

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับไตรมาส 2 ปี 2560 สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2560 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

1. บทสรุปผู้บริหาร

เศรษฐกิจโลกมีแนวโน้มขยายตัวต่อเนื่อง โดยเศรษฐกิจสหรัฐฯ มีแนวโน้มขยายตัวดี จากการบริโภคที่กลับมาขยายตัวได้หลังจากชะลอตัวในไตรมาสแรก เศรษฐกิจกลุ่มยูโรและเศรษฐกิจญี่ปุ่น มีแนวโน้มฟื้นตัวได้ดีจากนโยบายการเงินที่ผ่อนคลาย และความไม่แน่นอนทางการเมืองที่ลดลง ประกอบกับการส่งออกที่ปรับดีขึ้นตามการฟื้นตัวของการค้าโลก เช่นเดียวกับเศรษฐกิจเอเชียที่ฟื้นตัวจากการส่งออก โดยเฉพาะสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ แต่อาจได้รับผลกระทบอยู่บ้างจากเศรษฐกิจของประเทศจีนที่เป็นคู่ค้าสำคัญที่มีแนวโน้มการขยายตัวชะลอตัวตามการปฏิรูปโครงสร้างเศรษฐกิจ ในขณะที่ราคาน้ำมันดิบในไตรมาสที่ 2 ปี 2560 ลดลงจากการผลิตที่เพิ่มขึ้นของสหรัฐฯ ลิเบีย และไนจีเรีย เป็นสำคัญ แต่ในระยะต่อไปมีแนวโน้มปรับสูงขึ้นอย่างช้าๆ ตามการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก และการลดกำลังการผลิตของกลุ่มประเทศผู้ผลิตน้ำมัน

เศรษฐกิจไทยในไตรมาสที่ 2 ของปี 2560 ส่งสัญญาณการขยายตัวต่อเนื่อง โดยการส่งออกยังเป็นตัวขับเคลื่อนหลัก โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากการใช้จ่ายจากภาครัฐและการลงทุน และการบริโภคภาคเอกชนมีสัญญาณปรับตัวดีขึ้น สำหรับด้านการท่องเที่ยวยังคงได้รับปัจจัยสนับสนุนจากจำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศที่เดินทางเข้าประเทศไทย โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวกลุ่มอินโดจีน (CLMV) มาเลเซีย อินเดีย และเกาหลี และนักท่องเที่ยวจากจีนกลับมาขยายตัวอีกครั้ง โดยจำนวนนักท่องเที่ยวต่างประเทศในไตรมาส 2 ขยายตัวร้อยละ 6.6 เมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน

ในไตรมาส 2 ปี 2560 อุตสาหกรรมการบินของโลกยังมีแนวโน้มขยายตัว ซึ่งเป็นผลจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก และราคาบัตรโดยสารที่ปรับตัวลดลง ทั้งสองปัจจัยดังกล่าวเป็นปัจจัยสนับสนุนหลักที่ทำให้ความต้องการเดินทางของผู้โดยสารเพิ่มขึ้น โดยเกือบทุกภูมิภาคที่มีปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นมาก อย่างไรก็ตามการแข่งขันยังทวีความรุนแรง ส่งผลให้รายได้ต่อหน่วยของผู้โดยสารปรับตัวลดลง โดยข้อมูลจากสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) แสดงการขยายตัวของทั้งปริมาณการขนส่งและปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารในงวดหกเดือนแรกของปี 2560 เพิ่มขึ้น 7.9% และ 6.1% ตามลำดับ โดยมีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ย 80.7% ในขณะที่การขนส่งสินค้ายังคงมีสัญญาณดีขึ้นต่อเนื่องมาจากปีก่อน โดยเฉพาะการขนส่งภายในภูมิภาคเอเชีย และระหว่างเอเชียกับยุโรป จากการฟื้นตัวของประเทศเศรษฐกิจเกิดใหม่ อาทิ อินเดีย จีน และ อาเซียน-5 ส่งผลให้อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ปรับตัวเพิ่มขึ้นเป็น 44.8% จากปีก่อนที่เท่ากับ 42.5%

ภาพรวมอุตสาหกรรมการบินของไทยยังมีแนวโน้มการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ นโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) การจัดตั้งเมืองการบินภาคตะวันออก (Eastern Airport City) และการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา รวมทั้งการระดมการลงทุนในธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการบิน จากทั้งในประเทศและต่างประเทศ ในกลุ่มกิจกรรมหลัก 5 กลุ่ม ได้แก่กลุ่มอาคารผู้โดยสารและการค้า กลุ่มอุตสาหกรรมอากาศยาน กลุ่มธุรกิจขนส่งทางอากาศ กลุ่มธุรกิจซ่อมเครื่องบิน และกลุ่มศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรอากาศยานและธุรกิจการบิน ตลอดจนแนวโน้มปัญหาเร่งด่วนของ ICAO ที่เริ่มคลี่คลายขึ้น และแผนพัฒนาธุรกิจของหน่วยงานด้านการบิน ทั้งสายการบินและท่าอากาศยาน รวมถึงความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีการบินในการจัดการจราจรทางอากาศ

ล้วนแล้วแต่แสดงให้เห็นถึงแนวโน้มการเติบโตของปริมาณความต้องการเดินทางขนส่งทางอากาศ ซึ่งทุกภาคส่วนของอุตสาหกรรมการบินของไทยต้องเตรียมความพร้อมในการรองรับการขยายตัวที่จะเกิดขึ้นในอนาคตอันใกล้

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 2 ของปี 2560 มีการดำเนินการที่สำคัญ ได้แก่

- ดำเนินการบริหารราคาบัตรโดยสาร การหารายได้เพิ่ม และการจัดจำหน่ายให้มีประสิทธิภาพดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สามารถแข่งขันกับคู่แข่งได้ทันเวลา

- จัดทำระบบการบริหารเครือข่ายเส้นทางบิน (Network Management Systems) แล้วเสร็จ และนำมาใช้ในการจัดทำตารางบิน วิเคราะห์ ทบทวน และวางแผนเส้นทางบินได้รวดเร็วและแม่นยำขึ้น รวมถึงระบบบูรณาการให้บริการครบวงจรเพื่อความเป็นเลิศ (System Integration) โดยดำเนินการในระยะแรกแล้วเสร็จ และได้เริ่มใช้ระบบและกระบวนการใหม่สำหรับการให้บริการ Check-in การให้บริการของลูกเรือ การซ่อมบำรุง ตั้งแต่เดือนเมษายน 2560 และอยู่ระหว่างการดำเนินการระยะต่อไป โดยขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการเชื่อมต่อการปรับปรุงอาหารในเที่ยวบิน

- อยู่ระหว่างดำเนินการจัดหา New Web Platform เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าในการทำธุรกรรมต่างๆ ผ่านเว็บไซต์อย่างครบวงจร

- จัดให้มีกระบวนการและบุคลากรเพื่อรองรับการทำงานกับระบบงานใหม่ๆ อาทิ ระบบ Revenue Management System (RMS) และระบบ Network Management Systems (NMS) ให้สามารถเห็นผลลัพธ์ได้โดยเร็วและเตรียมความพร้อมสำหรับระบบอื่นที่จะดำเนินการในอนาคต

- บริษัทฯ ได้ผ่านการตรวจสอบเพื่อออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (An Air operator's certificate : AOC) โดยผ่านเกณฑ์มาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ซึ่งดำเนินการโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศใหม่แล้วเมื่อวันที่ 8 พฤษภาคม 2560 โดยสายการบินไทยสมายล์ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศใหม่เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2560

- บริษัทฯ สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ซึ่งบริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 39.20 ได้จัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนเพื่อเสนอขายให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนการถือหุ้น (Rights Offering) จำนวน 625 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท ในราคาเสนอขายหุ้นละ 2.40 บาท ควบคู่กับใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) (NOK-W1) ที่ออกและจัดสรรให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมที่จองซื้อและได้รับจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนในระหว่างวันที่ 16-19 พฤษภาคม 2560 และวันที่ 22 พฤษภาคม 2560 และได้ดำเนินการจดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วในส่วนที่เพิ่มขึ้นกับกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2560 อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ไม่ได้ใช้สิทธิซื้อหุ้นเพิ่มทุนดังกล่าว โดยพิจารณาถึงความพร้อมของบริษัทฯ และสายการบินนกแอร์ภายใต้สภาวะการณปัจจุบัน บริษัทฯ ควรจะมุ่งเน้นการดำเนินงานตามแผนปฏิรูปของบริษัทฯ ซึ่งยังมีประเด็นที่ต้องดำเนินการอยู่อีกมากก่อน ทำให้สัดส่วนการถือครองหุ้นของบริษัทฯ ในสายการบินนกแอร์ลดลงจากเดิมร้อยละ 39.20 เป็นร้อยละ 21.57

- บริษัทฯ ได้ลงนามบันทึกความเข้าใจด้วยความร่วมมือด้านการพัฒนาศูนย์กลางขนส่งสินค้าทางอากาศและโลจิสติกส์ระยะที่ 1 กับกองทัพเรือ เมื่อวันที่ 5 เมษายน 2560 ทั้งนี้ คณะทำงานฯ ได้รวบรวมปัญหา อุปสรรค การจัดทำเขตปลอดอากร (Free Zone) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอก บริษัทฯ เพื่อนำมาปรับใช้เป็นแนวทางสำหรับการพัฒนาศูนย์กลางขนส่งสินค้าทางอากาศและโลจิสติกส์ ณ ท่าอากาศยานอู่ตะเภาต่อไป ทั้งนี้ โครงการดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของแผนพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Special Eastern Economic Corridor) ในการขับเคลื่อนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางขนส่งสินค้าทางอากาศและโลจิสติกส์ที่เทียบพร้อมด้วยนวัตกรรม เทคโนโลยีดิจิทัลที่ทันสมัยด้วยมาตรฐานคุณภาพระดับสากล

นอกจากนี้ การบินไทยยังได้รับรางวัลสายการบินยอดเยี่ยมของโลกจากสกายแทร็กซ์ประจำปี 2560 ถึง 3 รางวัล ได้แก่ รางวัลอันดับ 1 สายการบินที่ให้บริการชั้นประหยัดยอดเยี่ยมของโลก (World's Best Economy Class) รางวัลอันดับ 1 สายการบินที่ให้บริการสปาเลาจน์ยอดเยี่ยมของโลก (World's Best Airline Lounge Spa) ซึ่งได้รับต่อเนื่องกันเป็นปีที่ 3 และรางวัลอันดับ 1 สายการบินที่ให้บริการอาหารสำหรับชั้นประหยัดยอดเยี่ยม (Best Economy Class Onboard Catering) รวมทั้ง ยังได้รับการจัดอันดับให้เป็น 1 ใน 3 สายการบินที่ให้บริการภาคพื้นที่ยอดนิยมยอดเยี่ยมของโลก (World's Best Airport Services) และ 1 ใน 3 สายการบินที่ให้บริการที่นั่งชั้นประหยัดยอดเยี่ยม (Best Economy Class Airline Seats) ซึ่งรางวัลทั้งหลายนี้แสดงให้เห็นถึงมาตรฐานการบริการในระดับพรีเมียมและมาตรฐานความปลอดภัยระดับสากล

ในไตรมาส 2 ซึ่งปกติเป็นช่วงนอกฤดูการท่องเที่ยว บริษัทฯ มีปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนถึง 21.9% โดยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้น 7.1% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 78.5% สูงกว่าปีก่อนซึ่งเท่ากับ 69.0% และสูงสุดในรอบ 10 ปี โดยมีจำนวนเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน 97 ลำ เพิ่มขึ้น 2 ลำ เมื่อเทียบกับ ณ สิ้นปี 2559 จากการรับมอบเครื่องบินเช่าการเงินแบบแอร์บัส A350-900XWB ทั้งนี้ มีการบริหารจัดการการใช้ประโยชน์ของเครื่องบินได้อย่างมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง Aircraft Utilization เพิ่มขึ้น 4.5% และมีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 5.87 ล้านคน สูงกว่าปีก่อน 14.9%

ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในไตรมาส 2 ของปี 2560 บริษัทฯ ขาดทุนจากการดำเนินงานลดลงจากปีก่อน 13.5% มีรายได้รวมทั้งสิ้น 45,182 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนประมาณ 9.6% สาเหตุสำคัญเนื่องจากรายได้จากค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกินเพิ่มขึ้นจากปริมาณการขนส่งผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นถึง 21.9% ถึงแม้จะมีรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยลดลงจากการแข่งขันด้านราคาที่ยืดหยุ่นตาม ประกอบกับรายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์เพิ่มขึ้นจากภาคการส่งออกที่ฟื้นตัวดีขึ้นจากปีก่อน รวมทั้งรายได้การบริการอื่นๆ เพิ่มขึ้นสาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากค่าธรรมเนียมของฝ่ายช่างเพิ่มขึ้น ในขณะที่มีค่าใช้จ่ายรวม 46,724 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 8.6% เนื่องจากค่าน้ำมันเครื่องบินเพิ่มขึ้น 527 ล้านบาท (4.5%) จากราคาน้ำมันเฉลี่ยที่เพิ่มขึ้น 20.1% ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันเพิ่มขึ้น 3,390 ล้านบาท (11.3%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้ที่เพิ่มขึ้นตามปริมาณการผลิต และปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยานเพิ่มขึ้น

ในไตรมาสนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียวประกอบด้วย ประมาณการค่าซ่อมแซม เพื่อเตรียมสภาพเครื่องบินเข้าดำเนินงานก่อนการส่งมอบคืน จำนวน 275 ล้านบาท สாரองค่าใช้จ่ายในการสนับสนุน การเปลี่ยนแปลงตามแผนปฏิรูปจำนวน 300 ล้านบาท ผลขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงส่วนได้เสียในเงินลงทุนจำนวน 428 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการลดสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) และรับรู้ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบินจำนวน 390 ล้านบาท นอกจากนี้ยังมีขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา ต่างประเทศ 2,431 ล้านบาท ส่งผลให้บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีขาดทุนสุทธิ 5,208 ล้านบาท โดยเป็นขาดทุนสุทธิ ส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 5,211 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 2.39 บาท ขาดทุนสูงกว่าปีก่อน 1.05 บาท (78.4%)

ทั้งนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงส่วนได้เสียในเงินลงทุน และผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์และเครื่องบิน (EBITDA) จำนวน 3,211 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 451 ล้านบาท (12.3%) โดยมี EBITDA Margin เท่ากับ 7.1% เปรียบเทียบกับปีก่อนที่เท่ากับ 8.9%

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานไตรมาส 2 ปี 2560

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

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) - งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	เม.ย.-มิ.ย.			
	2560	2559	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	45,182	41,243	+3,939	+9.6
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	36,601	33,508	+3,093	+9.2
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	4,772	4,392	+380	+8.7
- รายได้การบริการอื่นๆ	3,109	2,842	+267	+9.4
- อื่นๆ	700	501	+199	+39.7
ค่าใช้จ่ายรวม	46,724	43,025	+3,699	+8.6
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	12,279	11,752	+527	+4.5
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	33,383	29,993	+3,390	+11.3
- ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ	1,062	1,280	-218	-17.0
ขาดทุนจากการดำเนินงาน	(1,542)	(1,782)	+240	+13.5
หัก ประมาณการค่าซ่อมแซมเครื่องบินเข้าดำเนินงาน	275	-	+275	-
หัก ค่าใช้จ่ายในการสนับสนุนการเปลี่ยนแปลงตามแผนปฏิรูป	300	427	-127	-29.7
หัก ขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงส่วนได้เสียในเงินลงทุน	428	-	+428	-
หัก ผลขาดทุนจากการค้ำของสินทรัพย์และเครื่องบิน	390	1,873	-1,483	-79.2
บวก กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(2,431)	595	-3,026	-508.6
ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้	(5,366)	(3,487)	-1,879	-53.9
ขาดทุนสุทธิ	(5,208)	(2,915)	-2,293	-78.7
ขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(5,211)	(2,921)	-2,290	-78.4
ขาดทุนต่อหุ้น (บาท)	(2.39)	(1.34)	-1.05	-78.4
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ				
EBITDA (ล้านบาท)	3,211	3,662	-451	-12.3
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	5.87	5.11	+0.76	+14.9
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	21,666	20,237	+1,429	+7.1
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านคน-กิโลเมตร)	17,004	13,953	+3,051	+21.9
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	78.5	69.0	+9.5	+9.5
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/คน-ก.ม.)	2.12	2.38	-0.26	-10.9
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	934	848	+86	+10.1
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	559	498	+61	+12.2
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (%)	59.8	58.7	+1.1	+1.1
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง (พันกก.)	154,175	138,385	+15,790	+11.4
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/ตัน-ก.ม.)	8.00	8.32	-0.32	-3.8
เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 30 มิ.ย. (ลำ)	97	94	+3	+3.2
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน (ชั่วโมง)	97,457	92,398	+5,059	+5.5
อัตรการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย (ชั่วโมง/ลำ/วัน)	11.5	11.0	+0.5	+4.5
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย				
1 USD : THB	34.3013	35.2865	-0.9852	-2.8
1 EUR : THB	37.7230	39.8184	-2.0954	-5.3
100 JPY : THB	30.8862	32.7293	-1.8431	-5.6
ราคาน้ำมันเฉลี่ย (USD/BBL)	67.49	56.21	+11.28	+20.1

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

รายได้

ในไตรมาส 2 ของปี 2560 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวมเพิ่มขึ้น 3,939 ล้านบาท (9.6%) โดยมีรายละเอียดของรายได้ดังนี้

- **รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน**

รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน เพิ่มขึ้น 3,093 ล้านบาท (9.2%) เป็นผลมาจาก

- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร เพิ่มขึ้น 21.9% คิดเป็นเงินประมาณ 7,260 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นในทุกเส้นทางบิน โดยเฉพาะเส้นทางสายยุโรป และสายเหนือ ในขณะที่บริษัทฯ มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเพียง 7.1% ส่งผลให้อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 78.5% สูงกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ย 69.0%

- รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) ลดลง 0.26 บาท/RPK (10.9%) หรือประมาณ 4,420 ล้านบาท ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการแข็งค่าของเงินบาท โดยเฉพาะเมื่อเทียบกับสกุลเงินที่เป็นรายได้หลักได้แก่ เงินยูโร และเงินเยน ทำให้รายได้เมื่อคิดเป็นเงินบาทลดลง หากไม่รวมผลของอัตราแลกเปลี่ยนที่มีผลให้รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยลดลง 0.05 บาท/RPK หรือประมาณ 800 ล้านบาท รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยจะลดลงประมาณ 8.8% หรือประมาณ 3,570 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการแข่งขันที่รุนแรง และการปรับลดอัตราค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมัน (Fuel Surcharge)

- **รายได้ค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์**

รายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์ เพิ่มขึ้น 380 ล้านบาท (8.7%) เป็นผลจากปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) เพิ่มขึ้น 12.2% คิดเป็นเงินประมาณ 510 ล้านบาท จากภาคการส่งออกที่ฟื้นตัวดีขึ้นต่อเนื่องมากจากปีก่อน โดยตลาดที่ขยายตัวได้ดี ได้แก่ อาเซียน-5 จีน ญี่ปุ่น กลุ่มประเทศ CLMV และสหรัฐอเมริกา แม้จะมีรายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าประกันภัย) เท่ากับ 8.00 บาท ลดลง 0.32 บาท (3.8%) ก็ตาม โดยมีอัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ย 59.8% สูงกว่าปีก่อนที่เฉลี่ย 58.7%

- **รายได้การบริการอื่น ๆ** ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจ ได้แก่ การบริการภาคพื้น การบิน การบริการคลังสินค้า และรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่นๆ เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 267 ล้านบาท (9.4%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากการบินบริการซ่อมบำรุงอากาศยานและรายได้จากการให้บริการด้านคลังสินค้าที่เพิ่มขึ้นจากปริมาณการขนส่งสินค้าที่สูงกว่าปีก่อน ในขณะที่รายได้จากการบริการภาคพื้น ต่ำกว่าปีก่อนจากจำนวนเที่ยวบินของสายการบินลูกค้าต่ำกว่าปีก่อน

- **รายได้อื่นๆ** เพิ่มขึ้น 199 ล้านบาท (39.7%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้ค่าปรับจากการส่งมอบเครื่องบิน A350-900XWB จำนวน 2 ลำ ค่าเช่าจำนวนประมาณ 355 ล้านบาท

ค่าใช้จ่าย

ในไตรมาส 2 ปี 2560 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวมเพิ่มขึ้น 3,699 ล้านบาท (8.6%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- **ค่าน้ำมันเครื่องบิน** เพิ่มขึ้น 527 ล้านบาท (4.5%) สาเหตุหลักจากราคาน้ำมันเฉลี่ยสูงกว่าปีก่อน 20.1% ประกอบกับการขยายการผลิต ทำให้มีปริมาณการใช้น้ำมันเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันในไตรมาสนี้ต่ำกว่าปีก่อนถึง 94.4% ประกอบกับเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐแข็งค่าขึ้นทำให้ค่าน้ำมันเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทลดลงบางส่วน

- **ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน** เพิ่มขึ้น 3,390 ล้านบาท (11.3%) โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	เม.ย.-มิ.ย.					
	2560	% ของ	2559	% ของ	เปลี่ยนแปลง	
		ค่าใช้จ่าย		ค่าใช้จ่าย	ล้านบาท	%
	รวม	รวม	รวม			
ค่าใช้จ่าย						
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	7,545	22.6	7,125	23.7	+420	+5.9
ค่าบริการการบิน	5,255	15.8	4,704	15.7	+551	+11.7
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	1,377	4.1	1,311	4.4	+66	+5.0
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	4,544	13.6	3,270	10.9	+1,274	+39.0
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	4,222	12.7	4,528	15.1	-306	-6.8
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	2,673	8.0	2,506	8.4	+167	+6.7
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	2,172	6.5	1,872	6.2	+300	+16.0
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	2,712	8.1	2,159	7.2	+553	+25.6
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	124	0.4	146	0.5	-22	-15.1
ค่าใช้จ่ายอื่น	2,579	7.7	2,174	7.2	+405	+18.6
ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	180	0.5	198	0.7	-18	-9.1
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	33,383	100.0	29,993	100.0	+3,390	+11.3

- **ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน** ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายบุคลากร ผลประโยชน์พนักงาน ค่าตอบแทนผู้บริหาร และกรรมการเพิ่มขึ้น 420 ล้านบาท (5.9%) สาเหตุหลักเกิดจากในไตรมาสเดียวกันของปีก่อนปรับลดภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานสำหรับพนักงานที่เข้าโครงการ MSP ปี 2558 และพนักงานที่เข้าโครงการ Golden Handshake ที่มีผล 1 มี.ค.59 และพนักงานที่เข้าโครงการ MSP ปี 2559 ที่มีผล 1 มิ.ย. และ 1 ก.ค.59 หากไม่รวมรายการดังกล่าวค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานจะใกล้เคียงกับปีก่อน

- **ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน** ประกอบด้วย ค่าบริการการบิน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ และค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป เพิ่มขึ้น 917 ล้านบาท (11.6%) สาเหตุหลักเกิดจากปริมาณการผลิตและปริมาณการขนส่งที่สูงกว่าปีก่อน

- ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยานเพิ่มขึ้น 1,274 ล้านบาท (39.0%) สาเหตุหลักเกิดจากการปริมาณการผลิตที่เพิ่มขึ้น การประมาณการค่าซ่อมแซมเครื่องบินตามสภาพการบินและเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องบิน และค่าซ่อมบำรุงเพื่อเตรียมสภาพเครื่องบินก่อนการส่งมอบคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงาน (Return Condition) ประกอบกับการส่งซ่อมอะไหล่เครื่องยนต์ที่มีอายุการใช้งานจำกัด (Life Limited Parts) และอัตราค่าซ่อมบำรุงสูงกว่าปีก่อน

- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ต่ำกว่าปีก่อน 306 ล้านบาท (6.8%) เป็นผลจากมีเครื่องบินและที่นั่งเครื่องบิน ประกอบกับทรัพย์สินอื่นที่มีการคิดค่าเสื่อมราคาเต็มจำนวนแล้ว

- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ เพิ่มขึ้น 167 ล้านบาท (6.7%) เนื่องจากรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงานเพิ่มขึ้นในระหว่างปี 2559 ได้แก่เครื่องบิน A350-900XWB จำนวน 2 ลำ ถึงแม้ว่าจะมีการส่งคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงาน B777-200 จำนวน 2 ลำ ในเดือนธันวาคม 2559 และ มกราคม 2560 ก็ตาม

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา เพิ่มขึ้น 553 ล้านบาท (25.6%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายสำรองที่นั่งเพิ่มขึ้นทั้งจากจำนวนการสำรองที่นั่งเพิ่มขึ้นตามจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นและอัตราค่าบริการที่เพิ่มขึ้น

- ค่าใช้จ่ายอื่น เพิ่มขึ้น 405 ล้านบาท (18.6%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าจ้างแรงงานภายนอกเพิ่มขึ้น

- ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม ลดลง 18 ล้านบาท (9.1%) โดยมีรายละเอียดดังนี้

- บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) กำไร 56 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 12 ล้านบาท
- บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด กำไร 5 ล้านบาท ลดลง 1 ล้านบาท
- บริษัท โรงแรมรอยัลออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) กำไร 4 ล้านบาท ลดลง 5 ล้านบาท
- บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด กำไร 5 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 5 ล้านบาท
- บริษัท คริวการบินภูเก็ต จำกัด มีกำไร 11 ล้านบาท ลดลง 2 ล้านบาท
- บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ขาดทุน 261 ล้านบาท ขาดทุนลดลงจากปีก่อน 9 ล้านบาท

- ต้นทุนทางการเงิน -สุทธิ ลดลง 218 ล้านบาท (17.0%) สาเหตุหลักเกิดจากเงินกู้ยืมทั้งระยะสั้นและระยะยาวเฉลี่ยต่ำกว่าปีก่อน และการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุลหลักของหนี้สินระยะยาว โดยเฉพาะเงินยูโรทำให้ค่าใช้จ่ายเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทมียอดลดลง ประกอบกับเป็นผลจากการบริหารเงินสด และการปรับโครงสร้างทางการเงิน

ประมาณการค่าซ่อมแซมเครื่องบินเช่าดำเนินงาน จำนวน 275 ล้านบาท เป็นการสำรองค่าซ่อมบำรุงเพื่อเตรียมสภาพเครื่องบินก่อนการส่งมอบคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงาน (Return Condition) A330-300 จำนวน 2 ลำ เพิ่มเติมเนื่องจากการคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงานก่อนกำหนด

สำรองค่าใช้จ่ายในการสนับสนุนการเปลี่ยนแปลงตามแผนปฏิรูป จำนวน 300 ล้านบาท เป็นการสำรองเงินตอบแทนพิเศษให้แก่พนักงานในการสนับสนุนการเปลี่ยนแปลงตามแผนปฏิรูปองค์กร

ขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงส่วนได้เสียในเงินลงทุน จำนวน 428 ล้านบาท เป็นการรับรู้ผลขาดทุนจากการเปลี่ยนสัดส่วนการถือครองหุ้นในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) จากร้อยละ 39.20 เป็นร้อยละ 21.57 (รายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.27.2)

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน จำนวน 390 ล้านบาท ลดลง 1,483 ล้านบาท (79.2%) ประกอบด้วย

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน 343 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 1,412 ล้านบาท โดยในไตรมาสนี้ตั้งสำรองด้อยค่าเพิ่มขึ้นของเครื่องบินที่ปลดระวางและรอการขายรวม 11 ลำ ประกอบด้วย A340-600 6 ลำ A340-500 2 ลำ B747-400 Freighter 2 ลำ และ B737-400 1 ลำ รวมจำนวนประมาณ 136 ล้านบาท ในขณะที่ช่วงเดียวกันของปีก่อนมีการตั้งสำรองด้อยค่าเพิ่มขึ้นของเครื่องบินที่ปลดระวางและรอขายรวม 14 ลำ จำนวน 1,430 ล้านบาท ประกอบกับตั้งสำรองด้อยค่าของเครื่องยนต์สำหรับเครื่องบิน A340-500 และ A340-600 ต่ำกว่าปีก่อนจำนวน 118 ล้านบาท
- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ 47 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 71 ล้านบาท เกิดจากการตั้งสำรองด้อยค่าอะไหล่ที่เสียหายและไม่สามารถซ่อมแซมได้ต่ำกว่าปีก่อน

ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 2,431 ล้านบาท ประกอบด้วย ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Loss) 2,531 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการปรับยอดเงินกู้ โดยเฉพาะเงินสกุลยูโรที่อ่อนค่าลง ณ วันสิ้นงวดเมื่อเปรียบเทียบกับ ณ สิ้นไตรมาส 1 ของปี 2560 และการปรับสินทรัพย์หนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวด และกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Gain) 100 ล้านบาท

สรุปผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ครึ่งปีแรกของปี 2560 (1 มกราคม - 30 มิถุนายน 2560)
 ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) - งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มิ.ย.			
	2560	2559	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	94,985	91,426	+3,559	+3.9
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	78,064	75,553	+2,511	+3.3
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	9,629	8,804	+825	+9.4
- รายได้ค่าบริการอื่นๆ	6,078	6,124	-46	-0.8
- อื่นๆ	1,214	945	+269	+28.5
ค่าใช้จ่ายรวม	93,660	86,029	+7,631	+8.9
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	25,124	22,593	+2,531	+11.2
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	66,245	60,816	+5,429	+8.9
- ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ	2,291	2,620	-329	-12.6
กำไรจากการดำเนินงาน	1,325	5,397	-4,072	-75.4
หัก ประมาณการค่าซ่อมแซมเครื่องบินเช่าดำเนินงาน	458	1,153	-695	-60.3
หัก สำรองค่าใช้จ่ายในการสนับสนุนการเปลี่ยนแปลงตามแผนปฏิรูป	600	427	+173	+40.5
หัก ขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงส่วนได้เสียในเงินลงทุน	428	-	+428	-
หัก ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน	1,407	2,047	-640	-31.3
บวก ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(870)	(86)	-784	-911.6
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	(2,438)	1,684	-4,122	-244.8
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	(2,039)	3,095	-5,134	-165.9
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(2,054)	3,078	-5,132	-166.7
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	(0.94)	1.41	-2.35	-166.7
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ				
EBITDA (ล้านบาท)	11,061	15,711	-4,650	-29.6
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	12.39	11.02	+1.37	+12.4
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	44,094	41,713	+2,381	+5.7
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านคน-กิโลเมตร)	35,568	30,590	+4,978	+16.3
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	80.7	73.3	+7.4	+7.4
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/คน-ก.ม.)	2.17	2.45	-0.28	-11.4
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	1,889	1,738	+151	+8.7
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	1,121	1,006	+115	+11.4
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (%)	59.4	57.9	+1.5	+1.5
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง (พันกก.)	309,624	279,011	+30,613	+11.0
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/ตัน-ก.ม.)	8.04	8.25	-0.21	-2.5
เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 30 มิ.ย. (ลำ)	97	94	+3	+3.2
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน (ชั่วโมง)	200,155	190,267	+9,888	+5.2
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย (ชั่วโมง/ลำ/วัน)	11.9	11.2	+0.7	+6.3
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย				
1 USD : THB	34.7082	35.4758	-0.7676	-2.2
1 EUR : THB	37.5685	39.5548	-1.9863	-5.0
100 JPY : THB	30.9022	31.7903	-0.8881	-2.8
ราคาน้ำมันเฉลี่ย (USD/BBL)	68.65	51.80	+16.85	+32.5

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

งวดครึ่งปีแรกของปี 2560 บริษัทฯ และบริษัทย่อยกำไรจากการดำเนินงาน 1,325 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 4,072 ล้านบาท (75.4%)

รายได้รวมเพิ่มขึ้น 3,559 ล้านบาท (3.9%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากกิจการขนส่งเพิ่มขึ้น 3,336 ล้านบาท (4.0%) โดยในส่วนของรายได้จากค่าโดยสารและน้ำมันที่ส่วนเกินเพิ่มขึ้น 3.3% มีสาเหตุหลักจากปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่ม 16.3% ถึงแม้ว่าจะมีรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) ต่ำกว่าปีก่อน 11.4% จากสภาพการแข่งขันที่รุนแรงในอุตสาหกรรมการบิน และการปรับลดอัตราค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันตามราคาน้ำมันที่ลดลง ส่วนรายได้จากค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์เพิ่มขึ้น 9.4% มีสาเหตุหลักจากปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) เพิ่มขึ้นจากภาคการส่งออกที่ปรับตัวดีขึ้นต่อเนื่องจากปีก่อน อย่างไรก็ตาม มีรายได้จากการให้บริการอื่นๆ ลดลงจากปีก่อนสาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากการบริการภาคพื้นต่ำกว่าปีก่อนจากจำนวนเที่ยวบินของสายการบินลูกต่ำกว่าปีก่อน แต่มีรายได้จากการให้บริการคลังสินค้าเพิ่มขึ้นจากปริมาณการขนส่งสินค้าที่สูงกว่าปีก่อน นอกจากนี้ รายได้อื่นๆ เพิ่มขึ้นจากรายได้ค่าปรับจากการส่งมอบเครื่องบิน A350-900XWB จำนวน 2 ลำ ค่าเช่า

ค่าใช้จ่ายรวมเพิ่มขึ้น 7,631 ล้านบาท (8.9%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าน้ำมันเครื่องบินที่เพิ่มขึ้นตามราคาน้ำมันที่ปรับเพิ่มขึ้น และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมันเพิ่มขึ้นตามปริมาณการผลิต และปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยานเพิ่มขึ้น

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีกำไรจากการดำเนินงาน 1,325 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนกำไร 5,397 ล้านบาท นอกจากนี้ มีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียว ได้แก่

- ประมาณการค่าซ่อมแซมเครื่องบินเช่าดำเนินงาน จำนวน 458 ล้านบาท เป็นการสำรองค่าซ่อมบำรุงเพื่อเตรียมสภาพเครื่องบินก่อนการส่งมอบคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงาน (Return Condition) A330-300 จำนวน 2 ลำเพิ่มเติมเนื่องจากการคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงานก่อนกำหนด ในขณะที่ปีก่อนเป็นประมาณการค่าซ่อมใหญ่เครื่องยนต์ของเครื่องบินเช่าดำเนินงานตามสภาพการบินและเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องบิน

- สำรองค่าใช้จ่ายในการสนับสนุนการเปลี่ยนแปลงตามแผนปฏิรูป จำนวน 600 ล้านบาท เป็นการสำรองเงินตอบแทนพิเศษให้แก่พนักงานในการสนับสนุนการเปลี่ยนแปลงตามแผนปฏิรูปองค์กร ในขณะที่ปีก่อนเป็นค่าตอบแทนพนักงานในโครงการ MSP

- ขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงส่วนได้เสียในเงินลงทุน จำนวน 428 ล้านบาท เป็นการรับรู้ผลขาดทุนจากการเปลี่ยนสัดส่วนการถือครองหุ้นในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) จากร้อยละ 39.20 เป็นร้อยละ 21.57 (รายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.27.2)

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบินลดลง 640 ล้านบาท (31.3%) สาเหตุหลักเกิดจากในปีนี้ตั้งสำรองด้อยค่าเพิ่มขึ้นของเครื่องบินที่ปลดระวางและรอขายจำนวน 14 ลำ รวม 995 ล้านบาท และตั้งสำรองด้อยค่าของเครื่องยนต์สำหรับเครื่องบิน A340-500 และ A340-600 จำนวน 207 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนตั้งสำรองด้อยค่าของเครื่องบิน ที่ปลดระวาง 15 ลำ รวมจำนวน 1,512 ล้านบาท และเครื่องยนต์ 325 ล้านบาท

- ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 870 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการอ่อนค่าของเงินบาท โดยเฉพาะเงินสกุลยูโร ณ 30 มิถุนายน 2560 เมื่อเทียบกับ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 ในขณะที่ปีก่อนมีขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 86 ล้านบาท

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีขาดทุนสุทธิ 2,039 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนกำไร 3,095 ล้านบาท โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 2,054 ล้านบาท ขาดทุนต่อหุ้น 0.94 บาท เปรียบเทียบกับปีก่อนที่กำไรต่อหุ้น 1.41 บาท

EBITDA 6 เดือนแรกของปี 2560 ลดลง 4,650 ล้านบาท (29.6%) โดยมี EBITDA Margin 11.6% ลดลงจากปีก่อนที่เท่ากับ 17.2%

3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มิ.ย.	
	2560	2559
เครื่องบิน	8,527	1,970
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	157	106
รวม	8,684	2,076

ในไตรมาส 2 ของปี 2560 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 7,822 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 6,702 ล้านบาท เนื่องจากในไตรมาสนี้รับมอบเครื่องบินเข้าการเงิน A350-900XWB จำนวน 2 ลำ ในขณะที่ปีก่อนไม่มีการรับมอบเครื่องบิน โดยรายจ่ายเพื่อการลงทุนในไตรมาสนี้ประกอบด้วย

- การลงทุนในเครื่องบิน จำนวน 7,715 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็นการรับมอบเครื่องบินเข้าการเงิน A350-900XWB จำนวน 2 ลำ ประมาณ 6,243 ล้านบาท และการจ่ายเงินล่วงหน้าค่าเครื่องบิน A350-900XWB และเครื่องยนต์ TrentXWB สำหรับเครื่องบิน A350-900 XWB รวมประมาณ 1,128 ล้านบาท

- การลงทุนในสินทรัพย์ถาวรอื่น ๆ จำนวน 107 ล้านบาท

ทั้งนี้ เมื่อรวมกับรายจ่ายลงทุนในไตรมาส 1 ของปี 2560 ซึ่งมีจำนวน 862 ล้านบาท ทำให้งวดหกเดือนแรกของปี 2560 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุนรวม 8,684 ล้านบาท

การจัดหาเงินทุน

ในงวดหกเดือนแรกของปี 2560 บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดหาเงินทุนจากเงินกู้ยืมระยะสั้น และระยะยาว รวมทั้งสิ้น 22,443 ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. การเบิกรับเงินกู้ต่อจากกระทรวงการคลังในรูปการออกตราสาร Euro Commercial Paper (ECP) ในสกุลเงินตราต่างประเทศ และเบิกใช้วงเงินสินเชื่อหมุนเวียนจากสถาบันการเงินในประเทศเพื่อขยายระยะเวลา (Roll-over) เงินกู้ระยะสั้นที่ครบกำหนด และใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงานรวมทั้งสิ้น 6,266 ล้านบาท

2. การจัดหาเงินกู้ระยะยาวด้วยวิธีการเช่าซื้อ โดยใช้เครื่องบินเป็นหลักทรัพย์ค้ำประกันเพื่อชำระค่าเครื่องบิน A350-900XWB จำนวน 2 ลำ รวมประมาณ 8,177 ล้านบาท

3. การออกหุ้นกู้ จำนวน 8,000 ล้านบาท ในเดือน มิถุนายน 2560 เพื่อชำระคืนหุ้นกู้ที่ครบกำหนดชำระและ/หรือคืนเงินกู้ของบริษัทฯ ที่มีต้นทุนทางการเงินสูงกว่า ลงทุนในสินทรัพย์ และใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในบริษัทฯ

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มิ.ย.	
	2560	2559
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	14,887	13,025
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(1,931)	(1,746)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(4,498)	(16,612)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน ของเงินสดและเงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น(ลดลง)	(49)	(43)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง)	8,409	(5,376)

ในงวดหกเดือนแรกของปี 2560 บริษัทฯ มีเงินสดสุทธิจากการดำเนินงานจำนวน 14,887 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน 1,862 ล้านบาท และมีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 4,498 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 12,114 ล้านบาท จากการชำระคืนเงินกู้ทั้งระยะสั้น ระยะยาว และหุ้นกู้ลดลงกว่าปีก่อน ถึงแม้ว่าบริษัทฯ จะมีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนเพิ่มขึ้นจากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ก็ตาม เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2560 เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 จำนวน 8,409 ล้านบาท

เครื่องบิน

ในไตรมาส 2 ของปี 2560 บริษัทฯ รับมอบเครื่องบิน A350-900XWB จำนวน 2 ลำ ในขณะที่ไม่มีการปลดประจำการเครื่องบินเพิ่มเติม ทำให้จำนวนเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน ณ 30 มิถุนายน 2560 มีจำนวน 97 ลำ (รวมเครื่องบิน A320-200 จำนวน 20 ลำซึ่งใช้ดำเนินงานโดยบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด) มากกว่า ณ สิ้นปี 2559 จำนวน 2 ลำ นอกจากนี้ ในไตรมาสนี้ บริษัทฯ ได้ขายเครื่องบิน B747-400 ที่ปลดระวางแล้ว เป็นจำนวน 2 ลำ ทำให้เหลือเครื่องบินปลดระวางและรอการขาย ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2560 จำนวน 22 ลำ

สินทรัพย์

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2560 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมเพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2559 จำนวน 8,676 ล้านบาท (3.1%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	30 มิ.ย. 2560		31 ธ.ค. 2559		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์ รวม	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์ รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	21,799	7.5	13,390	4.7	+8,409	+62.8
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	33,993	11.6	33,662	11.9	+331	+1.0
สินทรัพย์หมุนเวียน	55,792	19.1	47,052	16.6	+8,740	+18.6
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์						
เครื่องบินและเครื่องขนต่อะไหล่จ่ายล่วงหน้า	7,084	2.4	9,647	3.4	-2,563	-26.6
เครื่องบิน	42,106	14.4	44,686	15.8	-2,580	-5.8
เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า	119,750	41.0	112,917	39.9	+6,833	+6.1
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	9,834	3.4	10,228	3.6	-394	-3.9
งานระหว่างทำ	255	0.1	371	0.1	-116	-31.3
ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุง	13,695	4.7	13,872	4.9	-177	-1.3
เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	2,860	1.0	3,170	1.1	-310	-9.8
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	195,584	67.0	194,891	68.8	+693	+0.4
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้ขาย	10,379	3.6	12,322	4.4	-1,943	-15.8
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ	30,045	10.3	28,859	10.2	+1,186	+4.1
รวมสินทรัพย์	291,800	100.0	283,124	100.0	+8,676	+3.1

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 55,792 ล้านบาท หรือคิดเป็น 19.1% ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2559 จำนวน 8,740 ล้านบาท (18.6%) โดยมีสาเหตุหลักเกิดจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น 8,409 ล้านบาท (62.8%) จากเงินสดรับจากการออกหุ้นกู้จำนวน 8,000 ล้านบาท เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2560

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สุทธิ มีจำนวน 195,584 ล้านบาท หรือคิดเป็น 67.0% ของสินทรัพย์ทั้งหมดเพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2559 เป็นจำนวน 693 ล้านบาท (0.4%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากการรับมอบเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า A350-900XWB จำนวน 2 ลำ ในไตรมาส 2 ของปี 2560 ถึงแม้ว่าการคิดค่าเสื่อมราคาตามปกติจะทำให้สินทรัพย์ลดลงก็ตาม

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย มีจำนวน 10,379 ล้านบาท หรือคิดเป็น 3.6% ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2559 เป็นจำนวน 1,943 ล้านบาท (15.8%) สาเหตุหลักเกิดจากการตั้งสำรองด้อยค่าของเครื่องบินและเครื่องขนต่อะไหล่เพิ่มขึ้นในงวดหกเดือนนี้ ประกอบกับขายเครื่องบินจำนวน 3 ลำ โดยเป็นเครื่องบิน A330-300 จำนวน 1 ลำ และ B747-400 จำนวน 2 ลำ รวมทั้งเครื่องขนต่อะไหล่ A340-500 จำนวน 1 เครื่องยนต์

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 30,045 ล้านบาท หรือคิดเป็น 10.3% ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 จำนวน 1,186 ล้านบาท (4.1%) สาเหตุหลักเกิดจาก

- เงินลงทุนในบริษัทร่วมลดลง 825 ล้านบาท สาเหตุหลักจากเงินลงทุนในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ที่ลดลง 805 ล้านบาท (43.3%) จากสัดส่วนการถือหุ้นที่ลดลง ประกอบกับผลการดำเนินงานที่ขาดทุนในงวดหกเดือนแรกของปี 2560

- ค่าใช้จ่ายรอการตัดบัญชีเพิ่มขึ้น 620 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายในโครงการปรับปรุงเครื่องบินเช่าดำเนินงานแบบโบอิง 787-8 จำนวน 6 ลำโดยการติดตั้ง Crew Rest และอุปกรณ์ In-flight Connectivity
- การเพิ่มขึ้นของเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่า (Maintenance Reserve) จำนวน 1,072 ล้านบาท ตามประมาณการหนี้สินระยะยาวที่บริษัทได้ประมาณเพิ่มขึ้นในส่วนค่าซ่อมแซมเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงานตามสภาพการบิน และเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องบิน ทั้งนี้ บริษัทสามารถนำค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้นตามประมาณการหนี้สินดังกล่าวไปเบิกคืนจากผู้ให้เช่าได้ตามเงื่อนไขที่ปรากฏในสัญญาเช่า

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) ในงวดหกเดือนแรกของปี 2560 เท่ากับร้อยละ -0.03 เปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ซึ่งเท่ากับร้อยละ 1.49

หนี้สิน

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2560 หนี้สินรวมของ บริษัทฯ และบริษัทย่อย เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 จำนวน 10,703 ล้านบาท (4.3%) โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	30 มิ.ย. 2560		31 ธ.ค. 2559		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	%ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)	65,408	25.1	64,555	25.9	+853	+1.3
หนี้สินระยะยาว						
หุ้นกู้	66,100	25.4	59,300	23.8	+6,800	+11.5
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	68,499	26.3	64,750	25.9	+3,749	+5.8
เงินกู้ยืมระยะยาว	32,200	12.4	35,933	14.4	-3,733	-10.4
รวมหนี้สินระยะยาว	166,799	64.1	159,983	64.1	+6,816	+4.3
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	28,032	10.8	24,998	10.0	+3,034	+12.1
รวมหนี้สิน	260,239	100.0	249,536	100.0	+10,703	+4.3

หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 29,730 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 25.1 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ 31 ธันวาคม 2559 จำนวน 853 ล้านบาท (1.3%)

หนี้สินระยะยาว (รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 29,730 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 64.1 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้น 6,816 ล้านบาท (4.3%) จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 ส่วนหนึ่งเกิดจากการอ่อนค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุล EUR ณ 30 มิถุนายน 2560 เมื่อเทียบกับ ณ วันสิ้นงวดของปี 2559 ทำให้หนี้สินระยะยาวเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทมีจำนวนเพิ่มขึ้น หากไม่รวมผลของการปรับอัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นงวด จำนวน 1,066 ล้านบาท หนี้สินระยะยาวจะเพิ่มขึ้นจำนวน 5,750 ล้านบาท จากเงินกู้ยืมระยะยาวที่เพิ่มขึ้นจากการออกหุ้นกู้ และหนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบินเพิ่มขึ้นจากการรับมอบเครื่องบิน A350-900XWB จำนวน 2 ลำ ในไตรมาสนี้ ถึงแม้ว่าจะมีการจ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะยาวบางส่วนก็ตาม

- หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 10.8 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้น 3,034 ล้านบาท (12.1%) สาเหตุหลักเกิดจากประมาณการค่าใช้จ่ายค่าซ่อมแซมเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงาน ที่เกี่ยวเนื่องกับค่าซ่อมเครื่องบินตามสภาพการบินและเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องบิน ทั้งนี้บริษัทฯ สามารถนำค่าใช้จ่ายดังกล่าวไปขอคืนจากผู้ให้เช่าได้จากรายการเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่า (Maintenance Reserve)

ณ สิ้นไตรมาส 2 ของปี 2560 บริษัทฯ มีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) เพิ่มขึ้นจาก 5.0 เท่า ณ 31 ธันวาคม 2559 เป็น 5.5 เท่า

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2560 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 31,561 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2559 จำนวน 2,027 ล้านบาท (6.0%) เป็นผลมาจากผลขาดทุนจากการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในช่วงหกเดือนแรกของปีนี้ ส่งผลให้อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity) ลดลงจาก 9.1% ในงวดหกเดือนแรกของปี 2559 เป็น -6.3% ในงวดหกเดือนแรกของปี 2560

4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

แนวโน้มของอุตสาหกรรมการบินโลกคาดว่าจะยังคงมีการเติบโตอย่างต่อเนื่องจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลกทั้งเศรษฐกิจสหรัฐอเมริกา ยุโรป และญี่ปุ่นที่เริ่มฟื้นตัว ในขณะที่เศรษฐกิจจีนยังมีการเติบโตแต่เริ่มส่งสัญญาณภาวะชะลอตัว สำหรับราคาน้ำมันในปีนี้อยู่ปรับตัวสูงขึ้นจากปีก่อนและคาดว่าราคาน้ำมันเฉลี่ยในช่วงครึ่งปีหลังของปี 2560 จะปรับตัวสูงขึ้นจากครึ่งปีแรกเล็กน้อย โดยอยู่ในระดับ 50-57 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ปัจจัยลบอื่นๆ อาทิ เหตุการณ์ก่อการร้าย เหตุการณ์ไม่ปกติในคาบสมุทรเกาหลี ข้อพิพาทในทะเลจีนใต้ แม้จะส่งผลกระทบต่อบ้างแต่ไม่น่าจะเป็นนัยสำคัญ อย่างไรก็ตามการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโดยรวมทำให้การขนส่งสินค้ามีการเติบโตที่สูงขึ้นจากปีก่อน ในขณะที่ปริมาณความต้องการในการเดินทางของผู้โดยสารเพิ่มสูงขึ้น แต่ปริมาณการผลิตที่เพิ่มขึ้นและการแข่งขันที่รุนแรงมากทำให้แนวโน้มของราคาบัตรโดยสารปรับตัวลดลง

อุตสาหกรรมการบินของไทยในช่วง 6 เดือนหลังของปี 2560 มีแนวโน้มที่ดีขึ้นจากสถิติจำนวนนักท่องเที่ยวต่างประเทศที่เดินทางเข้าประเทศไทยในช่วงหกเดือนแรกของปีเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.2 ภายใต้ปัจจัยแวดล้อมทั้งในและต่างประเทศที่ยังเอื้อต่อการเดินทางท่องเที่ยว โดยการเติบโตน่าจะเริ่มเห็นภาพที่ชัดเจนขึ้นในช่วงครึ่งหลังของปี ซึ่งจะมีฤดูกาลท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวจีนในช่วงปิดภาคเรียนและช่วงวันชาติจีน

สำหรับความคืบหน้าของกรณีการแก้ไขปัญหามาตรฐานการบินพลเรือนของไทยนั้น สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้ยื่นเอกสารที่เกี่ยวข้องต่อองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ในการเสนอขอปลดธงแดงแล้วเมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2560 ซึ่งคาดว่าถ้ามีการตอบรับจาก ICAO จะสามารถเข้ามาตรวจประเมินตามหลักเกณฑ์ได้ภายในเดือน กันยายน 2560 นี้

ในช่วง 6 เดือนหลังของปี 2560 บริษัทฯ มีแผนดำเนินงานดังนี้

- เปิดจุดบินใหม่ในเส้นทางกรุงเทพฯ-เวียนนา โดยจะเริ่มทำการบินตั้งแต่วันที่ 16 พฤศจิกายน 2560 จำนวน 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์
- รับเครื่องบินใหม่จำนวน 5 ลำ ประกอบด้วย เครื่องบินแอร์บัส A350-900XWB จำนวน 3 ลำ และเครื่องบินโบอิง B787-9 จำนวน 2 ลำ
- ปลดระวางเครื่องบินเช่าดำเนินงานแอร์บัส A330-300 จำนวน 2 ลำ
- บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามนโยบายรัฐบาลในการส่งเสริมโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ในโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา โดยดำเนินการตั้งคณะทำงานและหน่วยงานรับผิดชอบ

โดยตรงสำหรับโครงการดังกล่าว โดยมีเป้าหมายให้เป็นศูนย์กลางซ่อมบำรุงเครื่องบินที่ทันสมัยที่สุดของเอเชียแปซิฟิก

5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

	ม.ก.-ม.ย.		
	2560	2559	
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)			
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.88	0.78
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)			
อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน	ร้อยละ	1.39	5.90
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ	ร้อยละ	(2.14)	3.38
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	(6.26)	9.12
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	(0.03)	1.49
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)			
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)	เท่า	5.45	5.11
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Total Debt to Equity)	เท่า	8.25	7.38
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	4.68	5.74

ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

อัตราส่วนสภาพคล่อง

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

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)

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

อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Total Debt to Equity)

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

อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย

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