

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับไตรมาส 2 ปี 2561 สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2561 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

## 1. บทสรุปผู้บริหาร

เศรษฐกิจโลกยังขยายตัวได้ดีต่อเนื่อง แม้มีสัญญาณการเติบโตในอัตราที่ชะลอลงเล็กน้อยในบางภูมิภาค อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของภูมิภาคหลักทั่วโลกยังอยู่ในระดับสูง โดยเฉพาะเศรษฐกิจสหรัฐฯ และจีน ในขณะที่เขตยูโรโซน และญี่ปุ่นเริ่มเห็นสัญญาณการเติบโตที่ชะลอลงเล็กน้อย แต่ในภาพรวมเศรษฐกิจโลกยังคงมีพื้นฐานทางเศรษฐกิจที่แข็งแกร่งจากภาวะการค้าโลกที่ยังขยายตัวดี ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกในไตรมาสสองของปี 2561 เฉลี่ยอยู่ที่ 72.1 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล สูงกว่าปีก่อนประมาณร้อยละ 44.8

เศรษฐกิจไทยในไตรมาส 2 ยังขยายตัวจากไตรมาส 1 โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากภาคการส่งออกที่ในเดือน มิถุนายน 2561 เติบโตต่อเนื่องเป็นเดือนที่ 16 ในตลาดสำคัญเกือบทุกตลาด โดยเฉพาะสหรัฐอเมริกาที่มีมูลค่าการส่งออกสูงที่สุดเป็นประวัติการณ์ รวมทั้งการส่งออกไปญี่ปุ่น สหภาพยุโรป และจีนยังขยายตัวได้ดี การลงทุนภาคเอกชนมีสัญญาณฟื้นตัว ประกอบกับภาคการท่องเที่ยวที่ยังขยายตัวได้ดี จากนักท่องเที่ยวชาวจีน ฮองกง อินเดีย และลาว เป็นต้น โดยมีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทยในไตรมาส 2 ของปี 2561 จำนวน 8.9 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 9.9%

ในไตรมาส 2 ของปี 2561 อุตสาหกรรมการบินของโลกยังคงมีแนวโน้มขยายตัว ปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสารยังเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง แต่แนวโน้มการขยายตัวเริ่มลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อน จากข้อมูลของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) แสดงการขยายตัวของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารในช่วงหกเดือนแรกของปี 2561 ที่เท่ากับ 7.0% ต่ำกว่าช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนที่ 7.9% สาเหตุหลักเกิดจากราคาบัตรโดยสารที่ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากปีก่อนจากต้นทุนของสายการบินที่สูงขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งราคาน้ำมันเครื่องบินที่ปรับเพิ่มขึ้นเหนือระดับ 90 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล เป็นครั้งแรกนับตั้งแต่ปี 2557 ส่งผลให้ความต้องการเดินทางของผู้โดยสารชะลอตัวลง โดยสายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเติบโตสูงสุดในขณะที่เส้นทางภายในประเทศอินเดียมีการเติบโตของอัตราการขนส่งผู้โดยสารอยู่ในระดับตัวเลขสองหลักเป็นเดือนที่ 46 ติดต่อกัน ทั้งนี้ ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารรวมทั้งระบบเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 6.1% และมีอัตราการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ย 81.3% ใกล้เคียงกับปีก่อนที่เฉลี่ย 80.7% ในขณะที่การขนส่งสินค้าในภาพรวมยังคงเติบโตจากการปริมาณการค้าโลกที่เพิ่มขึ้น แต่มีแนวโน้มการชะลอตัวลงตั้งแต่กลางปี 2560 ส่งผลให้อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ในงวดหกเดือนแรกของปี 2561 เท่ากับ 44.7% ใกล้เคียงกับปีก่อนที่ 44.8%

ในไตรมาส 2 ของปี 2561 บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามแนวทางการดำเนินงานตามแผนฟื้นฟูธุรกิจปี 2561 ตามกลยุทธ์หลัก 5 กลยุทธ์ ได้แก่ 1) การสร้างกำไรจากการเพิ่มรายได้ ควบคุมต้นทุน และนำรูปแบบธุรกิจของสายการบินต้นทุนต่ำมาประยุกต์ใช้ 2) การปรับปรุงหน่วยธุรกิจให้เป็นศูนย์กำไร (Profit Center) ที่เติบโตแสวงหาโอกาสทางธุรกิจ และบริหารจัดการสินทรัพย์ให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น 3) การปรับปรุงการบริการครบวงจรเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าแต่ละกลุ่มเป้าหมายอย่างเหมาะสม 4) การนำ Digital Application มาเพิ่มประสิทธิภาพและสร้างความสามารถในการแข่งขัน 5) การพัฒนาการบริหารงานบุคคลโดยเน้นโครงสร้างองค์กร วัฒนธรรมองค์กร ภาวะผู้นำและการพัฒนาบุคลากรให้มีความสามารถ โดยมีการดำเนินงานที่สำคัญ ได้แก่

- การพัฒนาประสิทธิภาพในการหารายได้ โดยบริหารจัดการตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารเชิงรุก เพิ่มรายได้จากการขายผ่านตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสาร ยกเว้นระบบการขายผ่านอินเทอร์เน็ตให้สามารถสร้างรายได้เพิ่มขึ้น เพิ่มรายได้จากการขายและบริหารจัดการดูแลลูกค้าภาคองค์กร และเพิ่มศักยภาพการบริหารรายได้และราคาให้สามารถนำระบบการบริหารรายได้และราคามาใช้ในการจัดทำราคาเชิงรุก และสอดคล้องกับการบริหารรายได้

- การลงนามข้อตกลงร่วมทุนก่อตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเถา (MRO) เมื่อวันที่ 22 มิถุนายน 2561 เพื่อเป็นศูนย์กลางการซ่อมบำรุงอากาศยานที่ทันสมัยระดับโลก นอกจากนี้ ยังได้ลงนามความร่วมมือการพัฒนาศูนย์ซ่อมบำรุงเครื่องบินไทยเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2561 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงเครื่องบินไทยแบบครบวงจรซึ่งนอกจากรองรับการซ่อมบำรุงเครื่องบินที่ใช้กับเครื่องบินในฝูงบินของบริษัทฯ แล้วยังสามารถรองรับการซ่อมบำรุงเครื่องบินของสายการบินลูกค้าได้ด้วย

- การจัดทำแผนการจัดหาเครื่องบิน ปี 2561 - 2565 จำนวน 23 ลำ ซึ่งเป็นการจัดหาเพื่อทดแทนเครื่องบินเก่าที่มีอายุใช้งานมากกว่า 20 ปี และจะต้องปลดระวางตามแผนปฏิรูปองค์กร ซึ่งแผนดังกล่าวได้ผ่านการพิจารณาเห็นชอบจากกระทรวงคมนาคมแล้ว และอยู่ระหว่างการนำเสนอต่อคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และคณะรัฐมนตรีต่อไป

- การเพิ่มศักยภาพฝูงบินด้วยการรับมอบเครื่องบินเช่าการเงินแบบแอร์บัส A350-900 รวม 1 ลำ สำหรับให้บริการในเส้นทางข้ามทวีปและเส้นทางภูมิภาค และอยู่ระหว่างดำเนินการติดตั้ง Crew Rest และระบบสื่อสารสนเทศ (In-flight Connectivity : IFC) บนเครื่องบินโบอิง 787-8 จำนวน 2 ลำ โดยได้ดำเนินการแล้วเสร็จในเดือนกรกฎาคม 2561

- การดำเนินการตามแผนการขายอสังหาริมทรัพย์ที่ไม่มีความจำเป็นในการใช้งาน และการขายเงินลงทุนในบริษัทที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจหลัก มีความคืบหน้าต่อเนื่องจากไตรมาสก่อนดังนี้

- ดำเนินการโอนกรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์ที่ขายในไตรมาส 1 ของปี 2561 ได้แก่ อสังหาริมทรัพย์ในประเทศที่จังหวัดแม่ฮ่องสอน และอสังหาริมทรัพย์ต่างประเทศที่เมืองซิดนีย์ ประเทศออสเตรเลีย ในเดือนเมษายน 2561 และอสังหาริมทรัพย์ที่เมืองโคเปนเฮเกนประเทศเดนมาร์กในเดือน มิถุนายน 2561 โดยรับรู้กำไรจากการจำหน่ายสินทรัพย์ทั้งสิ้นจำนวน 632 ล้านบาท

- ดำเนินการโอนกรรมสิทธิ์ในหุ้นในบริษัทโรงแรมรอยัลออกคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) ที่ขายในไตรมาส 1 ของปี 2561 และรับรู้กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุนจำนวน 655 ล้านบาท

นอกจากนี้ จากผลสำเร็จของการดำเนินการปรับปรุงการบริการอย่างต่อเนื่อง ทำให้การบินไทยยังได้รับรางวัลสายการบินยอดเยี่ยมของโลกจากสกายแทร็กซ์ประจำปี 2561 ถึง 3 รางวัล ได้แก่ รางวัลอันดับ 1 สายการบินที่ให้บริการชั้นประหยัดยอดเยี่ยมของโลก (World's Best Economy Class) และรางวัลอันดับ 1 สายการบินที่ให้บริการอาหารสำหรับชั้นประหยัดยอดเยี่ยม (Best Economy Class Onboard Catering) โดยทั้งสองรางวัลได้รับต่อเนื่องเป็นปีที่ 2 นอกจากนี้ยังได้รับรางวัลอันดับ 1 สายการบินที่ให้บริการสปาเลาจน์ยอดเยี่ยมของโลก (World's Best Airline Lounge Spa) ซึ่งได้รับต่อเนื่องกันเป็นปีที่ 4 รวมทั้ง ยังได้รับการจัดอันดับให้เป็น 1 ใน 10

สายการบินที่ดีที่สุดในโลก (World's Best Airline 2018) เป็นต้น ประกอบกับสายการบินไทยสมายล์ ยังได้รับรางวัลใหญ่จาก Trip Advisor ต่อเนื่องเป็นปีที่ 2 ได้แก่สายการบินยอดเยี่ยมอันดับหนึ่งของประเทศไทย (Best Airline in Thailand) และสายการบินยอดเยี่ยมในภูมิภาคเอเชีย (Best Regional Airline in Asia)

ในไตรมาส 2 ของปี 2561 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีจำนวนเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน (ณ 30 มิถุนายน 2561) จำนวน 105 ลำ เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 8 ลำ โดยได้รับมอบเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 1 ลำ ในเดือนพฤษภาคม 2561 มีอัตราการใช้ประโยชน์ของเครื่องบิน (Aircraft Utilization) เท่ากับ 11.5 ชั่วโมง เท่ากับช่วงเดียวกันของปีก่อน มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้น 5.3% ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้น 1.6% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 75.8% ต่ำกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ยที่ 78.5% และมีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 5.90 ล้านคน ใกล้เคียงกับปีก่อน

ในไตรมาส 2 ซึ่งปกติเป็นช่วงนอกฤดูการท่องเที่ยว การแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินยังคงรุนแรง ประกอบกับราคาน้ำมันในตลาดโลกที่เพิ่มสูงขึ้น ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยมีขาดทุนจากการดำเนินงาน (Operating Loss) 2,807 ล้านบาท ขาดทุนสูงกว่าปีก่อน 965 ล้านบาท (52.4%) โดยมีรายได้รวมทั้งสิ้น 47,239 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 2,057 ล้านบาท หรือ 4.6% สาเหตุสำคัญเนื่องจากรายได้จากค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกินเพิ่มขึ้น 244 ล้านบาท (0.7%) จากปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้น 1.6% แต่รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยลดลง 0.9% รายได้จากค่าธรรมเนียมและไปรษณีย์ภัณฑ์เพิ่มขึ้น 665 ล้านบาท (13.9%) และรายได้อื่นๆ เพิ่มขึ้น 1,280 ล้านบาท เกิดจากกำไรจากการขายหุ้นในบริษัท โรงแรมรอยัลล่อคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) จำนวน 655 ล้านบาท และกำไรจากการขายอสังหาริมทรัพย์ทั้งในและต่างประเทศ รวมประมาณ 632 ล้านบาท สำหรับค่าใช้จ่ายรวม 50,046 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3,022 ล้านบาท (6.4%) เนื่องจากค่าน้ำมันเครื่องบินเพิ่มขึ้น 1,873 ล้านบาท (15.3%) จากราคาน้ำมันเฉลี่ยที่เพิ่มขึ้นถึง 36.5% ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันเพิ่มขึ้น 1,158 ล้านบาท (3.4%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน และค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่เพิ่มขึ้น

ในไตรมาสนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียวจากการรับรู้ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบินจำนวน 257 ล้านบาท และขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 431 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการตีมูลค่าทางบัญชี ขาดทุนลดลงจากปีก่อน 2,000 ล้านบาท ส่งผลให้บริษัทฯ และบริษัทย่อยขาดทุนสุทธิ 3,086 ล้านบาท ขาดทุนต่ำกว่าปีก่อน 2,122 ล้านบาท (40.7%) โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 3,098 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 1.42 บาท ขาดทุนต่ำกว่าปีก่อน 0.97 บาท (40.6%)

ทั้งนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงส่วนได้เสียในเงินลงทุน และผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์และเครื่องบิน (EBITDA) จำนวน 2,270 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 941 ล้านบาท (29.3%) โดยมี EBITDA Margin เท่ากับ 4.8% เปรียบเทียบกับปีก่อนที่เท่ากับ 7.1%

## 2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานไตรมาส 2 ปี 2561

งบการเงินรวมสำหรับไตรมาส 2 ของปี 2561 ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อย 5 บริษัท ได้แก่ 1) บริษัท ไทย-อะมาดิอุสเซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด 2) บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด 3) บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด 4) บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด และ 5) บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

หน่วย : ล้านบาท	เม.ย.-มิ.ย.			
	2561	2560	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	47,239	45,182	+2,057	+4.6
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	36,845	36,601	+244	+0.7
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	5,437	4,772	+665	+13.9
- รายได้ค่าบริการอื่นๆ	2,977	3,109	-132	-4.2
- อื่นๆ	1,980	700	+1,280	+182.9
ค่าใช้จ่ายรวม	50,046	47,024	+3,022	+6.4
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	14,152	12,279	+1,873	+15.3
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	34,841	33,683	+1,158	+3.4
- ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ	1,053	1,062	-9	-0.8
ขาดทุนจากการดำเนินงาน	(2,807)	(1,842)	-965	-52.4
หัก ประมาณการค่าซ่อมแซมเครื่องบินเช่าดำเนินงาน	-	275	-275	-100.0
หัก ขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงส่วนได้เสียในเงินลงทุน	-	428	-428	-100.0
หัก ผลขาดทุนจากการค้ำของสินทรัพย์และเครื่องบิน	257	390	-133	-34.1
บวก กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(431)	(2,431)	+2,000	+82.3
ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้	(3,495)	(5,366)	+1,871	+34.9
ขาดทุนสุทธิ	(3,086)	(5,208)	+2,122	+40.7
ขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(3,098)	(5,211)	+2,113	+40.5
ขาดทุนต่อหุ้น (บาท)	(1.42)	(2.39)	+0.97	+40.6
<u>ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ</u>				
EBITDA (ล้านบาท)	2,270	3,211	-941	-29.3
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	5.90	5.87	+0.03	+0.5
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	22,804	21,666	+1,138	+5.3
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านคน-กิโลเมตร)	17,282	17,004	+278	+1.6
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	75.8	78.5	-2.7	-2.7
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/คน-กม.)	2.10	2.12	-0.02	-0.9
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	992	934	+58	+6.2
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	603	559	+44	+7.9
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (%)	60.7	59.8	+0.9	+0.9
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง (พันกก.)	169,193	154,175	+15,018	+9.7
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/ตัน-กม.)	8.47	8.00	+0.47	+5.9
เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 30 มิ.ย. (ลำ)	105	97	+8	+8.2
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน (ชั่วโมง)	103,423	97,457	+5,966	+6.1
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย (ชั่วโมง/ลำ/วัน)	11.5	11.5	-	-
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย				
1 USD : THB	31.9167	34.3013	-2.3846	-7.0
1 EUR : THB	38.0517	37.7230	+0.3287	+0.9
100 JPY : THB	29.2525	30.8862	-1.6337	-5.3
ราคาน้ำมันเฉลี่ย (USD/BBL)	92.30	67.60	+24.70	+36.5

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

## รายได้

ในไตรมาส 2 ของปี 2561 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวมจำนวน 47,239 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,057 ล้านบาท (4.6%) โดยมีรายละเอียดของรายได้ดังนี้

- รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน

รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินจำนวน 36,845 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 244 ล้านบาท (0.7%) เป็นผลมาจาก

- รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) ลดลง 0.02 บาท/RPK (0.9%) หรือประมาณ 346 ล้านบาท นอกจากนี้ผลการแข็งค่าของเงินบาทโดยเฉพาะเมื่อเทียบกับสกุลเงินที่เป็นรายได้หลัก ได้แก่ เงินเยน ดอลลาร์สหรัฐฯ ดอลลาร์ออสเตรเลีย ทำให้รายได้เมื่อคิดเป็นเงินบาทลดลง หากไม่รวมผลของอัตราแลกเปลี่ยนที่มีผลให้รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยลดลง 0.07 บาท/RPK (3.3%) หรือประมาณ 1,240 ล้านบาท รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยจะเพิ่มขึ้นประมาณ 2.4% หรือประมาณ 865 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการปรับเพิ่มอัตราค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมัน (Fuel Surcharge) ตามราคาน้ำมันที่เพิ่มขึ้น

- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร เพิ่มขึ้น 1.6% คิดเป็นเงินประมาณ 590 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นในทุกเส้นทางบิน ยกเว้นในเส้นทางภายในประเทศ และเส้นทางภูมิภาคสายอินโดจีน และตะวันออกกลาง ในขณะที่บริษัทฯ มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 5.3% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 75.8% ต่ำกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ย 78.5%

- รายได้ค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์

รายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์ จำนวน 5,437 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 665 ล้านบาท (13.9%) เป็นผลจากปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) เพิ่มขึ้น 7.9% คิดเป็นเงินประมาณ 350 ล้านบาท จากภาคการส่งออกที่ฟื้นตัวดีขึ้นต่อเนื่องจากปีก่อน โดยตลาดที่ขยายตัวได้ดี เช่น สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น สหภาพยุโรป และจีน เป็นต้น ประกอบกับมีรายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมันและค่าประกันภัย) เท่ากับ 8.47 บาท เพิ่มขึ้น 0.47 บาท (5.9%) หรือประมาณ 280 ล้านบาท โดยมีอัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ย 60.7% สูงกว่าปีก่อนที่เฉลี่ย 59.8% และสูงกว่าค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรมที่ 44.7%

- รายได้การบริการอื่น ๆ ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจ ได้แก่ การบริการภาคพื้น คริวการบิน การบริการคลังสินค้า และรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่นๆ รวมจำนวน 2,977 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 132 ล้านบาท (4.2%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากการบินให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานต่ำกว่าปีก่อน ในขณะที่รายได้จากการบริการภาคพื้น และรายได้จากคริวการบิน สูงกว่าปีก่อนจากจำนวนสายการบินลูกค้าสูงกว่าปีก่อน และรายได้จากการให้บริการด้านคลังสินค้าเพิ่มขึ้นจากปริมาณการขนส่งสินค้าที่สูงกว่าปีก่อน

- รายได้อื่นๆ รวมจำนวน 1,980 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 1,280 ล้านบาท (182.9%) สาเหตุหลักจากกำไรจากการขายหุ้นในบริษัท โรงแรมรอยัลลอคคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) 655 ล้านบาท และ กำไรจากการขายอสังหาริมทรัพย์ทั้งในและต่างประเทศ ได้แก่ อสังหาริมทรัพย์ที่เมืองซินีนิ ประเทศออสเตรเลีย และเมืองโคเปนเฮเกนประเทศเดนมาร์ก และอสังหาริมทรัพย์ที่จังหวัดแม่ฮ่องสอนรวมทั้งสิ้นประมาณ 632 ล้านบาท

### ค่าใช้จ่าย

ในไตรมาส 2 ปี 2561 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวม 50,046 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3,022 ล้านบาท (6.4%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- ค่าน้ำมันเครื่องบิน จำนวน 14,152 ล้านบาท คิดเป็น 28.3% ของค่าใช้จ่ายรวม เพิ่มขึ้น 1,873 ล้านบาท (15.3%) สาเหตุหลักจากราคาน้ำมันเฉลี่ยสูงกว่าปีก่อน 36.5% ประกอบกับมีการขยายการผลิต ทำให้มีปริมาณการใช้ น้ำมันเพิ่มขึ้น ถึงแม้เงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐแข็งค่าเล็กน้อยทำให้ค่าน้ำมันเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทลดลง อย่างไรก็ตาม การดำเนินการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันในไตรมาสนี้สามารถลดการระค่าน้ำมันได้มากกว่าปีก่อน 1,034 ล้านบาท
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน รวมจำนวน 34,841 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,158 ล้านบาท (3.4%) โดยรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	เม.ย.-มิ.ย.					
	2561	% ของ	2560	% ของ	เปลี่ยนแปลง	
		ค่าใช้จ่าย		ค่าใช้จ่าย	ล้านบาท	%
	รวม	รวม	รวม			
ค่าใช้จ่าย						
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	7,621	21.9	7,845	23.3	-224	-2.9
ค่าบริการการบิน	5,338	15.3	5,255	15.6	+83	+1.6
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	1,395	4.0	1,377	4.1	+18	+1.3
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	4,914	14.1	4,544	13.5	+370	+8.1
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	3,971	11.4	4,222	12.5	-251	-5.9
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	3,696	10.6	2,673	7.9	+1,023	+38.3
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	2,125	6.1	2,172	6.4	-47	-2.2
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	2,842	8.2	2,712	8.1	+130	+4.8
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	145	0.4	124	0.4	+21	+16.9
ค่าใช้จ่ายอื่น	2,599	7.5	2,579	7.7	+20	+0.8
ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	195	0.5	180	0.5	+15	+8.3
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	34,841	100.0	33,683	100.0	+1,158	+3.4

สรุปค่าใช้จ่ายที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญได้แก่

- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายบุคลากร ผลประโยชน์พนักงาน ค่าตอบแทนผู้บริหาร และกรรมการลดลง 224 ล้านบาท (2.9%) สาเหตุหลักเกิดจากปีก่อนสำรองเงินตอบแทนพิเศษให้แก่พนักงานในการสนับสนุนการเปลี่ยนแปลงตามแผนปฏิรูปองค์กรจำนวน 300 ล้านบาท ในขณะที่ปีนี้สำรองเงินตอบแทนพิเศษให้กับพนักงานในไตรมาสที่จำนวน 50 ล้านบาท
- ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยานเพิ่มขึ้น 370 ล้านบาท (8.1%) สาเหตุหลักเกิดจากการปรับประมาณการค่าซ่อมใหญ่ของเครื่องบิน GE90 สำหรับเครื่องบิน B777-300ER เพิ่มขึ้นตามการใช้งานจริงซึ่งทำให้เครื่องบินถึงกำหนดส่งซ่อมเร็วกว่าที่กำหนดไว้เดิม
- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ เพิ่มขึ้น 1,023 ล้านบาท (38.3%) เนื่องจากรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงานเพิ่มขึ้นจากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนจำนวน 8 ลำ โดยเป็นการรับมอบในไตรมาส 3 และไตรมาส 4 ของปี 2560 จำนวน 5 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 3 ลำ และเครื่องบินแบบโบอิง B787-9 จำนวน 2 ลำ และรับมอบเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 3 ลำ ในไตรมาส 1 ของปี 2561 ถึงแม้ว่าจะส่งคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงานแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 2 ลำ ประกอบกับเงินบาทแข็งค่าเมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐฯ ทำให้ค่าเช่าลดลง ได้ส่วนหนึ่งก็ตาม
- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ต่ำกว่าปีก่อน 251 ล้านบาท (5.9%) เป็นผลจากมีเครื่องบินและที่นั่งเครื่องบิน รวมทั้งทรัพย์สินอื่นที่มีการคิดค่าเสื่อมราคาเต็มจำนวนแล้ว ถึงแม้ว่าจะรับมอบเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 2 ลำ โดยรับมอบในไตรมาส 1 ของปี 2561 จำนวน 1 ลำ และไตรมาสที่ 2 ปี 2561 จำนวน 1 ลำ
- ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม 195 ล้านบาท ขาดทุนสูงกว่าปีก่อน 15 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดดังนี้
  - ส่วนแบ่งขาดทุนในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ขาดทุน 266 ล้านบาท ขาดทุนเพิ่มขึ้น 5 ล้านบาท
  - ส่วนแบ่งกำไรในบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) กำไร 59 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3 ล้านบาท
  - ส่วนแบ่งกำไรในบริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด กำไร 5 ล้านบาท เท่ากับปีก่อน
  - ส่วนแบ่งกำไรในบริษัท โรงแรมรอยัลล่อคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) กำไร 3 ล้านบาท ลดลง 1 ล้านบาท
  - ส่วนแบ่งกำไรในบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด กำไร 5 ล้านบาท เท่ากับปีก่อน
  - ส่วนแบ่งกำไรในบริษัท คริวการบินภูเก็ต จำกัด ขาดทุน 1 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีกำไร 11 ล้านบาท

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน จำนวน 257 ล้านบาท ลดลง 133 ล้านบาท (34.1%) ประกอบด้วย

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน 173 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 170 ล้านบาท โดยในไตรมาสนี้เป็นการตั้งสำรอง ด้อยค่าสำหรับเครื่องบิน 2 ลำ ประกอบด้วย A300-600 1 ลำ และ B737-400 1 ลำ รวมประมาณ 99 ล้านบาท และตั้งด้อยค่าเครื่องยนต์อะไหล่รวม 74 ล้านบาท
- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ 84 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 37 ล้านบาท เกิดจากการตั้งสำรองด้อยค่าอะไหล่ที่เสียหายและไม่สามารถซ่อมแซมได้สูงกว่าปีก่อน

ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ จำนวน 431 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Gain) 368 ล้านบาท และขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Loss) 799 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการปรับยอดเงินกู้และสินทรัพย์หนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวด โดยเฉพาะเงินบาทต่อเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐฯ เงินเยน และเงินยูโร อ่อนค่าลงเมื่อเทียบกับ ณ 31 มีนาคม 2561



สรุปผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ครึ่งปีแรกของปี 2561 (1 มกราคม - 30 มิถุนายน 2561)

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) - งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มิ.ย.			
	2561	2560	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	100,705	94,985	+5,720	+6.0
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	80,960	78,064	+2,896	+3.7
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	10,773	9,629	+1,144	+11.9
- รายได้บริการอื่น ๆ	6,434	6,078	+356	+5.9
- อื่น ๆ	2,538	1,214	+1,324	+109.1
ค่าใช้จ่ายรวม	99,677	94,260	+5,417	+5.7
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	28,186	25,124	+3,062	+12.2
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	69,284	66,845	+2,439	+3.6
- ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ	2,207	2,291	-84	-3.7
กำไรจากการดำเนินงาน	1,028	725	+303	+41.8
หัก ประมาณการค่าซ่อมแซมเครื่องบินเช่าดำเนินงาน	-	458	-458	-100.0
หัก ขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงส่วนได้เสียในเงินลงทุน	-	428	-428	-100.0
หัก ผลขาดทุนจากการซื้อขายของสินทรัพย์และเครื่องบิน	2,729	1,407	+1,322	+94.0
บวก กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	152	(870)	+1,022	+117.5
ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้	(1,549)	(2,438)	+889	+36.5
ขาดทุนสุทธิ	(349)	(2,039)	+1,690	+82.9
ขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(382)	(2,054)	+1,672	+81.4
ขาดทุนต่อหุ้น (บาท)	(0.17)	(0.94)	+0.77	+81.9
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ				
EBITDA (ล้านบาท)	11,241	11,061	+180	+1.6
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	12.16	12.39	-0.23	-1.9
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	46,338	44,094	+2,244	+5.1
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านคน-กิโลเมตร)	36,251	35,568	+683	+1.9
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	78.2	80.7	-2.5	-2.5
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/คน-ก.ม.)	2.20	2.17	+0.03	+1.4
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	1,997	1,889	+108	+5.7
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	1,215	1,121	+94	+8.4
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (%)	60.8	59.4	+1.4	+1.4
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง (พันกก.)	337,101	309,624	+27,477	+8.9
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/ตัน-ก.ม.)	8.31	8.04	+0.27	+3.4
เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 30 มิ.ย. (ลำ)	105	97	+8	+8.2
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน (ชั่วโมง)	209,576	200,133	+9,443	+4.7
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย (ชั่วโมง/ลำ/วัน)	11.7	11.9	-0.2	-1.7
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย				
1 USD : THB	31.7289	34.7082	-2.9793	-8.6
1 EUR : THB	38.4162	37.5685	+0.8477	+2.3
100 JPY : THB	29.1907	30.9022	-1.7115	-5.5
ราคาน้ำมันเฉลี่ย (USD/BBL)	88.96	68.72	+20.24	+29.5

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

งวดครึ่งปีแรกของปี 2561 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีกำไรจากการดำเนินงาน 1,028 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 303 ล้านบาท (41.8%)

รายได้รวมจำนวน 100,705 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 5,720 ล้านบาท (6.0%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากกิจการขนส่งเพิ่มขึ้น 4,040 ล้านบาท (4.6%) โดยในส่วนของรายได้จากค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกินเพิ่มขึ้น 3.7% มีสาเหตุหลักจากปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่ม 1.9% และมีรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) สูงกว่าปีก่อน 1.4% ส่วนรายได้จากค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์เพิ่มขึ้น 11.9% มีสาเหตุหลักจากปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) เพิ่มขึ้น 8.4% จากภาคการส่งออกที่ปรับตัวดีขึ้นต่อเนื่องจากปีก่อน และรายได้พัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วยเพิ่มขึ้น 3.4% ประกอบกับมีรายได้จากการให้บริการอื่นๆ เพิ่มขึ้นจากปีก่อนสาเหตุหลักเกิดจากรายได้ทุกหน่วยธุรกิจเพิ่มขึ้นจากปีก่อนจำนวนสายการบินลูกค้าและปริมาณการขนส่งสินค้าที่สูงกว่าปีก่อน แต่มีรายได้จากการให้บริการฝ่ายช่างลดลง นอกจากนี้ รายได้อื่นๆ เพิ่มขึ้นสาเหตุหลักจากกำไรจากการขายหุ้นในบริษัท โรงแรมรอยัลออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) และกำไรจากการขายอสังหาริมทรัพย์ทั้งในและต่างประเทศตามที่กล่าวไว้ข้างต้น

ค่าใช้จ่ายรวมจำนวน 99,677 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 5,417 ล้านบาท (5.7%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าน้ำมันเครื่องบินที่เพิ่มขึ้นตามราคาน้ำมันที่ปรับเพิ่มขึ้น และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ไม่รวมน้ำมันเพิ่มขึ้นตามปริมาณการผลิต และปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยานและค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่เพิ่มขึ้น

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียว ได้แก่

- ผลขาดทุนจากการซื้อขายของสินทรัพย์และเครื่องบินจำนวน 2,729 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,322 ล้านบาท (94.0%) สาเหตุหลักเกิดจากในปีที่ตั้งสำรองค้อยค่าเพิ่มขึ้นของเครื่องบินที่ปลดระวางและรอขายจำนวน 17 ลำ รวม 2,549 ล้านบาท และตั้งสำรองค้อยค่าของเครื่องบินยนต์จำนวน 73 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนตั้งสำรองค้อยค่าของเครื่องบินที่ปลดระวาง 14 ลำ รวมจำนวน 995 ล้านบาท และตั้งสำรองค้อยค่าของเครื่องบินยนต์จำนวน 207 ล้านบาท

- กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 152 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Gain) 311 ล้านบาท และขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Loss) 159 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 870 ล้านบาท

ในงวดครึ่งปีแรกของปี 2561 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีขาดทุนสุทธิ 349 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุน 2,039 ล้านบาท โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 382 ล้านบาท ขาดทุนต่อหุ้น 0.17 บาท เปรียบเทียบกับปีก่อนที่ขาดทุนต่อหุ้น 0.94 บาท

EBITDA 6 เดือนแรกของปี 2561 มีจำนวน 11,241 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 180 ล้านบาท (1.6%) โดยมี EBITDA Margin 11.2% ลดลงจากปีก่อนที่เท่ากับ 11.6%

## 3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

## ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน

หน่วย : ล้านบาท	เม.ย.-มิ.ย.		ม.ค.-มิ.ย.	
	2561	2560	2561	2560
เครื่องบิน	4,094	7,746	8,311	8,611
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	138	107	340	192
รวม	4,232	7,853	8,651	8,803

ในไตรมาส 2 ของปี 2561 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 4,232 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 3,621 ล้านบาท เนื่องจากในไตรมาส 2 ของปี 2560 มีรายจ่ายเพื่อการรับมอบเครื่องบินเช่าการเงินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 2 ลำ ในขณะที่ปีนี้มีกรรับมอบ 1 ลำ โดยรายจ่ายเพื่อการลงทุนในไตรมาสนี้ประกอบด้วย

- การลงทุนในเครื่องบิน จำนวน 4,094 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็นการรับมอบเครื่องบินเช่าการเงินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 1 ลำ และการจ่ายเงินล่วงหน้าค่าเครื่องยนต์อะไหล่ TRENTXWB-84 สำหรับเครื่องบิน A350-900 จำนวน 1 เครื่องยนต์

- การลงทุนในสินทรัพย์ถาวรอื่น ๆ จำนวน 138 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในอุปกรณ์การให้บริการภาคพื้น และเครื่องมืออุปกรณ์การให้บริการซ่อมบำรุงของฝ่ายช่าง

ทั้งนี้ เมื่อรวมกับรายจ่ายลงทุนในไตรมาส 1 ของปี 2561 ซึ่งมีจำนวน 4,419 ล้านบาท ทำให้งวดหกเดือนแรกของปี 2561 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุนรวม 8,651 ล้านบาท

## การจัดหาเงินทุน

ในหกเดือนแรกของปี 2561 บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดหาเงินทุน รวมทั้งสิ้น 19,803 ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. การออกหุ้นกู้ จำนวน 6,000 ล้านบาท ระยะเวลา 5-15 ปี ในเดือนกุมภาพันธ์ 2561 เพื่อชำระคืนหุ้นกู้ที่ครบกำหนดชำระ

2. การจัดหาเงินกู้ระยะยาวด้วยวิธีการเช่าซื้อ โดยใช้เครื่องบินเป็นหลักทรัพย์ค้ำประกันเพื่อชำระค่าเครื่องบิน A350-900 จำนวน 2 ลำ รวมประมาณ 7,803 ล้านบาท

3. การกู้เงินระยะยาวจากธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย จำนวน 2,000 ล้านบาท เพื่อใช้เป็นเงินลงทุนประจำปี

4. การเบิกใช้วงเงินสินเชื่อหมุนเวียนจากสถาบันการเงินในประเทศเพื่อขยายระยะเวลา (Roll-over) เงินกู้ระยะสั้นที่ครบกำหนด และใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงานรวมทั้งสิ้น 4,000 ล้านบาท

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มิ.ย.	
	2561	2560
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	10,964	14,887
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(299)	(1,931)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(11,917)	(4,498)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน ของเงินสดและเงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น(ลดลง)	123	(49)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น(ลดลง)	(1,129)	8,409

ในงวดหกเดือนแรกของปี 2561 บริษัทฯ มีเงินสดสุทธิจากการดำเนินงานจำนวน 10,964 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 3,923 ล้านบาท และเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 11,917 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อนถึง 7,419 ล้านบาท จากการชำระคืนเงินกู้ทั้งระยะสั้น ระยะยาว และหุ้นกู้ แต่มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 299 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 1,632 ล้านบาท เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2561 มีจำนวน 14,101 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 จำนวน 1,129 ล้านบาท

#### เครื่องบิน

ในไตรมาส 2 ของปี 2561 บริษัทฯ รับมอบเครื่องบินเช่าการเงินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 1 ลำ รวมกับที่รับมอบในไตรมาส 1 ของปี 2561 จำนวน 4 ลำ รวมเป็น 5 ลำ ทำให้จำนวนเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2561 มีจำนวน 105 ลำ (รวมเครื่องบินแอร์บัส A320-200 จำนวน 20 ลำ ซึ่งใช้ดำเนินงานโดยบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด) สูงกว่า ณ สิ้นปี 2560 และ 30 มิถุนายน 2560 จำนวน 5 ลำ และ 8 ลำ ตามลำดับ และมีเครื่องบินที่ปลดระวางและรอการขาย ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2561 จำนวน 20 ลำ

#### สินทรัพย์

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2561 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมจำนวน 281,956 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2560 จำนวน 1,181 ล้านบาท (0.4%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	30 มิ.ย. 2561		31 ธ.ค. 2560		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	14,101	5.0	15,230	5.4	-1,129	-7.4
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	-	-	201	0.1	-201	-100.0
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	36,696	13.0	36,085	12.8	+611	+1.7
สินทรัพย์หมุนเวียน	50,797	18.0	51,516	18.3	-719	-1.4
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์						
เครื่องปั้นและเครื่องยนต์อะไหล่จ่ายล่วงหน้า	1,096	0.4	6,124	2.2	-5,028	-82.1
เครื่องปั้น	42,107	14.9	42,186	15.0	-79	-0.2
เครื่องปั้นภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน	117,968	41.8	113,220	40.3	+4,748	+4.2
อุปกรณ์การหมุนเวียน	11,217	4.0	9,592	3.4	+1,625	+16.9
งานระหว่างทำ	720	0.2	599	0.2	+121	+20.2
ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุง	13,434	4.8	13,554	4.9	-120	-0.9
เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	2,730	1.0	2,828	1.0	-98	-3.5
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	189,272	67.1	188,103	67.0	+1,169	+0.6
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	41,887	14.9	41,156	14.7	+731	+1.8
รวมสินทรัพย์	281,956	100.0	280,775	100.0	+1,181	+0.4

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 50,797 ล้านบาท หรือคิดเป็น 18.0% ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2560 จำนวน 719 ล้านบาท (1.4%) โดยมีรายการที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญได้แก่

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลดลง 1,129 ล้านบาท (7.4%) สาเหตุหลักจากบริษัทฯ มีเงินสดสุทธิจากการดำเนินงานน้อยกว่าเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนและกิจกรรมจัดหาเงิน
- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ เพิ่มขึ้น 611 ล้านบาท (1.7%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าและเงินมัดจำเพิ่มขึ้น 604 ล้านบาท จากค่าประกันภัยจ่ายล่วงหน้าประจำปี 2560-2561 เพิ่มขึ้นจำนวน 197 ล้านบาท และค่ามัดจำ (Security Deposit) สำหรับเครื่องปั้นเช่าดำเนินงานที่รับมอบใหม่ในปี 2561 รวม 3 ลำ จำนวนเงิน 245 ล้านบาท

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สุทธิ มีจำนวน 189,272 ล้านบาท หรือคิดเป็น 67.1% ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2560 เป็นจำนวน 1,169 ล้านบาท (0.6%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากการรับมอบเครื่องปั้นเช่าการเงินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 2 ลำ และเครื่องยนต์จำนวน 2 เครื่องยนต์

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ มีจำนวน 41,887 ล้านบาท หรือคิดเป็น 14.9% ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 จำนวน 731 ล้านบาท (1.8%) สาเหตุหลักเกิดจาก

- สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเพิ่มขึ้น 1,234 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของค่าเผื่อการค้ำของเครื่องปั้นและประมาณการค่าใช้จ่ายค้างจ่าย
- ค่าตกแต่งเครื่องปั้นเช่าดำเนินงานรอการตัดบัญชีเพิ่มขึ้น 684 ล้านบาท (16.5%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าอุปกรณ์และผลิตภัณฑ์ในห้องโดยสารของเครื่องปั้นเช่าดำเนินงานแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 3 ลำ และค่าใช้จ่าย

ในโครงการปรับปรุงเครื่องบินเช่าดำเนินงานแบบโบอิง 787-8 จำนวน 2 ลำโดยการติดตั้ง Crew Rest และอุปกรณ์ In-flight Connectivity

- การเพิ่มขึ้นของเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่า (Maintenance Reserve) จำนวน 1,961 ล้านบาท (19.0%) ตามประมาณการหนี้สินระยะยาวที่บริษัทได้ประมาณเพิ่มขึ้นในส่วนค่าซ่อมแซมเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงานตามสภาพการบิน และเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องบิน ทั้งนี้ บริษัทสามารถนำค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้นตามประมาณการหนี้สินดังกล่าวไปเบิกคืนจากผู้ให้เช่าได้ตามเงื่อนไขที่ปรากฏในสัญญาเช่า

- เงินลงทุนในบริษัทรวมลดลง 604 ล้านบาท สาเหตุหลักจากขายหุ้นของบริษัท โรงแรมรอยัลออกคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) จำนวน 22.5 ล้านหุ้น ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนการถือหุ้น 24% ทำให้เงินลงทุนลดลงประมาณ 278 ล้านบาท ประกอบกับบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) มีผลการดำเนินงานขาดทุน

- สินทรัพย์รอการขายลดลง 2,665 ล้านบาท (30.9%) สาเหตุหลักเกิดจากการตั้งสำรองด้อยค่าของเครื่องบินเพิ่มขึ้น

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) ในงวดหกเดือนแรกของปี 2561 เท่ากับร้อยละ 0.27 เปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ซึ่งเท่ากับร้อยละ -0.03

#### หนี้สิน

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2561 หนี้สินรวมของ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีจำนวน 250,635 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 จำนวน 1,873 ล้านบาท (0.8%) โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	30 มิ.ย. 2561		31 ธ.ค. 2560		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)	66,410	26.5	68,031	27.4	-1,621	-2.4
หนี้สินระยะยาว						
หุ้นกู้	60,100	24.0	62,100	25.0	-2,000	-3.2
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	65,811	26.3	62,517	25.1	+3,294	+5.3
เงินกู้ยืมระยะยาว	26,364	10.5	27,480	11.0	-1,116	-4.1
รวมหนี้สินระยะยาว	152,275	60.8	152,097	61.1	+178	+0.1
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	31,950	12.7	28,634	11.5	+3,316	+11.6
รวมหนี้สิน	250,635	100.0	248,762	100.0	+1,873	+0.8

หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 22,332 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 26.5 ของหนี้สินทั้งหมดลดลงจาก ณ 31 ธันวาคม 2560 จำนวน 1,621 ล้านบาท (2.4%) สาเหตุหลักเกิดจากเงินกู้ระยะสั้นลดลง 3,270 ล้านบาท จากการจ่ายชำระคืนตามกำหนด

หนี้สินระยะยาว (รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 22,332 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 60.8 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้น 178 ล้านบาท (0.1%) จากการกู้ยืมเงินระยะยาว การออกหุ้นกู้ และหนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 2 ลำ รวมจำนวน 15,803 ล้านบาท การจ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะยาวและหุ้นกู้รวมจำนวน 16,230 ล้านบาท และผลจากการอ่อนค่าเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐฯ และเงินเยน

ถึงแม้ว่าจะแข็งค่าเมื่อเทียบกับเงินสกุลยูโร ณ 30 มิถุนายน 2561 เมื่อเทียบกับ ณ วันสิ้นงวดของปี 2560 ทำให้หนี้สินระยะยาวเมื่อคิดเป็นเงินบาทมียอดเพิ่มขึ้นจำนวน 605 ล้านบาท

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 12.7 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้น 3,316 ล้านบาท (11.6%) สาเหตุหลักเกิดจากประมาณการค่าใช้จ่ายค่าซ่อมแซมเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงาน ที่เกี่ยวเนื่องกับค่าซ่อมเครื่องบินตามสภาพการบินและเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องบิน ทั้งนี้บริษัทฯ สามารถนำค่าใช้จ่ายดังกล่าวไปขอคืนจากผู้ให้เช่าได้จากรายการเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่า (Maintenance Reserve)

ณ สิ้นไตรมาส 2 ของปี 2561 บริษัทฯ มีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) เท่ากับ 4.99 เท่า ใกล้เคียงกับ ณ 31 ธันวาคม 2560 ที่เท่ากับ 4.98 เท่า และมีอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ 8.0 เท่า เพิ่มขึ้นจาก ณ สิ้นปี 2560 ที่เท่ากับ 7.77 เท่า

#### ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2561 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 31,321 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2560 จำนวน 692 ล้านบาท (2.2%) เป็นผลมาจากผลขาดทุนจากการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในช่วงหกเดือนแรกของปีนี้ อย่างไรก็ตามจากผลการขาดทุนในช่วงหกเดือนแรกของปีนี้ที่ลดลงจากปีก่อน ส่งผลให้อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity) ลดลงจาก -6.3% ในงวดหกเดือนแรกของปี 2560 เป็น -1.1% ในงวดหกเดือนแรกของปี 2561

#### 4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

อุตสาหกรรมการบินโลกในช่วงครึ่งปีหลังของปี 2561 ยังมีแนวโน้มเติบโตได้ต่อเนื่องทั้งจากการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าจากเศรษฐกิจโลกที่ยังขยายตัว แต่คาดการณ์ว่าอัตราการเติบโตจะต่ำกว่าปี 2560 เนื่องจากต้นทุนในการดำเนินงานที่สูงขึ้น โดยเฉพาะราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้นจากปีก่อน โดยคาดการณ์ว่าราคาน้ำมันเครื่องบินเฉลี่ยในปี 2561 จะอยู่ที่ประมาณ 84 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล อย่างไรก็ตามสายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกคาดว่าจะยังคงมีกำไร แต่ลดลงจากปีก่อน

แนวโน้มอุตสาหกรรมการบินของไทยในปี 2561 นี้ มีแนวโน้มขยายตัวจากปี 2560 จากการที่ประเทศไทยสามารถปลดตรงแดงได้เป็นที่เรียบร้อยแล้วตั้งแต่ปีก่อน นอกจากนี้ การลงนามข้อตกลงร่วมทุนก่อตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอู่ตะเภา (MRO) เพื่อเป็นศูนย์กลางการซ่อมบำรุงอากาศยานที่ทันสมัยระดับโลก ระหว่างบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) กับผู้สนใจร่วมลงทุนเมื่อวันที่ 22 มิถุนายน 2561 จะเป็นแรงขับเคลื่อนหลักในการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินและอวกาศในประเทศไทยให้ก้าวไปไกลยิ่งขึ้น และส่งผลดีต่อแผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกของประเทศไทย ซึ่งจะเป็นไปตามนโยบายไทยแลนด์ 4.0 ของรัฐบาลไทย ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมผลิตและบริการโดยใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในประเทศไทยให้ไปสู่ระดับโลก สำหรับความคืบหน้าการแก้ปัญหามาตรฐานการบินพลเรือนของสำนักงานบริหารการบินแห่งชาติสหรัฐอเมริกา (FAA) เพื่อยกระดับการบินพลเรือนของไทยจาก Category 2 กลับขึ้นเป็น Category 1 นั้นคาดว่าจะสามารถยกระดับการบินของไทยกลับขึ้นเป็น Category 1 ได้ภายในปี 2561 นี้

ในช่วงครึ่งปีหลังของปี 2561 บริษัทฯ ยังคงดำเนินการตามกลยุทธ์หลัก 5 กลยุทธ์ของแผนฟื้นฟูธุรกิจที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น โดยมีผู้รับผิดชอบและกรอบระยะเวลาการดำเนินงาน รวมทั้งมีคณะกรรมการกำกับดูแลที่ชัดเจน ซึ่งจะทำหน้าที่ขับเคลื่อนร่วมกับผู้บริหารสายงานที่รับผิดชอบเพื่อให้การดำเนินงานได้ผลลัพธ์ตามเป้าหมายและเป็นไปตามกรอบระยะเวลาที่กำหนด โดยยังคงมุ่งเน้นในเรื่องดังต่อไปนี้

- การเพิ่มรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารโดยการใช้ระบบ Revenue Management System (RMS) และการหารายได้ผ่าน Digitalization
- การควบคุมต้นทุนในการดำเนินงาน
- การขายหุ้นในบริษัทที่ไม่สนับสนุนการดำเนินงานของธุรกิจหลัก
- การจัดการที่ดิน อาคารสำนักงานที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ โดยดำเนินการขายอสังหาริมทรัพย์ที่หมดความจำเป็นในการใช้งานทั้งในและต่างประเทศอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งการดำเนินการขายเครื่องบินที่ปลดระวางและรอการขาย
- บริษัทฯ อยู่ระหว่างการออกและเสนอขายหุ้นกู้บริษัทฯ ครั้งที่ 2/2561 เสนอขายในวงจำกัด (Private Placement/PP) ต่อผู้ลงทุนสถาบัน และผู้ลงทุนรายใหญ่ในเดือนสิงหาคม 2561

#### 5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		ม.ค.-มิ.ย.	
		2561	2560
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)			
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.90	0.88
อัตราส่วนสภาพคล่อง (รวมวงเงินกู้หมุนเวียน)	เท่า	1.14	1.12
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)			
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน	ร้อยละ	1.02	0.76
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ	ร้อยละ	(0.35)	(2.14)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	(1.10)	(6.26)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	0.27	(0.03)
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)			
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	4.99	5.45
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	8.00	8.25
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	4.89	4.68



ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

อัตราส่วนสภาพคล่อง (Current Ratio)

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

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

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

อัตรากำไรจากการดำเนินงาน (Operating Profit Margin)

$$= \text{กำไรจากการดำเนินงาน} / \text{รายได้รวม (ไม่รวมอัตราแลกเปลี่ยน)}$$

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 (Interest Coverage Ratio)

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