

## คำอธิบายและวิเคราะห์งบการเงินไตรมาส 1 ปี 2553 สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2553 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

### 1. ผลการดำเนินงานของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย (บริษัทฯ)

จากการที่เศรษฐกิจโลกเริ่มฟื้นตัวตั้งแต่ไตรมาส 4 ปี 2552 ทำให้ความต้องการเดินทางและการขนส่งสินค้า มีปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในไตรมาส 1 ของปี 2553 เป็นผลให้ปริมาณผู้โดยสารและปริมาณขนส่งสินค้าของบริษัทฯ สูงกว่าช่วงเดียวกันของปีที่ผ่านมา โดยเหตุการณ์ชุมนุมทางการเมืองตั้งแต่วันที่ 12 มีนาคม ยังไม่ส่งผลกระทบต่อปริมาณผู้โดยสารในไตรมาสนี้ บริษัทฯ ยังคงให้บริการตามตารางบินฤดูหนาว ซึ่งเริ่มตั้งแต่วันที่ 25 ตุลาคม 2552 เป็นต้นมา โดยได้ปรับเปลี่ยนตารางบินเส้นทางในประเทศตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2553 ตามนโยบายสร้างความร่วมมือกับสายการบินนกแอร์ตามแผนกลยุทธ์ Two-Brand Strategy เพื่อสร้างความแข็งแกร่งในการแข่งขันและการให้บริการ โดยให้สายการบินนกแอร์ทำการบินในเส้นทางไป-กลับ กรุงเทพฯ-พิษณุโลก เชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน และกรุงเทพฯ-อุบลราชธานี โดยการบินไทยยังคงทำการบินเส้นทางกรุงเทพฯ-อุบลราชธานี จำนวน 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ สำหรับด้านการขนส่งสินค้าที่มีปริมาณการขนส่งเพิ่มขึ้นจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก ทำให้มีการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยและภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกไปยังทวีปยุโรปมากขึ้น ดังนั้น เพื่อสนองความต้องการของตลาด บริษัทฯ ได้ทำการเช่าพื้นที่ระวางแบบ Block Space เหนมาทั้งลำ ด้วยเครื่องบิน B747-300 Freighter ระหว่างเดือนมกราคม-มีนาคม 2553 จากสายการบินเซาท์เทิร์นแอร์ เพื่อเพิ่มพื้นที่ระวางในการให้บริการแก่ลูกค้าและเพื่อทดสอบตลาดก่อนที่จะทำการบินจริงในปลายเดือนมีนาคม 2553 ด้วยเครื่องบิน B777-200LRF จำนวน 2 ลำ

ไตรมาส 1 บริษัทฯ มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารซึ่งคิดเป็นที่นั่งต่อกิโลเมตร (Available Seat-Kilometers : ASK) สูงกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 11 โดยมีปริมาณการขนส่งผู้โดยสารซึ่งคิดเป็นคนต่อกิโลเมตร (Revenue Passenger-Kilometers : RPK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 17.7 อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เท่ากับร้อยละ 81 เพิ่มขึ้นจากปีก่อนซึ่งเท่ากับร้อยละ 76.4 ส่วนปริมาณการผลิตด้านพัสดุกิโลเมตร (Available Dead Load Ton-Kilometers : ADTK) สูงกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 16.2 ปริมาณการขนส่งพัสดุกิโลเมตร (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 54.4 อัตราส่วนการขนส่งพัสดุกิโลเมตร (Freight Load Factor) เท่ากับร้อยละ 59.6 สูงกว่าปีก่อนซึ่งเท่ากับร้อยละ 44.9 โดยมีรายได้ค่าโดยสารรวมเฉลี่ยต่อหน่วย 2.64 บาทต่อคน-กิโลเมตร สูงกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 1.9 และรายได้ค่าระวางขนส่งสินค้ารวมเฉลี่ยต่อหน่วย 9.27 บาทต่อตัน-กิโลเมตร สูงกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 5.7

ในไตรมาส 1 บริษัทฯ มีรายได้รวมทั้งสิ้น 49,806 ล้านบาท สูงกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 8,536 ล้านบาท หรือร้อยละ 20.7 โดยมีรายได้จากการขายหรือการให้บริการ 48,914 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 8,231 ล้านบาท หรือร้อยละ 20.2 ส่วนค่าใช้จ่ายรวมส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสียและต้นทุนทางการเงิน มีจำนวนทั้งสิ้น 38,498 ล้านบาท สูงกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 5,292 ล้านบาท หรือร้อยละ 15.9 สาเหตุสำคัญเนื่องจากปริมาณการผลิตเพิ่มขึ้น และราคาน้ำมันเครื่องบินโดยเฉลี่ยสูงขึ้นร้อยละ 41 ส่งผลให้บริษัทฯ มีกำไรก่อนภาษีเงินได้ 11,308 ล้านบาท สูงกว่างวดเดียวกันของปีก่อน 3,244 ล้านบาท หรือร้อยละ 40.2 โดยมีกำไรสุทธิ 10,724 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 6.31 บาท สูงกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อนซึ่งมีกำไรสุทธิ 7,869 ล้านบาท หรือกำไรต่อหุ้น 4.63 บาท และมี EBITDA เท่ากับ 11,469 ล้านบาท

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2553 บริษัทฯ ได้เปลี่ยนแปลงนโยบายบัญชีในการกำหนดมูลค่าสินทรัพย์ถาวรต่อหน่วยเพื่อใช้ในการบันทึกบัญชีจาก 3,000 บาท เป็น 20,000 บาทขึ้นไป ซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวมีผลทำให้ ค่าใช้จ่ายในงวดนี้เพิ่มขึ้นประมาณ 4 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับการบันทึกบัญชีตามนโยบายเดิม

สรุปผลการดำเนินงานไตรมาส 1 ปี 2553 ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มี.ค.		เพิ่ม (ลด)	
	2553	2552	ล้านบาท	%
รายได้รวม	49,806	41,270	8,536	20.7
ค่าใช้จ่ายรวม *	38,498	33,206	5,292	15.9
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	5,698	4,609	1,089	23.6
กำไรก่อนภาษีเงินได้	11,308	8,064	3,244	40.2
กำไรสุทธิ	10,724	7,869	2,855	36.3
กำไรสุทธิต่อหุ้น (บาท)	6.31	4.63	1.68	36.3
EBITDA	11,469	9,512	1,957	20.6

\* รวมส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสียและต้นทุนทางการเงิน

## รายได้

ไตรมาส 1 ของปีบัญชี 2553 บริษัทฯ มีรายได้รวมทั้งสิ้น 49,806 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 8,536 ล้านบาท หรือร้อยละ 20.7 โดยสรุปดังนี้

**รายได้จากการขายหรือการให้บริการ** บริษัทฯ มีรายได้จากการขายหรือการให้บริการรวม 48,914 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 8,231 ล้านบาท หรือร้อยละ 20.2 ประกอบด้วย

**รายได้จากกิจการขนส่ง** บริษัทฯ มีรายได้จากกิจการขนส่ง 46,885 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนจำนวน 8,328 ล้านบาท หรือร้อยละ 21.6 เนื่องจาก

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน รวมทั้งสิ้น 40,631 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 5,966 ล้านบาท หรือร้อยละ 17.2 เนื่องจาก
  - ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 17.7 สาเหตุสำคัญเนื่องจากการเพิ่มปริมาณการผลิตและการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลกทำให้ความต้องการเดินทางเพิ่มขึ้น
  - รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเขยน้ำมันและประกันภัย) สูงกว่าปีก่อนร้อยละ 1.9
- รายได้ค่าระวางขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ รวมทั้งสิ้น 6,254 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 2,362 ล้านบาท หรือร้อยละ 60.7 เนื่องจาก
  - ปริมาณการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์เพิ่มขึ้นจากปีก่อนถึงร้อยละ 54.4 เป็นผลจากการฟื้นตัวของภาวะเศรษฐกิจโลก ทำให้ความต้องการส่งออกและนำเข้าเพิ่มขึ้น ประกอบกับการให้บริการขนส่งสินค้าโดยเครื่องบินขนส่งสินค้า (Block Space Freighter) ทำให้สามารถบริหารจัดการพื้นที่ระวางขนส่งสินค้าได้มีประสิทธิภาพขึ้น
  - รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเขยน้ำมันและประกันภัย) สูงกว่าปีก่อนร้อยละ 5.7

**รายได้จากกิจการอื่น** บริษัทฯ มีรายได้จากกิจการอื่นส่วนใหญ่ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจย่อย ซึ่งได้แก่ การซ่อมบำรุงเครื่องบิน การบริการสินค้า การบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น การบริการผู้โดยสาร ภาคพื้น ภัตตาคารและครัวการบิน และรายได้ของบริษัท ไทย-อะมาติอุส เซาท์อีสต์ เอเชีย จำกัด มีจำนวนรวม 2,029 ล้านบาท ต่ำกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 97 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.6 เนื่องจากรายได้จากการให้บริการ ลูกค้านๆ ที่ไม่ใช่ลูกค้าสายการบินต่ำกว่าปีก่อน

**ดอกเบี้ยรับ** มีจำนวน 31 ล้านบาท ต่ำกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 43 ล้านบาท หรือร้อยละ 58.1 สาเหตุสำคัญเนื่องจากอัตราดอกเบี้ยโดยเฉลี่ยต่ำกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อน

**รายได้อื่น** มีจำนวน 861 ล้านบาท สูงกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 348 ล้านบาท หรือร้อยละ 67.8 สาเหตุหลักเนื่องจาก

- รายได้ค่าขดเขยจากการส่งมอบเครื่องบิน A380-800 จำนวน 6 ลำล่าช้า จำนวน 353 ล้านบาท
- รายได้จากค่าธรรมเนียมสนามบินที่เรียกเก็บจากผู้โดยสารแต่สายการบินอื่นหรือประเทศที่บริษัทฯ ขนส่งผู้โดยสารไปไม่ได้เรียกเก็บเงินมาเกินกว่า 3 ปี สูงกว่าปีก่อน 205 ล้านบาท
- กำไรจากการจำหน่ายทรัพย์สินลดลงจากปีก่อน 225 ล้านบาท เนื่องจากปีนี้มี การจำหน่าย ทรัพย์สินเพียง 1 ล้านบาท

## ค่าใช้จ่าย

ไตรมาส 1 ของปีบัญชี 2553 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 38,498 ล้านบาท สูงกว่าไตรมาสเดียวกันของ ปีก่อน 5,292 ล้านบาท หรือร้อยละ 15.9 โดยมีค่าใช้จ่ายที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่

- ค่าน้ำมันเครื่องบิน 14,292 ล้านบาท สูงกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 3,356 ล้านบาท หรือร้อยละ 30.7 สาเหตุสำคัญเนื่องจากราคาน้ำมันโดยเฉลี่ยสูงกว่างวดเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 41 และปริมาณการใช้ น้ำมันเพิ่มขึ้นร้อยละ 12.8 เนื่องจากปริมาณการผลิตเพิ่มขึ้น
- ค่าใช้จ่ายบุคลากร มีจำนวน 7,422 ล้านบาท สูงกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 665 ล้านบาท หรือ ร้อยละ 9.8 ส่วนใหญ่เป็นผลมาจากการขึ้นเงินเดือนประจำปี และสำรองเงินขดเขยวันลาหยุดพักผ่อนให้พนักงาน ที่ไม่สามารถลาหยุดได้
- ค่าบริการการบิน 4,988 ล้านบาท สูงกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 796 ล้านบาท หรือร้อยละ 19 สาเหตุหลักเนื่องจากจำนวนเที่ยวบินและผู้โดยสารเพิ่มขึ้น
- ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน 2,749 ล้านบาท สูงกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 1,003 ล้านบาท หรือร้อยละ 57.4 สาเหตุหลักเนื่องจากในไตรมาสนี้มีเครื่องบินที่ถึงกำหนดซ่อมมากกว่างวดเดียวกันของปีก่อน ทำให้ค่าใช้จ่ายสูงกว่าปีก่อนประมาณ 440 ล้านบาท ส่วนต่างที่เหลือเนื่องจากปี 2552 มีการปรับปรุงส่วนลดค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน Rolls-Royce Trent 500 ตามโครงการ Total Care

- ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป 2,381 ล้านบาท สูงกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 338 ล้านบาท หรือร้อยละ 16.5 เนื่องจากค่าอาหารสำหรับบริการผู้โดยสารเพิ่มขึ้นตามจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น และค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงผลิตภัณฑ์ในเครื่องบินเพิ่มขึ้น

**กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ** 5,698 ล้านบาทซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการปรับยอดเงินกู้ คงเหลือสกุลยูโรเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวด

**ต้นทุนทางการเงิน** มีจำนวน 1,345 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 104 ล้านบาท หรือ ร้อยละ 7.2 สาเหตุหลักเนื่องจากเงินกู้ยืมส่วนใหญ่ชำระเป็นอัตราดอกเบี้ยลอยตัวซึ่งในไตรมาสนี้มีอัตราลดลง เมื่อเปรียบเทียบกับงวดเดียวกันปีก่อน ทำให้ดอกเบี้ยจ่ายลดลง ประกอบกับเงินบาทแข็งค่าทำให้ดอกเบี้ยที่ชำระเป็นเงินตราต่างประเทศคิดเป็นเงินบาทลดลง

## 2. สถานะทางการเงินของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

**สินทรัพย์** ณ วันสิ้นไตรมาส 1 ของปีบัญชี 2553 (31 มีนาคม 2553) บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวมมูลค่าทั้งสิ้น 278,063 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 จำนวน 6,369 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.3 ประกอบด้วย สินทรัพย์หมุนเวียน และสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนคิดเป็นร้อยละ 19.2 และ 80.8 ของสินทรัพย์รวม ตามลำดับ โดยมีองค์ประกอบของสินทรัพย์ดังนี้

	31 มีนาคม 2553		31 ธันวาคม 2552	
	ล้านบาท	% ของสินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของสินทรัพย์รวม
สินทรัพย์หมุนเวียน	53,464	19.2	47,288	17.4
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิ	213,581	76.8	213,505	78.6
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ	11,018	4.0	10,901	4.0

สินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 6,176 ล้านบาท หรือร้อยละ 13.1 สาเหตุหลักเนื่องจากเงินสดและรายการ เทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิ เพิ่มขึ้นจาก ณ วันสิ้นงวดปี 2552 จำนวน 76 ล้านบาท โดยในไตรมาสนี้บริษัทฯ มีเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงินเพิ่มขึ้นจากการรับมอบเครื่องบิน A330-300 จำนวน 2 ลำเมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2553 ซึ่งอยู่ระหว่างการติดตั้งเก้าอี้ผู้โดยสารชั้นประหยัด ส่วนสินทรัพย์ ไม่หมุนเวียนอื่นๆ เพิ่มขึ้น 117 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.1 เนื่องจากค่าธรรมเนียมการค้ำประกันเงินกู้รอกการตัดบัญชีเพิ่มขึ้นจากการรับมอบเครื่องบินดังกล่าว

**หนี้สิน** ณ วันสิ้นไตรมาส 1 ของปีบัญชี 2553 (31 มีนาคม 2553) บริษัทฯ มีหนี้สินรวมทั้งสิ้น 214,075 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 จำนวน 4,375 ล้านบาท หรือร้อยละ 2 โดยมีองค์ประกอบของหนี้สินดังนี้

	31 มีนาคม 2553		31 ธันวาคม 2552	
	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม
หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)	54,688	25.5	54,961	25.2
หนี้สินระยะยาว	150,648	70.4	154,900	70.9
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	8,739	4.1	8,589	3.9

หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 จำนวน 273 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.5 เนื่องจากรายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้ และรายได้รอการรับรู้ลดลง

หนี้สินระยะยาว ณ วันที่ 31 มีนาคม 2553 มีจำนวนทั้งสิ้น 150,648 ล้านบาทซึ่งรวมหนี้ที่ถึงกำหนดชำระ ภายใน 1 ปี จำนวน 37,481 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 จำนวน 4,252 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.7 โดยมีหนี้ภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบินลดลง 3,269 ล้านบาท เงินกู้ยืมระยะยาวลดลง 758 ล้านบาท และ ตัวสัญญาใช้เงินลดลง 225 ล้านบาท

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ ซึ่งประกอบด้วยเงินกองทุนบำเหน็จพนักงาน และประมาณการหนี้สินระยะยาว มีจำนวนใกล้เคียงกับปีก่อน

### ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ สิ้นงวดไตรมาส 1 ของปีบัญชี 2553 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 63,988 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 จำนวน 10,744 ล้านบาท หรือร้อยละ 20.2 เนื่องจากมีกำไรสุทธิจากการดำเนินงาน

อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) ณ วันที่ 31 มีนาคม 2553 เท่ากับ 2.35 เท่า ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 ซึ่งเท่ากับ 2.93 เท่า

### สภาพคล่องทางการเงิน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2553 บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด 18,412 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันต้นงวด (1 มกราคม 2553) จำนวน 4,112 ล้านบาท โดยสรุปเงินสดสุทธิที่ได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ดังนี้

- เงินสดสุทธิได้จากกิจกรรมดำเนินงาน 10,118 ล้านบาท
- เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน 904 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นเงินจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องบิน A380-800
- เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน 4,856 ล้านบาท ประกอบด้วยการชำระคืนเงินกู้ระยะยาวสุทธิ 2,051 ล้านบาท ชำระคืนเงินกู้ระยะสั้น 1,116 ล้านบาท ชำระคืนตั๋วสัญญาใช้เงิน 225 ล้านบาท และจ่ายดอกเบี้ยเงินกู้ยืม 1,464 ล้านบาท

### อัตราส่วนทางการเงิน

		ม.ค.-มี.ค.	
		2553	2552
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน	(%)	12.78	10.91
อัตรากำไรสุทธิ	(%)	21.92	19.34
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	(%)	3.90	3.03
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น	(%)	18.30	15.79
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)	(เท่า)	2.35	2.77
อัตราส่วนความสามารถในการชำระภาระผูกพัน (DSCR) <sup>1)</sup>	(เท่า)	2.04	2.00
อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย <sup>2)</sup>	(เท่า)	8.53	6.56

หมายเหตุ : 1) อัตราส่วนความสามารถในการชำระภาระผูกพัน เท่ากับ EBITDAR/(การชำระคืนหนี้สินระยะยาว+ดอกเบี้ยจ่าย+ค่าเช่า)

2) อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย เท่ากับ EBITDA/ดอกเบี้ยจ่าย

-----