

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับไตรมาส 2 ปี 2563 สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2563 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

1. บทสรุปผู้บริหาร

ผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 สร้างความเสียหายต่อเศรษฐกิจทั่วโลก เข้าสู่ภาวะถดถอยครั้งเลวร้ายที่สุดในรอบ 150 ปี ถึงแม้ว่ารัฐบาลประเทศต่างๆ ได้มีความพยายามออกมาตรการเยียวยา ก็ตาม โดยธนาคารโลกประเมินว่าเศรษฐกิจโลกในปี 2563 จะติดลบประมาณร้อยละ 5.2 ในส่วนของราคาน้ำมันดิบในไตรมาส 2 ของปี 2563 เริ่มปรับตัวขึ้นอย่างค่อยเป็นค่อยไป จากข้อตกลงการลดกำลังการผลิตของกลุ่มผู้ผลิตน้ำมันทั้งในและนอกกลุ่มโอเปก ซึ่งนับว่าเป็นการลดที่มากที่สุดเป็นประวัติการณ์

เศรษฐกิจไทยในไตรมาสที่ 2 ปี 2563 หดตัวสูง จากผลของมาตรการปิดเมืองเพื่อควบคุมการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ที่เข้มงวดทั้งในและต่างประเทศ ส่งผลให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจหลายภาคส่วนต้องหยุดดำเนินการชั่วคราว โดยอุปสงค์ต่างประเทศหดตัวสูง ทั้งภาคการส่งออกสินค้าที่ได้รับผลกระทบจากอุปสงค์ของประเทศคู่ค้าที่อ่อนแอลงมาก ส่งผลกระทบต่อเนื่องมายังกิจกรรมทางเศรษฐกิจในประเทศ นอกจากนี้ภาคการท่องเที่ยวที่ได้รับผลกระทบจากมาตรการจำกัดการเดินทางระหว่างประเทศส่งผลให้ไม่มีนักท่องเที่ยวต่างประเทศเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวต่อเนื่องเป็นเดือนที่ 3 นับตั้งแต่เดือน เมษายน 2563 ทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวต่างประเทศหดตัวสูงที่ร้อยละ 100 จากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน อย่างไรก็ตาม ธุรกิจรับฝาก และขนส่งสินค้าขายตัวได้เล็กน้อยจากความต้องการใช้คลังสินค้าที่เพิ่มขึ้นตามการเติบโตของธุรกิจ E-Commerce

การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินของโลกในไตรมาส 2 ของปี 2563 อย่างรุนแรงเป็นประวัติการณ์ การเดินทางทั้งในประเทศและระหว่างประเทศหยุดชะงัก อย่างไรก็ตามในเดือน มิถุนายน 2563 ความต้องการเดินทางทางอากาศและการขนส่งสินค้าเริ่มมีสัญญาณของการฟื้นตัวจากจุดต่ำสุดในเดือน เมษายน 2563 จากการเดินทางภายในประเทศ แต่ยังคงต่ำกว่าระดับปกติอยู่มาก จากข้อมูลของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารในเดือน เมษายน พฤษภาคม และมิถุนายน 2563 ต่ำกว่าเดือนเดียวกันของปีก่อน 94.3% 91.3% และ 86.5% ตามลำดับ ส่งผลให้ปริมาณการขนส่งและปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารในงวดหกเดือนแรกของปี 2563 ลดลง 58.4% และ 51.0% ตามลำดับ อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ย 69.6% ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนซึ่งเฉลี่ย 81.9% ในด้านการขนส่งสินค้าปริมาณการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ปรับตัวดีขึ้นในเดือนมิถุนายน 2563 ที่ลดจากปีก่อน 17.6% จากจุดต่ำสุดในเดือน เมษายน 2563 ที่ลดลงจากปีก่อน 27.7% ส่งผลให้ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ในงวดหกเดือนแรกของปี 2563 ต่ำกว่าปีก่อน 23.2% แต่ปริมาณการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ลดลง 14.5% ในอัตราที่น้อยกว่าการผลิต ส่งผลให้อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยอยู่ที่ 52.3% สูงกว่างวดเดียวกันของปีก่อนซึ่งเฉลี่ยที่ 46.3%

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) ได้ยกเลิกเที่ยวบินแบบประจำทั้งหมดเป็นการชั่วคราว ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2563 เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของแต่ละประเทศ โดยยังคงให้บริการขนส่งสินค้าในบางเส้นทาง รวมทั้งการจัดเที่ยวบินพิเศษกรณีมีผู้โดยสารตกค้างเป็นจำนวนมาก และได้รับการติดต่อประสานงานจากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง

บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยได้หยุดทำการบินเส้นทางระหว่างประเทศทุกเส้นทางเป็นการชั่วคราวเช่นกัน มีผลตั้งแต่วันที่ 23 มีนาคม 2563 เป็นต้นไป และเส้นทางบินภายในประเทศตั้งแต่วันที่ 7 เมษายน 2563-31 พฤษภาคม 2563 และเริ่มกลับมาเปิดให้บริการผู้โดยสารอีกครั้งในวันที่ 1 มิถุนายน 2563 เป็นต้น

ไป เฉพาะเที่ยวบินภายในประเทศ 7 เส้นทาง ได้แก่ เชียงใหม่ ขอนแก่น อุดรธานี อุบลราชธานี สุราษฎร์ธานี ภูเก็ต และสงขลา และในวันที่ 15 มิถุนายน 2563 อีก 2 เส้นทาง ได้แก่ เชียงราย และกระบี่

สถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ที่เป็นเหตุให้บริษัทฯ และบริษัทย่อยต้องยกเลิกเที่ยวบินเป็นการชั่วคราว ส่งผลกระทบต่อรายได้รวมอย่างมีสาระสำคัญ โดยในไตรมาส 2 ของปี 2563 มีเหตุการณ์สำคัญต่อการดำเนินงานของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ดังนี้

- เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2563 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบให้ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินการตามแผนฟื้นฟูธุรกิจภายใต้กระบวนการฟื้นฟูกิจการของศาลล้มละลายกลาง

- เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2563 กระทรวงการคลังได้ลดสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ลงต่ำกว่าร้อยละ 50 ของจำนวนหุ้นที่ออกและเรียกชำระแล้วทั้งหมดของบริษัทฯ โดยจำหน่ายหุ้นร้อยละ 3.17 ให้แก่กองทุนรวมวายุภักษ์หนึ่ง อย่างไรก็ตามกระทรวงการคลังยังคงเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ และถือหุ้นคิดเป็นร้อยละ 47.86 ของจำนวนหุ้นที่ออกและเรียกชำระแล้วทั้งหมด ซึ่งภายหลังการลดสัดส่วนการถือหุ้นดังกล่าว บริษัทฯ ได้ฟื้นสภาพจากการเป็นรัฐวิสาหกิจตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

- คณะกรรมการบริษัทฯ ในการประชุมเมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2563 และวันที่ 25 พฤษภาคม 2563 ได้มีมติอนุมัติให้บริษัทฯ ยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการ และให้เสนอผู้จัดทำแผนฟื้นฟูกิจการต่อศาลล้มละลายกลาง ภายใต้พระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 โดยเมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2563 บริษัทฯ ได้ยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการต่อศาลล้มละลายกลาง และเมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2563 ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งรับคำร้องขอฟื้นฟูกิจการ ทำให้บริษัทฯ อยู่ภายใต้สถานะบังคับชั่วคราว (Automatic Stay) และให้ทำธุรกรรมบางอย่างได้เท่าที่จำเป็นเพื่อให้การดำเนินการค้าตามปกติของบริษัทฯ สามารถดำเนินต่อไปได้เท่านั้น โดยศาลล้มละลายกลางได้กำหนดวันนัดไต่สวนคำร้องขอฟื้นฟูกิจการในวันที่ 17 สิงหาคม 2563

ในไตรมาส 2 ของปี 2563 บริษัทฯ ยังคงดำเนินมาตรการต่างๆ ต่อเนื่องจากไตรมาสก่อนอย่างเข้มงวดเพื่อบรรเทาผลกระทบจากสถานการณ์ดังกล่าว ได้แก่ การลดค่าใช้จ่ายบุคลากร การรักษาสภาพคล่องทางการเงิน เพื่อให้บริษัทสามารถดำรงเงินสดในมือให้มากที่สุด ระหว่างที่ไม่มีกระแสเงินสดรับจากการดำเนินธุรกิจการบิน และจากแหล่งเงินทุนอื่น ชะลอการลงทุน และการจัดซื้อจัดจ้าง ปรับลดค่าใช้จ่ายที่ไม่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการ และความปลอดภัย และหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด และการหารายได้เพิ่มจากธุรกิจที่ไม่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสาร

ในไตรมาส 2 ของปี 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อย ได้หยุดทำการบินเที่ยวบินประจำชั่วคราว โดยทำการบินเฉพาะเที่ยวแบบเช่าเหมาลำ ทำให้มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ลดลง 96.5% ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ลดลง 99.5% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 10.3% ต่ำกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ยที่ 74.7% และมีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 0.08 ล้านคน ลดลงจากปีก่อน 98.6% สำหรับด้านการขนส่งสินค้ามีปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ADTK) ต่ำกว่าปีก่อน 96.1% ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) ต่ำกว่าปีก่อน 92.7% อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ยเท่ากับ 99.9% สูงกว่าปีก่อนที่เฉลี่ยที่ 52.8%

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวมทั้งสิ้น 2,492 ล้านบาท ต่ำกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 40,017 ล้านบาท หรือ 94.1% สาเหตุสำคัญเนื่องจากทั้งรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าลดลง 37,604 ล้านบาท (96.4%) รายได้จากการบริการอื่นๆ ลดลง 2,165 ล้านบาท (68.6%) เนื่องจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ประกาศห้ามอากาศยานขนส่งคนโดยสารทำการบินเข้าสู่ประเทศไทยเป็นการชั่วคราวตั้งแต่วันที่ 3 เมษายน

ถึง 30 มิถุนายน 2563 สำหรับค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 16,193 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 33,428 ล้านบาท (67.4%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายดำเนินงานที่แปรผันตามปริมาณการผลิตและ/หรือ ปริมาณการขนส่ง และ/หรือจำนวนผู้โดยสารลดลงจากปริมาณการผลิตและปริมาณการขนส่ง และจำนวนผู้โดยสารที่ลดลง ส่งผลให้ขาดทุนจากการดำเนินงาน 13,701 ล้านบาท ขาดทุนเพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 6,589 ล้านบาท (92.6%)

ในไตรมาส 2 ของปี 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียว ประกอบด้วย

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ถาวรจำนวน 73 ล้านบาท
- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 จำนวน 86 ล้านบาท
- กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 7,422 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการตีมูลค่าทางบัญชีของหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศ รวมหนี้สินตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16
- ผลกำไรสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิจำนวน 1,231 ล้านบาท

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีผลการดำเนินงานขาดทุนสุทธิในไตรมาส 2 ของปี 2563 จำนวน 5,353 ล้านบาท ขาดทุนลดลงจากปีก่อน 1,525 ล้านบาท (22.2%) โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 5,340 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 2.45 บาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุนต่อหุ้น 3.15 บาท

ทั้งนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ถาวร ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS9 ผลกำไรสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิ และกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (EBITDA) คิดลบจำนวน 4,178 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนคิดลบ 1,686 ล้านบาท โดยมี EBITDA Margin เท่ากับ -166.1% เปรียบเทียบกับปีก่อนที่เท่ากับ -4.0%

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานไตรมาส 2 ปี 2563

งบการเงินรวมสำหรับไตรมาส 2 ของปี 2563 ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อย 5 บริษัท ได้แก่ 1) บริษัท ไทย-อะมาดิอุสเซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด 2) บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด 3) บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด 4) บริษัท ทัวร์เอ็องหลวง จำกัด และ 5) บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

ตามที่สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้ มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 เรื่องเครื่องมือทางการเงิน และฉบับที่ 16 เรื่องสัญญาเช่า ที่มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563 เป็นต้นไป มีผลกระทบต่องบการเงินตามรายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 2.7

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) - งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

	เม.ย.-มิ.ย.			
	2563	2562	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	2,492	42,509	-40,017	-94.1
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	468	34,598	-34,130	-98.6
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	940	4,414	-3,474	-78.7
- รายได้การบริการอื่นๆ	992	3,157	-2,165	-68.6
- อื่นๆ	92	340	-248	-72.9
ค่าใช้จ่ายรวม	16,193	49,621	-33,428	-67.4
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	88	13,864	-13,776	-99.4
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ไม่รวมน้ำมัน	13,485	34,714	-21,229	-61.2
- ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ	2,620	1,043	+1,577	+151.2
ขาดทุนจากการดำเนินงาน	(13,701)	(7,112)	-6,589	-92.6
หัก ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ถาวร	73	172	-99	-57.6
หัก ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9	86	-	+86	-
บวก ค่าไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	7,422	522	+6,900	-
บวก ผลกำไรสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิ	1,231	-	+1,231	-
ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้	(5,207)	(6,762)	+1,555	+23.0
ขาดทุนสุทธิ	(5,353)	(6,878)	+1,525	+22.2
ขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(5,340)	(6,884)	+1,544	+22.4
ขาดทุนต่อหุ้น (บาท)	(2.45)	(3.15)	+0.70	+22.2
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ				
EBITDA (ล้านบาท)	(4,178)	(1,686)	-2,492	-147.8
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	0.08	5.72	-5.64	-98.6
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	758	21,897	-21,139	-96.5
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านคน-กิโลเมตร)	78	16,353	-16,275	-99.5
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	10.3	74.7		-64.4
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/คน-ก.ม.)	6.54	2.07	+4.47	+215.9
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	37	958	-921	-96.1
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	37	505	-468	-92.7
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (%)	99.9	52.8		+47.1
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง (พันกก.)	12,719	139,979	-127,260	-90.9
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/ตัน-ก.ม.)	24.74	8.21	+16.53	+201.3
เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 30 มิ.ย. (ลำ)	103	103	-	-
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน (ชั่วโมง)	3,857	101,737	-97,880	-96.2
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย (ชั่วโมง/ลำ/วัน)	1.3	11.5	-10.2	-88.7
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย				
1 USD : THB	31.9473	31.5890	+0.3583	+1.1
1 EUR : THB	35.1512	35.4815	-0.3303	-0.9
100 JPY : THB	29.7158	28.7468	+0.9690	+3.4
ราคาน้ำมันเฉลี่ย (USD/BBL)	32.76	87.11	-54.35	-62.4

หมายเหตุ : EBITDA = รายได้ (ไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ถาวร ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 ผลกำไรสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่ม
รายการของฐานะสุทธิ)

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

รายได้

ในไตรมาส 2 ของปี 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวมจำนวน 2,492 ล้านบาท ลดลง 40,017 ล้านบาท (94.1%) โดยมีรายละเอียดของรายได้ดังนี้

- รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน

รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินมีจำนวน 468 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 34,130 ล้านบาท (98.6%) จากปริมาณการขนส่งผู้โดยสารที่ลดลง 99.5% โดยรายได้ส่วนใหญ่มาจากเที่ยวบินพิเศษเพื่อนำคนไทยกลับบ้าน

- รายได้จากการขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์

รายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณียภัณฑ์ มีจำนวน 940 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 3,474 ล้านบาท (78.7%) โดยลดลงจากปริมาณการขนส่งที่ลดลง 92.7% โดยรายได้ส่วนใหญ่เป็นการให้บริการแบบเช่าเหมาลำ (Charter Flight) ไปยังเมืองปลายทางตามความต้องการของลูกค้า

• รายได้การบริการอื่น ๆ ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจ ได้แก่การบริการภาคพื้น ครัวการบิน การบริการคลังสินค้า และรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่น ๆ รวมจำนวน 992 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 2,165 ล้านบาท (68.6%) สาเหตุหลักเกิดจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ประกาศห้ามอากาศยานทำการบินเข้าสู่ประเทศไทยเป็นการชั่วคราวตั้งแต่วันที่ 3 เมษายน 2563 ถึง 30 มิถุนายน 2563 ส่งผลให้รายได้จากทุกหน่วยธุรกิจต่ำกว่าปีก่อนจากจำนวนสายการบินลูกค้าที่ลดลง

• รายได้อื่น ๆ รวมจำนวน 92 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 248 ล้านบาท (72.9%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากการบินให้บริการซ่อมบำรุงย่อย และการให้บริการห้องรับรองพิเศษที่สถานีต่างประเทศลดลง

ค่าใช้จ่าย

ในไตรมาส 2 ปี 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวม 16,193 ล้านบาท ลดลง 33,428 ล้านบาท (67.4%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

• ค่าน้ำมันเครื่องบิน จำนวน 88 ล้านบาท คิดเป็น 0.5 % ของค่าใช้จ่ายรวม ลดลง 13,776 ล้านบาท (99.4%) เป็นผลมาจากการหยุดบินชั่วคราวที่ทำให้ปริมาณการใช้ น้ำมันต่ำกว่าปีก่อน 97.0% และราคาน้ำมันปรับตัวลดลงเมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน 62.4%

- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน รวมจำนวน 13,485 ล้านบาท ลดลง 21,229 ล้านบาท (61.2%) โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	เม.ย.-มิ.ย.			
	2563	2562	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
ค่าใช้จ่าย				
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	4,296	7,623	-3,327	-43.6
ค่าบริการการบิน	33	5,078	-5,045	-99.4
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	56	1,539	-1,483	-96.4
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	732	4,829	-4,097	-84.8
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	6,879	4,334	+2,545	+58.7
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	9	3,669	-3,660	-99.8
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	134	2,208	-2,074	-93.9
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	6	2,513	-2,507	-99.8
ค่าใช้จ่ายอื่น	1,229	2,819	-1,590	-56.4
ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	111	102	+9	+8.8
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	13,485	34,714	-21,229	-61.2

สรุปค่าใช้จ่ายที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญได้แก่

- ค่าใช้จ่ายในส่วนที่แปรผันตามปริมาณการผลิตและ/หรือ ปริมาณการขนส่ง และ/หรือจำนวนผู้โดยสาร (Variable Cost) ซึ่งประกอบด้วย ค่าบริการการบิน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา รวมจำนวน 961 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 15,206 ล้านบาท (94.1%) ซึ่งเป็นผลมาจากการที่บริษัทฯ และบริษัทย่อยยกเลิกเที่ยวบินเป็นการชั่วคราว
- ค่าใช้จ่ายคงที่ (Fixed Cost) ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ และค่าใช้จ่ายอื่น มีจำนวนรวม 12,413 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 6,032 ล้านบาท (32.7%) โดยมีรายละเอียดดังนี้
 - ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายบุคลากร ผลประโยชน์พนักงาน ค่าตอบแทนผู้บริหาร และกรรมการ มีจำนวน 4,296 ล้านบาท ลดลง 3,327 ล้านบาท (43.6%) สาเหตุหลักเกิดจากการปรับลดค่าใช้จ่ายบุคลากรตามมาตรการลดค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ และปรับลดจำนวนแรงงานภายนอก และค่าล่วงเวลาลดลงตามปริมาณงานที่ลดลง
 - ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ มีจำนวนรวม 6,888 ล้านบาท ลดลง 1,115 ล้านบาท (13.9%) ทั้งนี้จากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 เรื่องสัญญาเช่ามาใช้เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2563 ทำให้ต้องรับรู้สินทรัพย์สิทธิการใช้และหนี้สินตามสัญญาเช่าดำเนินงานในงบแสดงฐานะการเงิน และรับรู้ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้และดอกเบี้ยจากหนี้สินตามสัญญาเช่าในงบกำไรขาดทุน ซึ่งมีผลต่อค่าใช้จ่ายในกลุ่มของค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ และต้นทุนทางการเงิน โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย เพิ่มขึ้น 2,545 ล้านบาท (58.7%) สาเหตุหลักเกิดจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 เรื่องสัญญาเช่ามาใช้ ทำให้ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์สิทธิการใช้ในส่วนของ บริษัทฯ และสายการบินไทยสมายล์เพิ่มขึ้น 3,163 ล้านบาท ส่วนใหญ่เกิดจากค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์สิทธิการใช้ เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน 39 ลำ และเครื่องยนต์ จำนวน 2,959 ล้านบาท หากไม่รวมรายการดังกล่าว ค่าเสื่อมราคาจะต่ำกว่าปีก่อน 618 ล้านบาท เป็นผลจากมีเครื่องบินและที่นั่งเครื่องบิน รวมทั้งทรัพย์สินอื่นที่มีการคิดค่าเสื่อมราคาเต็มจำนวนแล้ว

- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ ลดลง 3,660 ล้านบาท (99.8%) สาเหตุหลักจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับ 16 มาใช้ตามที่กล่าวไว้ข้างต้น ทั้งนี้ หากรวมค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์สิทธิการใช้เครื่องบินจำนวน 2,959 ล้านบาท ที่รวมอยู่ในกลุ่มของค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และดอกเบี้ยจากสัญญาเช่าดำเนินงานในส่วนของเครื่องบินที่รวมอยู่ในกลุ่มของต้นทุนทางการเงินจำนวน 721 ล้านบาท ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ในไตรมาส 2 ปี 2563 จะใกล้เคียงกับปีก่อน

- ค่าใช้จ่ายอื่น มีจำนวน 1,229 ล้านบาท ลดลง 1,590 ล้านบาท (56.4%) จากมาตรการลดค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ อย่างเข้มงวด

- ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม มีจำนวน 111 ล้านบาท ขาดทุนสูงกว่าปีก่อน 9 ล้านบาท (8.8%) โดยส่วนใหญ่บริษัทร่วมมีผลกำไรลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ส่วนแบ่งขาดทุนในบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 56 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีกำไร 41 ล้านบาท

- ส่วนแบ่งขาดทุนในบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด 10 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีกำไร 3 ล้านบาท

- ส่วนแบ่งขาดทุนในบริษัท คอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ตโฮเต็ล จำกัด 0 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีกำไร 4 ล้านบาท

- ส่วนแบ่งขาดทุนในบริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด 7 ล้านบาท ขาดทุนเพิ่มขึ้น 5 ล้านบาท

- ส่วนแบ่งขาดทุนในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) 38 ล้านบาท ขาดทุนลดลงจากปีก่อน 110 ล้านบาท ทั้งนี้ บริษัทฯ รับรู้ส่วนแบ่งขาดทุนใน บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) เท่ากับเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสียคงเหลือ ณ 31 มีนาคม 2563

- ต้นทุนทางการเงิน-สุทธิ จำนวน 2,620 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,577 ล้านบาท (151.2%) สาเหตุหลักเกิดจากดอกเบี้ยจากสัญญาเช่าดำเนินงานทั้งในส่วนของเครื่องบิน และสิทธิการใช้ที่ดิน อาคาร และสินทรัพย์อื่นๆ รวมจำนวน 753 ล้านบาท จากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 มาใช้ ทั้งนี้ หากไม่รวมรายการดังกล่าว ต้นทุนทางการเงินจะเพิ่มขึ้น 824 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากธนาคารปรับอัตราดอกเบี้ยเป็นอัตราคิดนัดชำระของเงินกู้ยืมระยะสั้นเพิ่มขึ้น ประกอบกับกำไรจากสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย (Interest Rate Swap) ต่ำกว่าปีก่อน

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ถาวร จำนวน 73 ล้านบาท ลดลง 99 ล้านบาท ประกอบด้วย

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน 56 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 66 ล้านบาท ในไตรมาสนี้มีการตั้งสำรองด้อยค่าของเครื่องบิน 6 ลำ เป็นเงิน 50 ล้านบาท และ ด้อยค่าเครื่องยนต์อะไหล่รวม 3 เครื่องยนต์ ได้แก่ TRENT 553 จำนวน 1 เครื่องยนต์ และ TRENT 556 จำนวน 2 เครื่องยนต์ รวมเป็นเงินรวม 6 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีการตั้งสำรองด้อยค่าสำหรับเครื่องบิน 8 ลำ รวม 122 ล้านบาท

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ 17 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 33 ล้านบาท เนื่องจากมีการสำรองด้อยค่าอะไหล่เครื่องบินหมุนเวียนที่เสียหายและไม่สามารถซ่อมแซมได้ลดลงจากปีก่อน

กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ จำนวน 7,422 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Gain) 6,843 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการปรับยอดเงินกู้และสินทรัพย์หนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวด โดยเฉพาะเงินบาทต่อเงินสกุลยูโร เงินเยน และดอลลาร์สหรัฐฯ แข็งค่าเมื่อเทียบกับ ณ 30 มิถุนายน 2563 กับ ณ 31 มีนาคม 2563 ประกอบกับการปรับหนี้สินตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Gain) 579 ล้านบาท

ผลจากการวัดมูลค่าของเครื่องมือทางการเงินจากการเริ่มใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 จำนวน 86 ล้านบาท

- ผลกำไรสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิจำนวน 1,231 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการการกลับรายการปรับมูลค่ายุติธรรมของสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันที่รับรู้เป็นขาดทุนในไตรมาสก่อนจำนวน 6,263 ล้านบาท เป็นกำไรในไตรมาสนี้ และรับรู้ขาดทุนจากสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันส่วนที่ไม่มีประสิทธิภาพจำนวน 157.2 ล้านเหรียญสหรัฐฯ หรือประมาณ 4,900 ล้านบาท คงเหลือสุทธิเป็นกำไรจำนวนประมาณ 1,363 ล้านบาท ทั้งนี้ จากการที่บริษัทฯ อยู่ระหว่างการยื่นแผนฟื้นฟูกิจการภายใต้ศาลล้มละลายกลาง จึงทำให้อนุพันธ์ประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันล่วงหน้าที่ได้จัดทำไว้เข้าสู่สถานะ Default ตามสัญญามาตรฐาน ภายใต้ ISDA (International Swaps and Derivative Association) โดย ณ 30 มิถุนายน 2563 สถาบันการเงินได้ยื่นหนังสือ Close-out บรรณการป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันแล้วทั้งหมด

นอกจากนี้สถาบันการเงินได้ยกเลิกสัญญา Cross Currency Swap (CCS) และสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า (Forward Contract) เกือบทั้งหมดในเดือน มิถุนายน 2563 ประกอบสถานการณ์แพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ทำให้มีความไม่แน่นอนในการประมาณการเงินสดสุทธิจากการดำเนินงานในแต่ละสกุลเงินที่ทำสัญญาในอนาคต และการ Default ของสัญญาเงินกู้ทำให้ต้องรับรู้มูลค่ายุติธรรมของสัญญา SWAP ส่วนที่เหลือทั้งจำนวนในงบกำไรขาดทุนจากเดิมที่เคยอยู่ในกำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จอื่น (OCI) ทำให้มีขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่ายุติธรรมของสัญญาดังกล่าวจำนวนประมาณ 132 ล้านบาท

สรุปผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ครึ่งปีแรกของปี 2563 (1 มกราคม - 30 มิถุนายน 2563)

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) - งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

	ม.ค.-มิ.ย.			
	2563	2562	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	40,493	92,300	-51,807	-56.1
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	31,133	75,622	-44,489	-58.8
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	5,083	9,062	-3,979	-43.9
- รายได้การบริการอื่นๆ	3,821	6,830	-3,009	-44.1
- อื่นๆ	456	786	-330	-42.0
ค่าใช้จ่ายรวม	58,801	100,239	-41,438	-41.3
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	11,502	27,908	-16,406	-58.8
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	42,957	70,225	-27,268	-38.8
- ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ	4,342	2,106	+2,236	+106.2
ขาดทุนจากการดำเนินงาน	(18,308)	(7,939)	-10,369	-130.6
บวก กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน	205	273	-68	-24.9
หัก ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ถาวร	3,054	385	+2,669	+693.2
หัก ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9	151	-	+151	-
บวก กำไร(ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(1,119)	1,888	-3,007	-159.3
หัก ผลขาดทุนสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิ	(5,258)	-	-5,258	-
ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้	(27,685)	(6,163)	-21,522	-349.2
ขาดทุนสุทธิ	(28,030)	(6,422)	-21,608	-336.5
ขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(28,016)	(6,438)	-21,578	-335.2
ขาดทุนต่อหุ้น (บาท)	(12.84)	(2.95)	-9.89	-335.3
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ				
EBITDA (ล้านบาท)	175	2,951	-2,776	-94.1
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	4.57	12.01	-7.44	-61.9
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	20,944	44,768	-23,824	-53.2
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านคน-กิโลเมตร)	14,387	34,715	-20,328	-58.6
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	68.7	77.5	-8.8	-8.8
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/คน-ก.ม.)	2.12	2.14	-0.02	-0.9
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	919	1,953	-1,034	-52.9
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	504	1,036	-532	-51.4
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (%)	54.8	53.1	+1.7	+1.7
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง (พันก.)	137,591	286,849	-149,258	-52.0
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/ตัน-ก.ม.)	9.58	8.19	+1.39	+17.0
เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 30 มิ.ย. (ลำ)	103	103	-	-
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน (ชั่วโมง)	95,230	208,481	-113,251	-54.3
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย (ชั่วโมง/ลำ/วัน)	5.9	12.0	-6.1	-50.8
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย				
1 USD : THB	31.6166	31.6001	+0.0165	+0.1
1 EUR : THB	34.8187	35.6912	-0.8725	-2.4
100 JPY : THB	29.2248	28.7285	+0.4963	+1.7
ราคาน้ำมันเฉลี่ย (USD/BBL)	76.09	84.02	-7.93	-9.4

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

งวดครึ่งปีแรกของปี 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อยขาดทุนจากการดำเนินงาน 18,308 ล้านบาท ขาดทุนเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 10,369 ล้านบาท (130.6%)

รายได้รวมจำนวน 40,493 ล้านบาท ลดลง 51,807 ล้านบาท (56.1%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากกิจการขนส่งลดลง 48,468 ล้านบาท (57.2%) โดยลดลงอย่างมากในช่วงไตรมาส 2 ของปี 2563 ตามที่กล่าวไว้ข้างต้น โดยในส่วนของรายได้จากค่าโดยสารและน้ำมันที่ลดลง 58.8% จากปริมาณการขนส่งผู้โดยสารที่ลดลง 58.6% และมีรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขเคชค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) ต่ำกว่าปีก่อน 0.9% โดยเป็นผลจากอัตราแลกเปลี่ยนที่มีผลให้รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยลดลง 4.7% ส่วนรายได้จากค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์ลดลง 43.9% มีสาเหตุหลักจากปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) ลดลง 51.4% แต่มีรายได้พัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วยเพิ่มขึ้น 17.0% เนื่องจากมีรายได้จากการเช่าเหมาลำ นอกจากนี้ รายได้จากบริการอื่นๆ ลดลง 44.1% สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากการบินลูกค้าที่ลดลง

ค่าใช้จ่ายรวมจำนวน 58,801 ล้านบาท ลดลง 41,438 ล้านบาท (41.3%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายในส่วนที่แปรผันตามปริมาณการผลิต/การขนส่งลดลงรวม 58.0% ตามปริมาณการผลิตที่ลดลงจากการหยุดบินในช่วงไตรมาสที่ 2 ในส่วนค่าใช้จ่ายคงที่ลดลง 22.3% โดยค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานและค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่นลดลงตามมาตรการควบคุมค่าใช้จ่ายโดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงไตรมาสที่ 2 ที่บริษัทฯ และบริษัทย่อยหยุดบินชั่วคราว

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียว ได้แก่

- กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุนใน บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) 205 ล้านบาท
- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ถาวร จำนวน 3,054 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,669 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากในไตรมาส 1 ของปี 2563 ได้ตั้งสำรองด้อยค่าของเครื่องบินรวมทั้งอยู่ในฝูงบินของบริษัทฯ แต่มีแผนการจอดเครื่องบินแบบ Long Term Parking ในปี 2563 จำนวน 12 ลำ รวม 2,846 ล้านบาท ได้แก่ เครื่องบินแบบ โบอิง B747-400 รวม 6 ลำ จำนวน 1,773 ล้านบาท โบอิง B777-200 รวม 6 ลำ จำนวน 1,073 ล้านบาท ทั้งนี้ บริษัทฯ จะยังไม่ปลดระวางเครื่องบิน โดยจะสามารถนำเครื่องบินที่จอดอยู่มาใช้งานได้เมื่อมีความต้องการใช้เครื่องบิน

ผลจากการวัดมูลค่าของเครื่องมือทางการเงินจากการเริ่มใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 จำนวน 151 ล้านบาท
- ผลขาดทุนสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิ 5,258 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจาก
 - ขาดทุนจากการป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมัน 4,900 ล้านบาท ตามที่กล่าวไว้ข้างต้น
 - ขาดทุนจากการวัดมูลค่ายุติธรรมของสัญญา CCS จำนวน 358 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการที่บริษัทฯ เข้าแผนฟื้นฟูกิจการทำให้สถาบันการเงินยกเลิกสัญญา Cross Currency Swap (CCS) เกือบทั้งหมดในเดือนมิถุนายน 2563 และทำให้ต้องรับรู้มูลค่ายุติธรรมของสัญญา SWAP ส่วนที่เหลือทั้งจำนวนในงบกำไรขาดทุนจากเดิมที่เคยอยู่ในกำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จอื่น (OCI)

• ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ จำนวน 1,119 ล้านบาท ประกอบด้วย ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Loss) 2,633 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการปรับยอดเงินกู้และสินทรัพย์หนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวด โดยเฉพาะเงินบาทต่อเงินสกุลยูโร เงินเยน และดอลลาร์สหรัฐฯ อ่อนค่าเมื่อเทียบ ณ 30 มิถุนายน 2563 กับ ณ 31 ธันวาคม 2562 ประกอบกับการปรับหนี้สินตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Gain) 1,514 ล้านบาท

ในงวดครึ่งปีแรกของปี 2563 บริษัทฯและบริษัทย่อยมีขาดทุนสุทธิ 28,030 ล้านบาท ขาดทุนสูงกว่าปีก่อน 21,608 ล้านบาท โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 28,016 ล้านบาท ขาดทุนต่อหุ้น 12.84 บาท ขาดทุน สูงกว่าปีก่อน 9.89 บาทต่อหุ้น

EBITDA 6 เดือนแรกของปี 2563 มีจำนวน 175 ล้านบาท ลดลง 2,776 ล้านบาท (94.1%) โดยมี EBITDA Margin 0.4% ลดลงจากปีก่อนที่เท่ากับ 3.2%

3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน

หน่วย : ล้านบาท	เม.ย.-มิ.ย.		ม.ก.-มิ.ย.	
	2563	2562	2563	2562
เครื่องบิน	37	279	468	573
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	171	324	382	625
รวม	208	603	850	1,198

ในไตรมาส 2 ของปี 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 208 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 395 ล้านบาท โดยรายจ่ายเพื่อการลงทุนในไตรมาสนี้ประกอบด้วยการลงทุนในเครื่องบินจำนวน 37 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นการซื้ออะไหล่เครื่องบินหมุนเวียน และการลงทุนในสินทรัพย์ถาวรอื่น ๆ จำนวน 171 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในอุปกรณ์การให้บริการของฝ่ายบริการอุปกรณ์ภาคพื้น และฝ่ายช่าง

ทั้งนี้ เมื่อรวมกับรายจ่ายลงทุนในไตรมาส 1 ของปี 2563 ซึ่งมีจำนวน 642 ล้านบาท ทำให้งวดหกเดือนแรกของปี 2563 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุนรวม 850 ล้านบาท

การจัดหาเงินทุน

ในงวดหกเดือนแรกของปี 2563 บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดหาเงินทุนเฉพาะในช่วงไตรมาสแรกเท่านั้น โดยเป็นการเบิกใช้วงเงินสินเชื่อทั้ง Committed Credit Line และ Uncommitted Credit Line รวมจำนวน 19,500 ล้านบาท จากสถาบันการเงินอื่น และจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน เพื่อชำระคืนเงินกู้ระยะสั้น หนี้สินตามสัญญาเช่า และเพื่อรักษาสภาพคล่องของบริษัทฯ

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มิ.ย.	
	2563	2562
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	(4,863)	3,716
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(74)	(751)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(2,661)	(3,330)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน ที่มีต่อเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง	(93)	(98)
ผลกระทบจากผลขาดทุนจากการค้ำยาค่าด้านเครดิตที่มีต่อ เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(9)	-
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง	(7,700)	(463)

ในช่วงหกเดือนแรกของปี 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 4,863 ล้านบาท เนื่องจากการขาดทุนจากการดำเนินงาน ในขณะที่ในปีก่อนมีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 3,716 ล้านบาท เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 2,661 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 669 ล้านบาท และเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 74 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 677 ล้านบาท จากเงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ถาวรต่ำกว่าปีก่อน เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2563 มีจำนวน 13,963 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 7,700 ล้านบาท

เครื่องบิน

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน จำนวน 103 ลำ (รวมเครื่องบิน แอร์บัส A320-200 จำนวน 20 ลำ ซึ่งใช้ดำเนินงานโดยบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด) เท่ากับ ณ สิ้นปี 2562 และ ณ 30 มิถุนายน 2562 และมีเครื่องบินที่ปลดระวางและรอการขาย ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2563 จำนวน 15 ลำ ได้แก่ 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 30 มิถุนายน 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมจำนวน 314,044 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 59,236 ล้านบาท (23.2%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	30 มิ.ย.2563		31 ธ.ค.2562		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	13,963	4.4	21,663	8.5	-7,700	-35.5
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	24	-	23	-	+1	+4.3
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	15,605	5.0	23,990	9.4	-8,385	-35.0
สินทรัพย์หมุนเวียน	29,592	9.4	45,676	17.9	-16,084	-35.2
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	69,901	22.3	171,116	67.2	-101,215	-59.1
สินทรัพย์สิทธิการเช่า	176,481	56.2	-	-	+176,481	-
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	38,070	12.1	38,016	14.9	+54	+0.1
รวมสินทรัพย์	314,044	100.0	254,808	100.0	+59,236	+23.2

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 29,592 ล้านบาท หรือคิดเป็น 9.4% ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 16,084 ล้านบาท (35.2%) โดยมีรายการที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญได้แก่

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลดลง 7,700 ล้านบาท (35.5%) จากการนำไปในการดำเนินงาน
- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ ลดลง 8,385 ล้านบาท (35.0%) สาเหตุหลักเกิดจากลูกหนี้การค้าและลูกหนี้หมุนเวียนอื่นลดลง 9,253 ล้านบาท (53.0%) จากยอดขายใน 6 เดือนแรกของปี 2563 โดยเฉพาะในช่วงไตรมาสที่ 2 ที่บริษัทฯ และบริษัทย่อยหยุดบินเป็นการชั่วคราว

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สุทธิ มีจำนวน 69,901 ล้านบาท หรือคิดเป็น 22.3% ของสินทรัพย์ทั้งหมดลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2562 เป็นจำนวน 101,215 ล้านบาท (59.1%) โดยมีสาเหตุหลักจากการโอนจัดประเภทเครื่องบินเช่าการเงินเป็นสินทรัพย์สิทธิการเช่าจำนวน 96,296 ล้านบาท ณ วันที่ 1 มกราคม 2563 เนื่องจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 มาถือปฏิบัติ ประกอบกับการคิดค่าเสื่อมราคา และการตั้งค่าเผื่อการด้อยค่าของเครื่องบิน

สินทรัพย์สิทธิการเช่า มีจำนวน 176,481 ล้านบาท หรือคิดเป็น 56.2% ของสินทรัพย์ทั้งหมด ซึ่งประกอบด้วยสินทรัพย์ตามสัญญาเช่าเงินทุน และภาระผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสัญญาเช่าดำเนินงานสินทรัพย์ถาวรอื่น ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 เรื่อง สัญญาเช่า

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ มีจำนวน 38,070 ล้านบาท หรือคิดเป็น 12.1% ของสินทรัพย์ทั้งหมด ใกล้เคียงกับ ณ 31 ธันวาคม 2562

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) ในงวดหกเดือนของปี 2563 เท่ากับร้อยละ -8.2 ลดลงจากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ซึ่งเท่ากับร้อยละ -1.5

หนี้สิน

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2563 หนี้สินรวมของ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีจำนวน 332,199 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 89,157 ล้านบาท (36.7%) โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	30 มิ.ย. 2563		31 ธ.ค. 2562		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ หนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของ หนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน	64,988	19.6	60,028	24.7	+4,960	+8.3
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	226,828	68.3	21,731	9.0	+205,097	+943.8
หนี้สินระยะยาว	10	-	122,121	50.2	-122,111	-100.0
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	40,373	12.1	39,162	16.1	+1,211	+3.1
รวมหนี้สิน	332,199	100.0	243,042	100.0	+89,157	+36.7

หนี้สินหมุนเวียน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 19.6 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวน 64,988 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 4,960 ล้านบาท (8.3%) สาเหตุหลักเกิดจาก

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

- หนี้สินตราสารอนุพันธ์ระยะสั้นเพิ่มขึ้นจำนวน 1,455 ล้านบาท ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 เรื่องเครื่องมือทางการเงิน

- รายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้ลดลง 12,961 ล้านบาท จากยอดขายที่ลดลงจากการหยุดบินในไตรมาสที่ 2

- เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 4,777 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากเจ้าหนี้จากสัญญาป้องกันการเสียราคาน้ำมันที่สถาบันการเงินได้ทำการ Close-out สัญญา

หนี้สินระยะยาวรวมส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 68.3 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้น 82,986 ล้านบาท (57.7%) สาเหตุหลักจากการบันทึกหนี้สินตามสัญญาเช่าตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 เรื่องสัญญาเช่าที่มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563 เป็นต้นไป จำนวน 94,318 ล้านบาท และการปรับปรุงการวัดมูลค่าหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่จากการเปลี่ยนแปลงของการจ่ายชำระค่าเช่าผันแปรที่ขึ้นอยู่กับอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงลดลง 1,292 ล้านบาท หากไม่รวมรายการดังกล่าว หนี้สินระยะยาวลดลง 10,040 ล้านบาท จากการจ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะยาว หนี้สินตามสัญญาเช่าและหุ้นกู้รวมจำนวน 11,184 ล้านบาท นอกจากนี้ผลจากการอ่อนค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุลยูโร เงินเยน และดอลลาร์สหรัฐฯ ณ 30 มิถุนายน 2563 เมื่อเทียบกับ ณ วันสิ้นงวดของปี 2562 ทำให้หนี้สินระยะยาวเมื่อคิดเป็นเงินบาทมียอดเพิ่มขึ้นรวมจำนวน 1,144 ล้านบาท

ทั้งนี้ จากการที่ศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งรับคำร้องขอฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ ส่งผลให้บริษัทฯ เข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ ซึ่งถือเป็นเหตุที่ส่งผลให้สถาบันการเงินมีสิทธิเรียกหนี้เงินกู้ยืมตามสัญญาคืนได้ทันที ประกอบกับการผิคนัดชำระหนี้สินที่ค้างและหนี้สินที่ทยอยถึงกำหนดชำระ เช่น เจ้าหนี้การค้า เงินกู้ยืมระยะสั้น รวมถึงส่วนที่ถึงกำหนดชำระของเงินกู้ยืมระยะยาว หุ้นกู้ และหนี้สินตามสัญญาเช่า ด้วยเหตุนี้ เงินกู้ยืมระยะยาว หุ้นกู้

และหนี้สินตามสัญญาเช่าส่วนที่ถึงกำหนดชำระเกินกว่าหนึ่งปีที่เคยจัดประเภทเป็นหนี้สินไม่หมุนเวียนในหัวข้อหนี้สินระยะยาวได้ถูกจัดประเภทเป็นหนี้สินหมุนเวียนตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 12.1 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้น 1,211 ล้านบาท (3.1%) สาเหตุหลักเกิดจากประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 849 ล้านบาท จากประมาณการค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน รายการสำรองค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่นๆ สำหรับรายการซ่อมที่จำเป็นต้องจ่ายในอนาคตตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับผลประโยชน์พนักงานเพิ่มขึ้น 321 ล้านบาท

ณ สิ้นไตรมาส 2 ของปี 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) เท่ากับ -13.3 เท่า สูงกว่า ณ 31 ธันวาคม 2562 ที่เท่ากับ 12.5 เท่า และมีอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ -18.3 เท่า เพิ่มขึ้นจาก ณ สิ้นปี 2562 ที่เท่ากับ 20.8 เท่า

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2563 ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ และบริษัทย่อยมีจำนวน -18,155 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 29,921 ล้านบาท (254.3%) สาเหตุหลักเกิดจากผลขาดทุนจากการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในช่วง 6 เดือนแรกของปีนี้

สภาพคล่อง

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2563 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 13,963 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 4.4 ของสินทรัพย์รวม ลดลงจาก ณ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 7,700 ล้านบาท โดยในไตรมาสแรกของปี 2563 บริษัทฯ ได้เบิกใช้วงเงินสินเชื่อทั้ง Committed Credit Line และ Uncommitted Credit Line รวมจำนวน 19,500 ล้านบาท จากสถาบันการเงินอื่น และจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน เพื่อเสริมสภาพคล่องในระหว่างการจัดทำแผนฟื้นฟูกิจการ เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ที่ส่งผลกระทบต่อรายได้ของบริษัทฯ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศที่ลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

สรุปผลการดำเนินงานงบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ในครึ่งปีแรกของปี 2563 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) มีรายได้รวมทั้งสิ้น 39,818 ล้านบาท ต่ำกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 49,293 ล้านบาท หรือ 55.3% สาเหตุสำคัญเนื่องจากทั้งรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าลดลง 45,475 ล้านบาท หรือ 56.7% เป็นผลจากปริมาณการผลิตและการขนส่งลดลงจากการที่บริษัทฯ หยุดบินชั่วคราวในไตรมาสที่ 2 ประกอบกับรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยลดลง 0.9% นอกจากนี้รายได้การบริการอื่นๆ ลดลง 3,369 ล้านบาท หรือ 43.4% จากจำนวนสายการบินลูกค้าที่ลดลง สำหรับค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 56,230 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 40,842 ล้านบาท (42.1%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายดำเนินงานโดยส่วนใหญ่ลดลงตามปริมาณการผลิตและปริมาณการขนส่งที่ลดลงเนื่องจากการหยุดบินชั่วคราวดังกล่าวข้างต้น ส่งผลให้ขาดทุนจากการดำเนินงาน 16,412 ล้านบาท ขาดทุนเพิ่มขึ้นจากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน 8,451 ล้านบาท (106.6%)

นอกจากนี้ ในครึ่งปีแรกของปี 2563 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียว ประกอบด้วย

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์ถาวร จำนวน 3,054 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,669 ล้านบาท ตามที่กล่าวไว้ข้างต้น
- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเงินลงทุนจำนวน 2,144 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการสำรองด้อยค่าเงินลงทุนใน บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ทั้งจำนวน 1,800 ล้านบาท เนื่องจากประเมินผลประกอบการของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ซึ่งมีผลขาดทุนสะสมต่อเนื่องจนมีผลขาดทุนเกินทุน ประกอบกับการพิจารณาผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ที่มีต่อธุรกิจสายการบิน บริษัทฯ ประเมินว่ามีข้อบ่งชี้ที่อาจเกิดการด้อยค่าในเงินลงทุนใน บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด บริษัทฯ พิจารณามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของเงินลงทุนดังกล่าวพบว่ามียุทธศาสตร์ตามบัญชีสุทธิ บริษัทฯ จึงพิจารณาตั้งค่าเผื่อการด้อยค่าในเงินลงทุนดังกล่าวทั้งจำนวนในไตรมาส 1 ปี 2563

นอกจากนี้ ผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 กระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย บริษัทฯ พิจารณาว่าจากสถานการณ์ดังกล่าวนำมาซึ่งข้อบ่งชี้ที่จะเกิดการด้อยค่าในเงินลงทุนของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และพิจารณามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของเงินลงทุนดังกล่าว พบว่ามีมูลค่ายุติธรรม 391 ล้านบาท ซึ่งต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีสุทธิ บริษัทฯ จึงตั้งค่าเผื่อการด้อยค่าเงินลงทุนใน บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) จำนวน 344 ล้านบาท ในไตรมาส 1 ปี 2563

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 9 จำนวน 6,169 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการตั้งค่าเผื่อการด้อยค่าของลูกหนี้ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด จำนวน 6,018 ล้านบาท
- ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ จำนวน 1,032 ล้านบาท ประกอบด้วย ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Loss) 2,453 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการปรับยอดเงินกู้และสินทรัพย์หนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวด โดยเฉพาะเงินบาทต่อเงินสกุลยูโร เงินเยน และดอลลาร์สหรัฐฯ อ่อนค่าเมื่อเทียบกับ ณ 30 มิถุนายน 2563 กับ ณ 31 ธันวาคม 2562 ประกอบกับการปรับหนี้สินตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Gain) 1,421 ล้านบาท
- ผลขาดทุนจากการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิ จำนวน 5,258 ล้านบาท ตามที่กล่าวไว้ข้างต้น

บริษัทฯ มีผลการดำเนินงานขาดทุนสุทธิ 34,414 ล้านบาท ขาดทุนเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 27,756 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 15.77 บาท ขาดทุนสูงกว่าปีก่อน 12.72 บาทต่อหุ้น

กำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ถาวร ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเงินลงทุน ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 ผลขาดทุนสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิ และกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (EBITDA) มีจำนวน 1,238 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 1,680 ล้านบาท โดยมี EBITDA Margin เท่ากับ 3.1% เปรียบเทียบกับปีก่อนที่เท่ากับ 3.3%

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

	ม.ค.-มิ.ย.			
	2563	2562	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	39,818	89,111	-49,293	-55.3
- ค่าโดยสารและค่าน้ำมันอากาศยาน	29,723	71,192	-41,469	-58.2
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	5,058	9,064	-4,006	-44.2
- รายได้ค่าบริการอื่นๆ	4,390	7,759	-3,369	-43.4
- อื่นๆ	647	1,096	-449	-41.0
ค่าใช้จ่ายรวม	56,230	97,072	-40,842	-42.1
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	10,714	25,944	-15,230	-58.7
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	41,287	69,020	-27,733	-40.2
- ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ	4,229	2,108	+2,121	+100.6
ขาดทุนจากการดำเนินงาน	(16,412)	(7,961)	-8,451	-106.6
หัก ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ถาวร	3,054	385	+2,669	+693.2
หัก ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเงินลงทุน	2,144	-	+2,144	-
หัก ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9	6,169	-	+6,169	-
บวก กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(1,032)	1,938	-2,970	-153.3
หัก ผลขาดทุนสำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิ	(5,258)	-	-5,258	-
ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้	(34,069)	(6,408)	-27,661	-431.7
ขาดทุนสุทธิ	(34,414)	(6,658)	-27,756	-416.9
ขาดทุนต่อหุ้น (บาท)	(15.77)	(3.05)	-12.72	-417.0
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ				
EBITDA (ล้านบาท)	1,238	2,918	-1,680	-57.6
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	3.50	9.45	-5.95	-63.0
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	19,501	41,761	-22,260	-53.3
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านคน-กิโลเมตร)	13,482	32,426	-18,944	-58.4
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	69.1	77.6	-8.5	-8.5
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/คน-ก.ม.)	2.09	2.11	-0.02	-0.9
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	919	1,953	-1,034	-52.9
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	504	1,036	-532	-51.4
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (%)	54.8	53.1	+1.7	+1.7
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง (พันกก.)	134,814	281,612	-146,798	-52.1
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/ตัน-ก.ม.)	9.53	8.19	+1.34	+16.4
เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 30 มิ.ย. (ลำ)	83	83	-	-
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน (ชั่วโมง)	78,478	173,847	-95,369	-54.9
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย (ชั่วโมง/ลำ/วัน)	6.1	12.6	-6.5	-51.6
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย				
1 USD : THB	31.6166	31.6001	+0.0165	+0.1
1 EUR : THB	34.8187	35.6912	-0.8725	-2.4
100 JPY : THB	29.2248	28.7285	+0.4963	+1.7
ราคาน้ำมันเฉลี่ย (USD/BBL)	76.09	84.02	-7.93	-9.4

หมายเหตุ : EBITDA = รายได้ (ไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย)
 ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ถาวร ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเงินลงทุน ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นไปตาม TFRS 9 ผลขาดทุน
 สำหรับการป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิ และขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ)

สินทรัพย์ งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2563 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีสินทรัพย์รวมจำนวน 313,907 ล้านบาท
 เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 53,885 ล้านบาท (20.7%) สาเหตุหลักเกิดจาก

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	30 มิ.ย.2563		31 ธ.ค.2562		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	13,304	4.2	20,873	8.0	-7,569	-36.3
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	24	-	23	-	+1	+4.3
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	18,592	5.9	29,363	11.3	-10,771	-36.7
สินทรัพย์หมุนเวียน	31,920	10.1	50,259	19.3	-18,339	-36.5
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	69,871	22.3	171,083	65.8	-101,212	-59.2
สินทรัพย์สิทธิการเช่า	169,390	54.0	-	-	+169,390	-
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	42,726	13.6	38,680	14.9	+4,046	+10.5
รวมสินทรัพย์	313,907	100.0	260,022	100.0	+53,885	+20.7

- สินทรัพย์หมุนเวียนลดลงจำนวน 18,339 ล้านบาท (36.5%) สาเหตุหลักเกิดจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง 7,569 ล้านบาท (36.3%) สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ ลดลง 10,771 ล้านบาท (36.7%) จากการตั้งค่าเพื่อผลขาดทุนด้านเครดิตของลูกค้านี้ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด จำนวน 6,018 ล้านบาท ประกอบกับยอดขายลดลง และมีลูกหนี้ตามสัญญาเช่าช่วงเครื่องบิน A320-200 กับบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด เพิ่มขึ้น 1,588 ล้านบาท ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 และสินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์ระยะสั้นเพิ่มขึ้น 1,115 ล้านบาท

- ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สุทธิ ลดลงจำนวน 101,212 ล้านบาท (59.2%) สาเหตุหลักมาเกิดจากการโอนจัดประเภทเครื่องบินเช่าการเงินเป็นสินทรัพย์สิทธิการเช่าจำนวน 96,296 ล้านบาท เนื่องจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 มาถือปฏิบัติ ประกอบกับการคิดค่าเสื่อมราคา และการตั้งค่าเพื่อการด้อยค่าของเครื่องบิน

- สินทรัพย์สิทธิการเช่า เพิ่มขึ้น 169,390 ล้านบาท ซึ่งประกอบด้วยสินทรัพย์ตามสัญญาเช่าเงินทุนและภาระผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และสัญญาเช่าดำเนินงานสินทรัพย์ถาวรอื่น ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 เรื่อง สัญญาเช่า

- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ เพิ่มขึ้นจำนวน 4,046 ล้านบาท (10.5%) สาเหตุหลักเกิดจากลูกหนี้ตามสัญญาเช่าไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 5,779 ล้านบาท จากลูกหนี้ตามสัญญาเช่าช่วงเครื่องบิน A320-200 กับบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด เงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินเพิ่มขึ้นจำนวน 1,240 ล้านบาท แต่เงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วมลดลงรวม 2,144 ล้านบาท จากการตั้งค่าเพื่อการด้อยค่าเงินลงทุนในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) และบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

หนี้สิน งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2563 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีหนี้สินรวมจำนวน 331,027 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 90,172 ล้านบาท (37.4%) สาเหตุหลักเกิดจาก

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	30 มิ.ย. 2563		31 ธ.ค. 2562		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน	64,346	19.4	58,242	24.2	+6,104	+10.5
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	226,811	68.5	21,731	9.0	+205,080	+943.7
หนี้สินระยะยาว	-	-	122,121	50.7	-122,121	-100.0
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	39,870	12.1	38,761	16.1	+1,109	+2.9
รวมหนี้สิน	331,027	100.0	240,855	100.0	+90,172	+37.4

- หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้น 6,104 ล้านบาท (10.5%) สาเหตุหลักเกิดจากเงินกู้ระยะสั้นจากสถาบันการเงินและเงินกู้ยืมระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกันเพิ่มขึ้น หนี้สินตราสารอนุพันธ์ระยะสั้นเพิ่มขึ้น แต่มีรายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้ลดลง

- หนี้สินระยะยาวรวมส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี เพิ่มขึ้น 82,959 ล้านบาท (57.7%) จากการบันทึกหนี้สินตามสัญญาเช่า เงินบาทอ่อนค่าทำให้หนี้สินระยะยาวเพิ่มขึ้น แต่มีการจ่ายชำระคืนเงินกู้ส่วนหนึ่ง

- หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ เพิ่มขึ้น 1,109 ล้านบาท (2.9%) สาเหตุหลักเกิดจากประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 651 ล้านบาท และประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนสำหรับผลประโยชน์พนักงานเพิ่มขึ้น 301 ล้านบาท

ส่วนของผู้ถือหุ้น งบการเงินเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2563 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน -17,120 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 36,287 ล้านบาท (189.3%) สาเหตุหลักเกิดจากผลขาดทุนจากการดำเนินงานของบริษัทฯ ในครึ่งปีแรกของปีนี้

4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) คาดการณ์ไว้ในเดือนกรกฎาคม 2563 ว่าความต้องการเดินทางของผู้โดยสารจะกลับมาอยู่ที่ระดับก่อนเกิดการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ในปี 2567 การระบาดที่รุนแรงและยืดเยื้อกว่าคาดหากเกิดการระบาดระลอกใหม่ (second wave) ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินทั่วโลก สายการบินต่างต้องเผชิญกับความท้าทายที่ยากที่สุดเท่าที่เคยมีมาในประวัติศาสตร์ นอกจากความท้าทายในการหาเงินสดให้เพียงพอเพื่อรักษาสภาพคล่องแล้ว ยังจะต้องเผชิญกับเส้นทางการบินที่เต็มไปด้วยความไม่แน่นอน ภาวะถดถอยทางเศรษฐกิจมีแนวโน้มที่จะเป็นอุปสรรคต่อการฟื้นตัวของอุปสงค์ หลายประเทศได้รับผลกระทบจากการหยุดชะงักของห่วงโซ่อุปทานโลก นโยบายการปิดและล็อกดาวน์ในหลายประเทศส่งผลต่อรายได้ของครัวเรือนที่ลดลงเช่นกัน ซึ่งปัจจัยดังกล่าวกระทบต่อการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบิน

สำหรับกระบวนการฟื้นฟูกิจการของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เมื่อศาลนัดไต่สวนคำร้องขอฟื้นฟูกิจการในวันที่ 17 สิงหาคม 2563 หากไม่มีการคัดค้านคำร้องขอฟื้นฟูกิจการหรือผู้ทำแผน ในขั้นตอนต่อไป ศาลล้มละลายกลางจะมีคำสั่งให้บริษัทฯ ฟื้นฟูกิจการและแต่งตั้งผู้ทำแผน จากนั้นจะมีประกาศหรือโฆษณาคำสั่งแต่งตั้งผู้ทำแผนในราชกิจจานุเบกษา โดยเจ้าหน้าที่ของบริษัทฯ ที่มีสิทธิเรียกร้องเป็นหนี้เงินต่อบริษัทฯ จะต้องยื่นคำขอรับชำระหนี้ต่อเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์กรมบังคับคดีภายในระยะเวลา 1 เดือนนับตั้งแต่วันที่ มีประกาศคำสั่งแต่งตั้งผู้ทำแผน หลังจากนั้นจะดำเนินการจัดทำแผน การไต่สวนคำขอชำระหนี้ และกระบวนการอื่นๆ ที่เป็นไปตามกฎหมาย จนกระทั่งศาลเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการและมีคำสั่งให้ดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการ โดยบริษัทฯ คาดการณ์ว่าในเดือนมีนาคม 2564 บริษัทฯ จะสามารถบริหารงานให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของแผนฟื้นฟูกิจการต่อไป รายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4

ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังคงเดินหน้าทำความเข้าใจกับเจ้าหนี้ ทั้งเจ้าหนี้ต่างประเทศ ซึ่งเป็นผู้ให้เช่าเครื่องบิน เจ้าหนี้สหกรณ์ เจ้าหนี้หุ้นกู้ อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มั่นใจว่าเจ้าหนี้จะให้การสนับสนุนให้ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้บริหารแผนเนื่องจากคณะผู้บริหารแผนมีความชำนาญทางธุรกิจ และมีความชำนาญเฉพาะด้าน

เมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2563 บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นบริษัทร่วมของบริษัทฯ ได้ยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการและเสนอผู้จัดทำแผนฟื้นฟูกิจการต่อศาลล้มละลายกลาง ภายใต้พระราชบัญญัติล้มละลาย พ.ศ.2483 และในวันเดียวกันศาลล้มละลายกลางได้มีคำสั่งรับคำร้องขอฟื้นฟูกิจการไว้พิจารณาแล้ว โดยศาลล้มละลายกลางได้กำหนดวันนัดไต่สวนคำร้องขอฟื้นฟูกิจการของ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ในวันที่ 27 ตุลาคม 2563 ทั้งนี้บริษัทฯ ได้พิจารณาผลกระทบของการยื่นคำร้องขอฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ ที่มีสาระสำคัญต่อบริษัท ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2563 ได้แก่ มูลค่าเงินลงทุนในบริษัทร่วมในงบการเงินเฉพาะกิจการ โดยบริษัทฯ ได้ปรับลดมูลค่าเงินลงทุนในบริษัทร่วมจากวิธีราคาทุนเป็นวิธีมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนตั้งแต่ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2563 แล้ว รายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 29 และ ข้อ 9.1

5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

	ม.ก.-ม.ย.				
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	2563	2562	2563	2562	
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)					
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.11	0.83	0.12	0.91
อัตราส่วนสภาพคล่อง (รวมวงเงินกู้หมุนเวียน)	เท่า	0.11	1.03	0.12	1.13
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)					
อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน	ร้อยละ	(45.11)	(8.59)	(41.13)	(8.93)
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ	ร้อยละ	(69.07)	(6.95)	(86.24)	(7.46)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	-	(34.42)	-	(25.81)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)					
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	(8.18)	(1.50)	(10.37)	(1.55)
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)					
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	(13.33)	8.72	(14.13)	6.15
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	(18.30)	14.55	(19.34)	10.18
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	0.04	1.34	0.29	1.33
อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA	เท่า	-	78.58	-	79.22
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน	เท่า	0.01	0.61	0.18	0.66

ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

อัตราส่วนสภาพคล่อง (Current Ratio)

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

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

$$= (\text{สินทรัพย์หมุนเวียน (ไม่รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย)} + \text{วงเงินกู้หมุนเวียน}) / \text{หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้)}$$

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

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

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

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

อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity)

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

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Total Asset)

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

อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)

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

อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Total Debt to Equity)

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

อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย (Interest Coverage Ratio)

$$= \text{กำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยน กำไรจากการเปลี่ยนแปลง} \\ \text{สัดส่วนเงินลงทุน ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ถาวร ผล} \\ \text{ขาดทุนจากการด้อยค่าเงินลงทุน ผลขาดทุนจากการด้อยค่าซึ่งเป็นที่ไปตาม TFRS 9 ผลขาดทุนสำหรับ} \\ \text{การป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มรายการของฐานะสุทธิ (EBITDA)} / \text{ดอกเบี้ยจ่าย}$$

อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA (Net Debt to EBITDA)

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

อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (Debt Service Coverage Ratio)

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