื่นที่มีการคิดค่าเสื่อมราคาเต็มจำนวนแล้ว ถึงแม้ว่าจะรับมอบเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงินแบบแอร์บัส A350-900XWB จำนวน 2 ลำ ในไตรมาส 2 ของปี 2560 ก็ตาม
- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ จำนวน 2,764 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 162 ล้านบาท (6.2%) เนื่องจากจำนวนเครื่องบินเช่าดำเนินงานเพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนจากการรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงานจำนวน 5 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900XWB จำนวน 4 ลำ (1 ลำในไตรมาส 4 ของปี 2559 และ 3 ลำในไตรมาส 3 ของปี 2560) และเครื่องบินแบบโบอิง B787-9 จำนวน 1 ลำ ในไตรมาส 3 ของปี 2560 ในขณะที่ส่งคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงานแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 1 ลำ ในเดือนสิงหาคม 2560 และอีก 1 ลำรอส่งมอบคืนในเดือนตุลาคม 2560

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา จำนวน 2,798 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 360 ล้านบาท (14.8%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายสำรองที่นิ่งเพิ่มขึ้นทั้งจากจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นและอัตราค่าบริการที่เพิ่มขึ้น

- ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม 48 ล้านบาท ขาดทุนลดลงจากปีก่อน 238 ล้านบาท (83.2%) สาเหตุหลักเกิดจากผลการดำเนินงานบริษัท สายการบินบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ในไตรมาส 3 ของปี 2560 ขาดทุน 128 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุนถึง 373 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดดังนี้

- บริษัท สายการบินบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ขาดทุน 128 ล้านบาท ขาดทุนลดลงจากปีก่อน 245 ล้านบาท
- บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด กำไร 12 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 6 ล้านบาท
- บริษัท คอนเน็ค อินเทอร์เน็ตเซ็นทรัล แอร์พอร์ต โฮเทล จำกัด ขาดทุน 9 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีกำไร 7 ล้านบาท
- บริษัท บริการเรือเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) กำไร 65 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2 ล้านบาท
- บริษัท คริวการบินภูเก็ต จำกัด มีกำไร 8 ล้านบาท เท่ากับปีก่อน
- บริษัท โรงแรมรอยัลออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) กำไร 4 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1 ล้านบาท

ต้นทุนทางการเงิน-สุทธิ มีจำนวน 1,177 ล้านบาท ลดลง 112 ล้านบาท (8.7%) สาเหตุหลักเกิดจากเงินกู้ยืมทั้งระยะสั้นและระยะยาวเฉลี่ยต่ำกว่าปีก่อน และผลจากการบริหารเงินสด และการปรับโครงสร้างทางการเงิน ประกอบกับเงินบาทแข็งค่าเมื่อเทียบกับเงินสกุล USD และ JPY ถึงแม้ว่าจะอ่อนค่าเล็กน้อยเมื่อเทียบกับเงินสกุล EUR ทำให้ดอกเบี้ยจ่ายลดลง

ประมาณการค่าซ่อมแซมเครื่องบินเข้าดำเนินงาน จำนวน 92 ล้านบาท เป็นการสำรองค่าซ่อมบำรุงเพื่อเตรียมสภาพเครื่องบินก่อนการส่งมอบคืนเครื่องบินเข้าดำเนินงาน (Return Condition) A330-300 จำนวน 2 ลำเพิ่มเติมเนื่องจากการคืนเครื่องบินเข้าดำเนินงานก่อนกำหนด

สำรองค่าใช้จ่ายในการสนับสนุนการเปลี่ยนแปลงตามแผนปฏิรูป จำนวน 440 ล้านบาท เป็นการสำรองเงินตอบแทนพิเศษให้แก่พนักงานในการสนับสนุนการเปลี่ยนแปลงตามแผนปฏิรูปองค์กร

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน จำนวน 1,502 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 878 ล้านบาท (140.7%) ประกอบด้วย

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน 1,405 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 955 ล้านบาท โดยในไตรมาสนี้ตั้งสำรองด้อยค่าเพิ่มขึ้นของเครื่องบินที่ปลดระวางและรอการขายรวม 13 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบินแบบแอร์บัส A340-600 6 ลำ A340-500 3 ลำ และ โบอิง B747-400 Freighter 2 ลำ A330-300 2 ลำ
- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ 97 ล้านบาท ลดลง 76 ล้านบาท เนื่องจากการตั้งสำรองด้อยค่าอะไหล่ที่เสียหายและไม่สามารถซ่อมแซมได้ลดลง

ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 829 ล้านบาท ประกอบด้วย ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Loss) 891 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการปรับยอดเงินกู้สกุล EUR และสินทรัพย์และหนี้สินคงเหลือที่เป็นเงินตราต่างประเทศให้เป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวด และมีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Gain) 62 ล้านบาท

สรุปผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย แก่เดือนแรกของปี 2560 (1 มกราคม - 30 กันยายน 2560)

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) - งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ก.ย.			
	2560	2559	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	141,913	135,553	+6,360	+4.7
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	116,254	111,274	+4,980	+4.5
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	14,766	13,364	+1,402	+10.5
- รายได้ค่าบริการอื่นๆ	9,014	9,114	-100	-1.1
- อื่นๆ	1,879	1,801	+78	+4.3
ค่าใช้จ่ายรวม	139,849	130,993	+8,856	+6.8
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	37,016	33,454	+3,562	+10.6
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	99,365	93,630	+5,735	+6.1
- ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ	3,468	3,909	-441	-11.3
กำไรจากการดำเนินงาน	2,064	4,560	-2,496	-54.7
หัก ประมาณการค่าซ่อมแซมเครื่องบินเช่าดำเนินงาน	550	1,153	-603	-52.3
หัก สรรพค่าใช้จ่ายในการสนับสนุนการเปลี่ยนแปลงตามแผนปฏิรูป	1,040	427	+613	+143.6
หัก ขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงส่วนได้เสียในเงินลงทุน	433	-	+433	-
หัก ผลขาดทุนจากการค้ำของสินทรัพย์และเครื่องบิน	2,909	2,670	+239	+9.0
บวก กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(1,699)	34	-1,733	-
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	(4,567)	344	-4,911	-
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	(3,853)	1,504	-5,357	-356.2
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(3,879)	1,476	-5,355	-362.8
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	(1.78)	0.68	-2.46	-361.8
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ				
EBITDA (ล้านบาท)	16,896	20,680	-3,784	-18.3
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	18.38	16.52	+1.86	+11.3
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	67,025	62,957	+4,068	+6.5
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านคน-กิโลเมตร)	53,504	46,195	+7,309	+15.8
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	79.8	73.4		+6.4
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/คน-ก.ม.)	2.14	2.38	-0.24	-10.1
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	2,848	2,649	+199	+7.5
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	1,730	1,521	+209	+13.7
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (%)	60.7	57.4		+3.3
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง (พันกก.)	477,205	423,632	+53,573	+12.6
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/ตัน-ก.ม.)	7.99	8.28	-0.29	-3.5
เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 30 ก.ย. (ลำ)	99	94	+5	+5.3
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน (ชั่วโมง)	302,484	286,937	+15,547	+5.4
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย (ชั่วโมง/ลำ/วัน)	12.0	11.4	+0.6	+5.3
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย				
1 USD : THB	34.2680	35.2556	-0.9876	-2.8
1 EUR : THB	38.1113	39.3234	-1.2121	-3.1
100 JPY : THB	30.6302	32.5693	-1.9391	-6.0
ราคาน้ำมันเฉลี่ย (USD/BBL)	68.09	54.55	+13.54	+24.8

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

งวด 9 เดือนแรกของปี 2560 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีกำไรจากการดำเนินงาน 2,064 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 2,496 ล้านบาท (54.7%) โดยสรุปได้ดังนี้

- รายได้รวมจำนวน 141,913 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 6,360 ล้านบาท (4.7%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากกิจการขนส่งเพิ่มขึ้น 6,382 ล้านบาท (5.1%) โดยรายได้จากค่าโดยสารและน้ำมันนักส่วนเกินจำนวน 116,254 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4,980 ล้านบาท (4.5%) สาเหตุหลักเกิดจากปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 15.8 % ถึงแม้ว่ารายได้ผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) จะต่ำกว่าปีก่อน 10.1% จากสภาพการแข่งขันที่รุนแรงในอุตสาหกรรม และการปรับลดอัตราค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันตามราคาน้ำมันที่ลดลง ส่วนรายได้จากค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์มีจำนวน 14,766 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,402 ล้านบาท (10.5%) มีสาเหตุหลักจากปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) เพิ่มขึ้น 13.7% จากภาคการส่งออกที่ปรับตัวดีขึ้นต่อเนื่องจากปีก่อน อย่างไรก็ตาม มีรายได้จากการให้บริการอื่นๆ ลดลงจากปีก่อนสาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากการบริการภาคพื้นต่ำกว่าปีก่อนจากจำนวนเที่ยวบินของสายการบินลูกค้าต่ำกว่าปีก่อน แต่มีรายได้จากการให้บริการด้านคลังสินค้าเพิ่มขึ้นจากปริมาณการขนส่งสินค้าที่สูงกว่าปีก่อน

- ค่าใช้จ่ายรวม จำนวน 139,849 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 8,856 ล้านบาท (6.8%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าน้ำมันเครื่องบินที่เพิ่มขึ้นตามราคาน้ำมันที่ปรับเพิ่มขึ้น และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมันเพิ่มขึ้นตามปริมาณการผลิต และปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้น

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีกำไรจากการดำเนินงาน 2,064 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 2,496 ล้านบาท (54.7%) อย่างไรก็ตามมีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียว ได้แก่

- ประมาณการค่าซ่อมแซมเครื่องบินเช่าดำเนินงาน จำนวน 550 ล้านบาท เป็นการสำรองค่าซ่อมบำรุงเพื่อเตรียมสภาพเครื่องบินก่อนการส่งมอบคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงาน (Return Condition) A330-300 จำนวน 2 ลำ เพิ่มเติมเนื่องจากการคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงานก่อนกำหนด ในขณะที่ปีก่อนเป็นประมาณการค่าซ่อมใหญ่เครื่องยนต์ของเครื่องบินเช่าดำเนินงานตามสภาพการบินและเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องบิน

- สำรองค่าใช้จ่ายในการสนับสนุนการเปลี่ยนแปลงตามแผนปฏิรูป จำนวน 1,040 ล้านบาท เป็นการสำรองเงินตอบแทนพิเศษให้แก่พนักงานในการสนับสนุนการเปลี่ยนแปลงตามแผนปฏิรูปองค์กร ในขณะที่ปีก่อนเป็นค่าตอบแทนพนักงานในโครงการร่วมใจจากองค์กร (MSP)

- ขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงส่วนได้เสียในเงินลงทุน จำนวน 433 ล้านบาท เป็นการรับรู้ผลขาดทุนจากการเปลี่ยนสัดส่วนการถือครองหุ้นในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) จากร้อยละ 39.20 เป็นร้อยละ 21.57 (รายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.28.2)

- ผลขาดทุนจากการซื้อขายของสินทรัพย์และเครื่องบิเพิ่มขึ้น 239 ล้านบาท โดยในปีนี้ตั้งสำรองค่าง่ายเพิ่มขึ้นของเครื่องบินที่ปลดระวางและรอขายจำนวน 16 ลำ รวม 2,401 ล้านบาท และตั้งสำรองค่าง่ายของเครื่องยนต์สำหรับเครื่องบิน A340-500 และ A340-600 จำนวน 207 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนตั้งสำรองค่าง่ายเพิ่มขึ้นของเครื่องบินที่ปลดระวางและรอขายจำนวน 1,963 ล้านบาท และตั้งสำรองค่าง่ายของเครื่องยนต์สำหรับเครื่องบิน A340-500 และ A340-600 จำนวน 325 ล้านบาท

ในงวด 9 เดือนแรกของปี 2560 บริษัทฯ และบริษัทย่อยขาดทุนสุทธิ 3,853 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนกำไร 1,504 ล้านบาท โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 3,879 ล้านบาท ขาดทุนต่อหุ้น 1.78 บาท เปรียบเทียบกับปีก่อนซึ่งมีกำไรต่อหุ้น 0.68 บาท

EBITDA สำหรับงวด 9 เดือนแรกของปี 2560 ลดลง 3,784 ล้านบาท (18.3%) โดยมี EBITDA Margin 11.9% ลดลงจากปีก่อนที่เท่ากับ 15.2%

3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน

หน่วย : ล้านบาท	ก.ค.-ก.ย.		ม.ค.-ก.ย.	
	2560	2559	2560	2559
เครื่องบิน	352	2,504	8,879	4,474
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	216	21	373	127
รวม	568	2,525	9,252	4,601

ในไตรมาส 3 ของปี 2560 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 568 ล้านบาท ลดลง 1,957 ล้านบาท เนื่องจากในปีก่อนมีการจ่ายเงินล่วงหน้าค่าเครื่องบินแอร์บัส A350-900XWB 1 ลำ และจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องยนต์อะไหล่ TRENT XWB-84 สำหรับเครื่องบิน A350-900XWB จำนวน 3 เครื่องยนต์ โดยรายจ่ายเพื่อการลงทุนในไตรมาส 3 ของปี 2560 ประกอบด้วย

- การลงทุนในเครื่องบิน จำนวน 352 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในอะไหล่เครื่องบินและเครื่องยนต์หมุนเวียน
- การลงทุนในสินทรัพย์ถาวรอื่น ๆ จำนวน 216 ล้านบาท

ทั้งนี้ เมื่อรวมกับรายจ่ายลงทุนครึ่งปีแรกซึ่งมีจำนวน 8,684 ล้านบาท ทำให้งวด 9 เดือนแรกของปี 2560 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุนรวม 9,252 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการรับมอบเครื่องบินเช่าการเงิน A350-900XWB จำนวน 2 ลำ และการจ่ายเงินล่วงหน้าค่าเครื่องบิน A350-900XWB และเครื่องยนต์ TRENT XWB-84 สำหรับเครื่องบิน A350-900 XWB

การจัดหาเงินทุน

ในงวด 9 เดือนแรกของปี 2560 บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดหาเงินทุนจากเงินกู้ยืมระยะสั้น และระยะยาวรวมทั้งสิ้น 26,771 ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. การเปิดรับเงินกู้ต่อจากกระทรวงการคลังในรูปการออกตราสาร Euro Commercial Paper (ECP) ในสกุลเงินตราต่างประเทศ และเบิกใช้วงเงินสินเชื่อหมุนเวียนจากสถาบันการเงินในประเทศเพื่อขยายระยะเวลา (Roll-over) เงินกู้ระยะสั้นที่ครบกำหนด และใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงานรวมทั้งสิ้น 10,594 ล้านบาท
2. การจัดหาเงินกู้ระยะยาวด้วยวิธีการเช่าซื้อ โดยใช้เครื่องบินเป็นหลักทรัพย์ค้ำประกันเพื่อชำระค่าเครื่องบิน A350-900XWB จำนวน 2 ลำ รวมประมาณ 8,177 ล้านบาท

3. การออกหุ้นกู้จำนวน 8,000 ล้านบาท ในเดือน มิถุนายน 2560 เพื่อชำระคืนหุ้นกู้ที่ครบกำหนดชำระ และ/หรือคืนเงินกู้ของบริษัทฯ ที่มีต้นทุนทางการเงินสูงกว่า ลงทุนในสินทรัพย์ และใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในบริษัทฯ

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ก.ย.	
	2560	2559
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	17,917	18,028
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(2,203)	(3,214)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(10,437)	(21,908)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน ของเงินสดและเงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น (ลดลง)	(42)	8
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง)	5,235	(7,086)

ในงวด 9 เดือนแรกของปี 2560 เมื่อเปรียบเทียบกับงวดเดียวกันของปีก่อน บริษัทฯ มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 10,437 ล้านบาท จากการชำระคืนเงินกู้ทั้งระยะสั้นและระยะยาว ซึ่งต่ำกว่าปีก่อน ประกอบกับมีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน 2,203 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อนจากการลงทุนซื้อสินทรัพย์ถาวรลดลง ถึงแม้ว่า บริษัทฯ มีเงินสดสุทธิจากการดำเนินงานจำนวน 17,917 ล้านบาท ลดลงจากงวดเดียวกันของปีก่อน ก็ตาม เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 30 กันยายน 2560 เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 จำนวน 5,235 ล้านบาท

เครื่องบิน

ในไตรมาสที่ 3 ของปี 2560 บริษัทฯ รั้บมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงาน จำนวน 4 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900XWB จำนวน 3 ลำ และโบอิง B787-9 จำนวน 1 ลำ และส่งคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงานแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 1 ลำ และอยู่ระหว่างรอส่งมอบคืนอีก 1 ลำ ในเดือนตุลาคม 2560 ทำให้จำนวนเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน ณ วันที่ 30 กันยายน 2560 มีจำนวน 99 ลำ (รวมเครื่องบินแอร์บัส A320-200 จำนวน 20 ลำ ซึ่งใช้ดำเนินงานโดยบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด) มากกว่า ณ สิ้นปี 2559 จำนวน 4 ลำ และมีเครื่องบินที่ปลดระวางและรอการขาย ณ วันที่ 30 กันยายน 2560 จำนวน 22 ลำ

สินทรัพย์

ณ วันที่ 30 กันยายน 2560 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมจำนวน 287,889 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2559 จำนวน 4,765 ล้านบาท (1.7%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	30 ก.ย. 2560		31 ธ.ค. 2559		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของสินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของสินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	18,625	6.5	13,390	4.7	+5,235	+39.1
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	36,758	12.7	33,662	11.9	+3,096	+9.2
สินทรัพย์หมุนเวียน	55,383	19.2	47,052	16.6	+8,331	+17.7
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์						
เครื่องปั้นและเครื่องยนต์อะไหล่จ่ายล่วงหน้า	7,108	2.5	9,647	3.4	-2,539	-26.3
เครื่องปั้น	40,992	14.2	44,686	15.8	-3,694	-8.3
เครื่องปั้นภายใต้สัญญาเช่า	117,623	40.9	112,917	39.9	+4,706	+4.2
อุปกรณ์การปั้นหมุนเวียน	9,521	3.3	10,228	3.6	-707	-6.9
งานระหว่างทำ	472	0.2	371	0.1	+101	+27.2
ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุง	13,630	4.7	13,872	4.9	-242	-1.7
เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	2,857	1.0	3,170	1.1	-313	-9.9
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	192,203	66.8	194,891	68.8	-2,688	-1.4
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้ขาย	8,971	3.1	12,322	4.4	-3,351	-27.2
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ	31,332	10.9	28,859	10.2	+2,473	+8.6
รวมสินทรัพย์	287,889	100.0	283,124	100.0	+4,765	+1.7

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 55,383 ล้านบาท หรือคิดเป็น 19.2% ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2559 จำนวน 8,331 ล้านบาท (17.7%) โดยมีรายการที่เพิ่มขึ้นหรือลดลงอย่างมีสาระสำคัญได้แก่

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น 5,235 ล้านบาท (39.1%) สาเหตุหลักเกิดจากเงินสดรับจากการออกหุ้นกู้เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2560 เพื่อเตรียมจ่ายชำระคืนหุ้นกู้ที่จะครบกำหนดชำระในเดือนตุลาคม 2560 ประกอบกับเงินสดสุทธิได้มาจากการดำเนินงานสูงกว่าเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินและกิจกรรมลงทุน
- ลูกหนี้การค้าเพิ่มขึ้น 2,281 ล้านบาท (22.0%) เนื่องจากยอดขายบัตรโดยสารที่เพิ่มขึ้น

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์สุทธิ มีจำนวน 192,203 ล้านบาท หรือคิดเป็น 66.8% ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2559 เป็นจำนวน 2,688 ล้านบาท (1.4%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากการคิดค่าเสื่อมราคาตามปกติ ถึงแม้ว่าจะมีการรับมอบเครื่องปั้นภายใต้สัญญาเช่าการเงินแบบแอร์บัส A350-900XWB จำนวน 2 ลำ ในไตรมาส 2 ของปี 2560 ก็ตาม

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายมีจำนวน 8,971 ล้านบาท หรือคิดเป็น 3.1% ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 จำนวน 3,351 ล้านบาท (27.2%) สาเหตุหลักเกิดจากการตั้งสำรองค้ำของเครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่เพิ่มขึ้นในงวดเก้าเดือนนี้ ประกอบกับขายเครื่องบินจำนวน 3 ลำ โดยเป็นเครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 1 ลำ ในเดือนกุมภาพันธ์ 2560 และโบอิง B747-400 จำนวน 2 ลำ ในเดือนพฤษภาคม 2560 รวมทั้งเครื่องยนต์อะไหล่สำหรับเครื่องบินแอร์บัส A340-500 จำนวน 1 เครื่องยนต์

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 31,332 ล้านบาท หรือคิดเป็น 10.9% ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 จำนวน 2,473 ล้านบาท (8.6%) สาเหตุหลักเกิดจาก

- เงินลงทุนในบริษัทร่วมลดลง 909 ล้านบาท สาเหตุหลักจากเงินลงทุนในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ที่ลดลง 937 ล้านบาท (50.4%) จากสัดส่วนการถือหุ้นที่ลดลง ประกอบกับผลการดำเนินงานที่ขาดทุนในงวดเก้าเดือนแรกของปี 2560

- ค่าใช้จ่ายรอกการตัดบัญชีเพิ่มขึ้น 1,306 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายในโครงการปรับปรุงเครื่องบินเช่าดำเนินงานแบบ Boeing 787-8 จำนวน 6 ลำ โดยการติดตั้ง Crew Rest และอุปกรณ์ In-flight Connectivity และค่าอุปกรณ์และผลิตภัณฑ์ในห้องโดยสารของเครื่องบินเช่าดำเนินงานแบบแอร์บัส A350-900XWB จำนวน 3 ลำ และโบอิง B787-9 จำนวน 1 ลำ

- การเพิ่มขึ้นของเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่า (Maintenance Reserve) จำนวน 1,556 ล้านบาท ตามประมาณการหนี้สินระยะยาวที่บริษัทได้ประมาณเพิ่มขึ้นในส่วนค่าซ่อมแซมเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงานตามสภาพการบิน และเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องบิน ทั้งนี้ บริษัทสามารถนำค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้นตามประมาณการหนี้สินดังกล่าวไปเบิกคืนจากผู้ให้เช่าได้ตามเงื่อนไขที่ปรากฏในสัญญาเช่า

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) งวด 9 เดือนแรกของปี 2560 เท่ากับร้อยละ -0.3 เปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนซึ่งเท่ากับ 1.5

หนี้สิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2560 หนี้สินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย จำนวน 257,961 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 จำนวน 8,425 ล้านบาท (3.4%) โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	30 ก.ย. 2560		31 ธ.ค. 2559		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	%ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)	66,969	26.0	64,555	25.9	+2,414	+3.7
หนี้สินระยะยาว						
หุ้นกู้	66,100	25.6	59,300	23.8	+6,800	+11.5
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	65,874	25.5	64,750	25.9	+1,124	+1.7
เงินกู้ยืมระยะยาว	30,776	12.0	35,933	14.4	-5,157	-14.4
รวมหนี้สินระยะยาว	162,750	63.1	159,983	64.1	+2,767	+1.7
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	28,242	10.9	24,998	10.0	+3,244	+13.0
รวมหนี้สิน	257,961	100.0	249,536	100.0	+8,425	+3.4

หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 31,335 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 26.0 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวน 66,969 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ 31 ธันวาคม 2559 จำนวน 2,414 ล้านบาท (3.7%) สาเหตุหลักเกิดจากรายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้เพิ่มขึ้น 6,389 ล้านบาท ตามยอดขายบัตรโดยสารที่เพิ่มขึ้น แต่มีเงินกู้ระยะสั้นจะลดลง 3,041 ล้านบาท

หนี้สินระยะยาว (รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 31,335 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 63.1 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 162,750 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,767 ล้านบาท (1.7%) ทั้งนี้ การอ่อนค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุล EUR ณ 30 กันยายน 2560 เปรียบเทียบกับ ณ วันสิ้นงวดของปี 2559 ทำให้หนี้สินระยะยาวเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทมีจำนวนเพิ่มขึ้น หากไม่รวมผลของการปรับอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 1,270 ล้านบาท หนี้สินระยะยาวจะเพิ่มขึ้นจำนวน 1,497 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการออกหุ้นกู้ และหนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบินเพิ่มขึ้นจากการรับมอบเครื่องบินเช่าการเงินแบบแอร์บัส A350-900XWB จำนวน 2 ลำ ขณะที่เงินกู้ยืมระยะยาวลดลงจากการชำระคืนตามกำหนด

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 10.9 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวน 28,242 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3,244 ล้านบาท (13.0%) สาเหตุหลักเกิดจากประมาณการค่าใช้จ่ายค่าซ่อมแซมเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงาน ที่เกี่ยวข้องกับค่าซ่อมเครื่องบินตามสภาพการบินและเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องบิน ทั้งนี้บริษัทฯ สามารถนำค่าใช้จ่ายดังกล่าวไปขอคืนจากผู้ให้เช่าได้จากรายการเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่า (Maintenance Reserve)

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 30 กันยายน 2560 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 29,928 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2559 จำนวน 3,660 ล้านบาท (10.9%) เป็นผลมาจากผลขาดทุนจากการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในงวดเก้าเดือนแรกของปี 2560 ส่งผลให้อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity) ลดลงจากร้อยละ 4.5 ในงวดเก้าเดือนแรกของปี 2559 เป็นร้อยละ -12.1 ในงวดเก้าเดือนแรกของปีนี้

ณ สิ้นไตรมาส 3 ของปี 2560 บริษัทฯ มีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) เพิ่มขึ้นจาก 5.0 เท่า ณ 31 ธันวาคม 2559 เป็น 5.6 เท่า

4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

สถานการณ์ของอุตสาหกรรมการบินในช่วงไตรมาส 4 ของปี 2560 คาดการณ์ว่ายังคงเติบโตตามสภาพเศรษฐกิจโลกที่ยังมีแนวโน้มขยายตัวได้ต่อเนื่อง โดยเศรษฐกิจโลกช่วงปลายปี 2560 ยังถูกขับเคลื่อนด้วยปัจจัยสำคัญ 3 ประการ ได้แก่ 1) การบริโภคภาคเอกชนจากตลาดแรงงานที่มีการฟื้นตัวในหลายภูมิภาค 2) ภาวะการค้าโลกที่ฟื้นตัวเนื่องจากอุปสงค์ประเทศหลักซึ่งเป็นแรงเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจในประเทศผู้ส่งออก 3) แรงหนุนจากนโยบายการคลังของกลุ่มประเทศเศรษฐกิจหลักยังมีส่วนช่วยผลักดันการเติบโตทางเศรษฐกิจในระยะต่อไป โดยราคาน้ำมันในไตรมาส 4 ของปี 2560 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเล็กน้อยแต่ยังอยู่ในระดับต่ำ

สำหรับอุตสาหกรรมการบินของไทย หลังจากที่ยอดเที่ยวบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้ปลดธงแดงลงในวันที่ 6 ตุลาคม 2560 จะส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมการบินและการท่องเที่ยว โดยคาดว่าจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางมาประเทศไทยมีแนวโน้มจะปรับตัวเพิ่มขึ้นอีก โดยเฉพาะในรูปแบบการเช่าเหมาลำ

เนื่องจากหลายสายการบินที่ได้ AOC recertification สามารถกลับมาให้บริการได้ อย่างไรก็ตามการแข่งขันระหว่างสายการบินมีแนวโน้มรุนแรงยิ่งขึ้นทั้งจากการเปิดเส้นทางบินใหม่และการขาดแคลนบุคลากรด้านการบิน ได้แก่ นักบินแอร์โฮสเตส วิศวกร และช่างเทคนิค เป็นต้น นอกจากนี้ แผนการพัฒนาประเทศไทยสู่การเป็นศูนย์กลางการบิน (Aeropolis) และศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (MRO) มีแนวโน้มที่จะประสบความสำเร็จเพิ่มขึ้นเนื่องจากการปลดตรงแถวช่วยสร้างความเชื่อมั่น และดึงดูดผู้ประกอบการต่างชาติให้เข้ามาลงทุนในโครงการทั้งสองมากยิ่งขึ้น

ในส่วนของการดำเนินงานตามแผนปฏิรูปบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในช่วงต่อไป บริษัทฯ มีแผนที่จะดำเนินการต่อเนื่อง โดยสรุปการดำเนินงานที่สำคัญได้ดังนี้

- การขยายเครือข่ายเส้นทางบิน (Network Expansion) ด้วยการเปิดเส้นทางบินใหม่สู่เมืองเวียนนา ประเทศออสเตรียโดยจะเริ่มทำการบินในวันที่ 16 พฤศจิกายน 2560 จำนวน 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ นอกจากนี้ยังเพิ่มความถี่ในเส้นทางข้ามทวีป เช่น บรัสเซลส์ ออสโล และ ไอ้คแลนด์ เป็นต้น ประกอบกับขยายเส้นทางบินในภูมิภาคอาเซียนโดยใช้สายการบินไทยสมายล์ เป็นเครื่องมือสำคัญตามแผนยุทธศาสตร์การขยายเส้นทางบินและเชื่อมต่อเครือข่ายการบินกับการบินไทยด้วยการเปิดเส้นทางบินตรง 2 เส้นทางในวันที่ 1 ตุลาคม 2560 ได้แก่ เส้นทางกรุงเทพฯ-เกาสง ประเทศไต้หวัน และกรุงเทพฯ-หลวงพระบาง ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

- รับมอบเครื่องบินใหม่แบบโบอิง B787-9 จำนวน 1 ลำ ในเดือนตุลาคม 2560

- การดำเนินการปรับปรุงแก้ไขปัญหาค่าใช้จ่ายและปรับปรุงประสิทธิภาพในการดำเนินงานของบริษัทฯ ต่อเนื่องจากไตรมาสก่อน โดยเน้นที่กิจกรรมการบริการภาคพื้นและการซ่อมบำรุงอากาศยานเพื่อให้บริษัทฯ มีต้นทุนที่แข่งขันได้และการดำเนินงานมีประสิทธิภาพ

5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		ม.ค.-ก.ย.	
		2560	2559
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)			
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.85	0.76
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)			
อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน	ร้อยละ	1.45	3.36
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ	ร้อยละ	(2.71)	1.11
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	(12.13)	4.53
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	(0.34)	1.49
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)			
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)	เท่า	5.58	5.21
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Total Debt to Equity)	เท่า	8.62	7.58
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	4.70	5.09

ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

อัตราส่วนสภาพคล่อง

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

อัตรากำไร(ขาดทุน) จากการดำเนินงาน

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

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

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

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

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