

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับไตรมาส 3 ปี 2561 สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2561 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

1. บทสรุปผู้บริหาร

เศรษฐกิจโลกในภาพรวมยังขยายตัวได้ดีจากปัจจัยการบริโภคภาคเอกชนตามตลาดแรงงานที่ฟื้นตัวต่อเนื่อง และนโยบายการเงินที่อยู่ในระดับผ่อนคลาย โดยเศรษฐกิจสหรัฐฯ ยังคงมีการเติบโตในระดับสูง ในขณะที่เขตยูโรโซน ญี่ปุ่น และจีนเริ่มขยายตัวในอัตราที่ชะลอลง ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกยังอยู่ในระดับสูง โดยในไตรมาส 3 ของปี 2561 เฉลี่ยที่ 74.2 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล สูงกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อนประมาณร้อยละ 46.9

เศรษฐกิจไทยในไตรมาส 3 ยังมีแนวโน้มขยายตัวได้ต่อเนื่อง โดยเป็นการขยายตัวจากทั้งการบริโภคและการลงทุนของทั้งภาครัฐและเอกชน และการเร่งลงทุนโครงการต่างๆ ของภาครัฐ การส่งออกในภาพรวมยังคงขยายตัวจากเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าหลักและการค้าโลกที่ยังขยายตัวได้ดี แต่เริ่มหดตัวในเดือนกันยายน 2561 และเป็นการหดตัวครั้งแรกในรอบ 19 เดือน ในตลาดสำคัญ เช่น จีน และออสเตรเลีย สำหรับภาคการท่องเที่ยวยังขยายตัวได้ดีตามการเติบโตของนักท่องเที่ยวต่างชาติ โดยมีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทยในไตรมาส 3 ของปี 2561 จำนวน 9.1 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 3.4 แม้ว่าจะเป็นการเพิ่มขึ้นในอัตราที่ลดลงค่อนข้างมากจากในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2561 เนื่องจากผลกระทบจากเหตุการณ์อุบัติเหตุทางทะเลที่ภูเก็ต ส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวชาวจีนซึ่งคิดเป็นสัดส่วนถึงร้อยละ 29.3 ของนักท่องเที่ยวต่างชาติทั้งหมด ลดลงในเดือนกันยายน 2561 ที่ 14.9% เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน ซึ่งเป็นการลดลงต่อเนื่องจากเดือนกรกฎาคมและสิงหาคม 2561 ที่ 0.9% และ 11.8% ตามลำดับ อย่างไรก็ตามกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาคาดการณ์ว่าการลดลงของนักท่องเที่ยวจีนดังกล่าวจะเป็นการลดลงชั่วคราวและจะกลับมาขยายตัวได้อีกครั้งในช่วงไตรมาสที่ 4 ของปีนี้

ในไตรมาส 3 ของปี 2561 อุตสาหกรรมการบินของโลกยังคงมีแนวโน้มขยายตัว ปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสารยังเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง แต่แนวโน้มการขยายตัวเริ่มลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อน จากข้อมูลของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) แสดงการขยายตัวของปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสารในช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2561 ที่เท่ากับ 6.7% ต่ำกว่าช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนที่ 7.7% สาเหตุหลักเกิดจากราคาบัตรโดยสารที่ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากปีก่อนจากต้นทุนของสายการบินที่สูงขึ้นจากราคาน้ำมันเครื่องบินที่ปรับเพิ่มขึ้น ส่งผลให้ความต้องการเดินทางของผู้โดยสารชะลอตัวลง โดยสายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมีปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเติบโตสูงสุด ในขณะที่เส้นทางภายในประเทศอินเดียมีการเติบโตของอัตราการขนส่งผู้โดยสารอยู่ในระดับตัวเลขสองหลักเป็นเดือนที่ 49 ติดต่อกัน ทั้งนี้ ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารรวมทั้งระบบเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 6.0% และมีอัตราการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ย 82.3% สูงกว่าปีก่อนที่เฉลี่ย 81.7% ในขณะที่การขนส่งสินค้าในภาพรวมยังคงเติบโตจากปริมาณการค้าโลกที่เพิ่มขึ้น แต่มีแนวโน้มการชะลอตัวลงตั้งแต่กลางปี 2560 โดยการเติบโตของปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ในช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2561 อยู่ที่เท่ากับ 3.7% ต่ำกว่าช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนที่ 10.1% อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ในงวดเก้าเดือนแรกของปี 2561 เท่ากับ 44.1% ลดลงจากปีก่อนเล็กน้อยที่ 44.4%

อุตสาหกรรมการบินของไทยในไตรมาส 3 ของปี 2561 ยังขยายตัวต่อเนื่อง จากปัจจัยสนับสนุนได้แก่ การขยายตัวของเศรษฐกิจไทย การเพิ่มขึ้นของจำนวนนักท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่องถึงแม้ว่าจะมีผลกระทบบ้างจากนักท่องเที่ยวชาวจีนตามที่กล่าวไว้ข้างต้น การปลดธงแดงของ ICAO ได้สำเร็จเมื่อเดือนตุลาคม 2560 ความคืบหน้าในการกลับสู่ Category 1 ของสำนักงานบริหารการบินแห่งชาติสหรัฐฯ (FAA) ซึ่ง FAA อยู่ระหว่างการเตรียมเข้ามา Pre Audit ในเดือนมกราคม 2562 และการพัฒนาขีดความสามารถของท่าอากาศยานในประเทศไทย ได้แก่

แผนพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 2 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมืองระยะที่ 3 และโครงการพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเถา อย่างไรก็ตามราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้นในปีนี้ทำให้ต้นทุนในการดำเนินงานของสายการบินเพิ่มขึ้น

ในไตรมาส 3 ของปี 2561 บริษัทฯ ยังคงดำเนินการตามแนวทางการดำเนินงานตามกลยุทธ์หลัก 5 กลยุทธ์ของแผนฟื้นฟูธุรกิจปี 2561 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 ได้แก่ การเพิ่มรายได้จากผู้โดยสารผ่านระบบ Revenue Management System (RMS) การเพิ่มรายได้จากโครงการหารายได้เสริมนอกเหนือจากรายได้หลักผ่านช่องทาง Online (Digitalized Ancillary Sale) เป็นต้น

- การพัฒนาการดำเนินการกับสายการบินไทยสมายล์ให้มีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุดโดยคณะกรรมการติดตามการดำเนินงานของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ได้กำหนดแนวทางการปรับปรุงการดำเนินงานของ Thai Smile อาทิ ปรับปรุงการวางแผนเส้นทางบินให้ได้อัตราการใช้ประโยชน์ของเครื่องบินเพิ่มขึ้น ปรับลดเที่ยวบินที่ขาดทุน และเพิ่มเที่ยวบินในเส้นทางที่มีกำไร เป็นต้น

- การร่วมลงนามกับ กองทัพอากาศ และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2561 ในบันทึกข้อตกลงเบื้องต้นว่าด้วยการให้สิทธิแก่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในฐานะหน่วยงานเจ้าของโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเถา (TG MRO Campus) เพื่อประกอบกิจการบนพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเถา ซึ่งเป็นพื้นที่เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ ทั้งนี้ เป็นการดำเนินการในลำดับถัดมาต่อจากการจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเถา ซึ่งจะนำไปประกอบการเสนอขอความเห็นชอบในหลักการของโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเถาจากคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ซึ่งเป็นการแสดงให้เห็นถึงความร่วมมือที่ดีระหว่างหน่วยงานภาครัฐกับการบินไทยอันจะนำไปสู่การจัดตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเถาซึ่งเป็นโครงการนำร่องในแผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก และเป็นโครงการสำคัญยิ่งของประเทศไทย

- การเปิดโครงการร่วมวิจัยและพัฒนาเครื่องบิน Trent XWB แห่งแรกของโลกร่วมกับ บริษัท โรลส์รอยซ์ เมื่อวันที่ 6 กันยายน 2561 โดยโครงการนี้มีระยะเวลาประมาณ 2 ปี มีวัตถุประสงค์เพื่อทำการวิจัยและพัฒนาเครื่องบินโรลส์ รอยซ์ รุ่น Trent XWB-97 ซึ่งเป็นเครื่องบินรุ่นล่าสุดที่ถูกนำมาใช้งานเป็นครั้งแรกในอุตสาหกรรมการบินกับเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-1000 ทั้งนี้โครงการร่วมวิจัยและพัฒนาเครื่องบิน Trent XWB ดังกล่าวข้างต้น เป็นความร่วมมือในรูปแบบใหม่ครั้งแรกของโลกระหว่างการบินไทยและบริษัท โรลส์ รอยซ์ ในการวิจัยและพัฒนาเครื่องบินที่เกิดขึ้นนอกสหราชอาณาจักร ซึ่งบริษัท โรลส์ รอยซ์ ไม่เคยร่วมมือกับแหล่งซ่อมใดมาก่อน อาคารทดสอบสมรรถนะเครื่องบินอากาศยาน (Test Cell) ของฝ่ายซ่อมใหญ่เครื่องบินอากาศยาน ฝ่ายช่าง การบินไทย ดอนเมือง จึงนับเป็นศูนย์ซ่อมอากาศยานแห่งแรกที่ได้รับคามไว้วางใจจากบริษัท โรลส์ รอยซ์ โดยโครงการนี้เป็นแผนปฏิบัติการกลยุทธ์ปี 2561-2562 เพื่อเพิ่มรายได้ให้กับบริษัทฯ ในอนาคต และยังเป็นความร่วมมือกันพัฒนาและถ่ายทอดเทคโนโลยีขั้นสูงในอุตสาหกรรมการบินสู่ประเทศไทย

- บริษัทฯ มีแผนการจัดหาเครื่องบิน ปี 2562 - 2567 ซึ่งเป็นการจัดหาเพื่อทดแทนเครื่องบินเก่าที่มีอายุใช้งานมากกว่า 20 ปี ขณะนี้อยู่ระหว่างการทบทวนและปรับปรุงแผนการจัดหาเครื่องบินใหม่ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ตลาดและการใช้งานจริง ตามข้อเสนอแนะของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เพื่อนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ ให้ความเห็นชอบก่อนนำเสนอกระทรวงคมนาคมต่อไป

- การประกาศความร่วมมือของพันธมิตรรัฐวิสาหกิจทั้ง 3 หน่วยงาน ได้แก่ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) และ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งจะช่วยผลักดันให้เกิดการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศให้มีความก้าวหน้าได้อย่างยั่งยืน โดยทั้ง 3 รัฐวิสาหกิจพร้อมให้การสนับสนุนและทำงานร่วมกับการบินไทย ในหลายๆ ด้าน ได้แก่

- ด้านธุรกิจการท่องเที่ยวที่เป็นรายได้หลักของประเทศ โดยเฉพาะยุทธศาสตร์การส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรอง จะมีส่วนสนับสนุนธุรกิจการบิน รวมทั้งสร้างงาน สร้างรายได้ให้กับทุกภาคส่วนในประเทศ ซึ่งการบินไทยสามารถนำนักท่องเที่ยวจากทั่วโลกเข้าสู่เมืองรอง โดย ททท. สามารถสนับสนุนทางด้านโฆษณาและประชาสัมพันธ์

- ด้านอุตสาหกรรมการบิน ในฐานะสายการบินแห่งชาติ ที่มีเที่ยวบินเข้า-ออก ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมากที่สุด การได้ผนึกกำลังร่วมกับ ทอท. จะเป็นการส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นฮับในการขนส่งทางอากาศที่แข็งแกร่งในภูมิภาคนี้

- ด้านข้อมูลข่าวสารในยุคดิจิทัล เพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์ไทยแลนด์ 4.0 โดยการสนับสนุนในเรื่อง Big Data โดยการบินไทย ททท. ทอท. และ ธนาคารกรุงไทย ร่วมพัฒนาข้อมูลในส่วนของนักท่องเที่ยวและพัฒนาด้าน Payment Gateway ซึ่งจะช่วยส่งเสริมการขายให้การบินไทยได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว

- การปลดระวางเครื่องบินแบบ โบอิง 737-400 จำนวน 2 ลำ และดำเนินการขายเครื่องบินที่ปลดระวางแล้ว ได้แก่ แอร์บัส A330-300 จำนวน 1 ลำ

- บริษัทฯ ได้ดำเนินการออกและเสนอขายหุ้นกู้ครั้งที่ 2/2561 จำนวน 7,000 ล้านบาท เมื่อวันที่ 16 สิงหาคม 2561 ระยะเวลา 1-15 ปี เพื่อชำระคืนหุ้นกู้ที่ครบกำหนดชำระ และหรือคืนเงินกู้ของบริษัทฯ ที่มีต้นทุนทางการเงินที่สูงกว่า และหรือลงทุนในสินทรัพย์ และหรือใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ

นอกจากนี้ คณะกรรมการบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้มีมติแต่งตั้งนายสุเมธ ดำรงชัยธรรม ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ มีผลตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2561 เป็นต้นไป

ทั้งนี้ จากผลสำเร็จของการดำเนินการปรับปรุงการบริการอย่างต่อเนื่อง การบินไทยยังได้รับรางวัล TTG Travel Hall of Fame จากนิตยสาร TTG Travel โดยได้รับรางวัลสายการบินยอดเยี่ยมแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Best South-East Asian Airline) ติดต่อกันครบ 10 ปี โดยได้ต่อเนื่องเป็นปีที่ 3

ในไตรมาส 3 ของปี 2561 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีจำนวนเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน (ณ 30 กันยายน 2561) จำนวน 103 ลำ เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 4 ลำ โดยในไตรมาสนี้มีการปลดระวางเครื่องบินแบบ โบอิง B737-400 จำนวน 2 ลำ มีอัตราการใช้ประโยชน์ของเครื่องบิน (Aircraft Utilization) เท่ากับ 12.1 ชั่วโมง เท่ากับช่วงเดียวกันของปีก่อน มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้น 2.0% ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้น 1.0% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 77.5% ต่ำกว่าปีก่อน ซึ่งเฉลี่ยที่ 78.2% และมีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 6.0 ล้านคน ใกล้เคียงกับปีก่อน

ในไตรมาส 3 ซึ่งปกติเป็นช่วงนอกฤดูกาลท่องเที่ยว การแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินยังคงรุนแรง ประกอบกับราคาน้ำมันในตลาดโลกที่ปรับตัวสูงขึ้นในอัตราที่สูงกว่าช่วงครึ่งปีแรก ส่งผลให้ความต้องการเดินทาง ลดลงและต้นทุนเพิ่มขึ้น อีกทั้งผลกระทบจากเหตุการณ์ภัยธรรมชาติในช่วงเดือนกันยายน 2561 ได้แก่ พายุไต้ฝุ่นเซบีพัดเข้าฝั่งประเทศญี่ปุ่นส่งผลให้ท่าอากาศยานคันไซได้รับความเสียหายรันเวย์เกิดน้ำท่วมขัง และประกาศปิดการให้บริการเป็นการชั่วคราว แผ่นดินไหวบนเกาะฮอกไกโด และพายุไต้ฝุ่นมังคุดพัดเข้าฝั่งประเทศฮ่องกง ทำให้บริษัทฯ ต้องยกเลิกเที่ยวบินจำนวนหนึ่ง ประกอบกับการลดลงของนักท่องเที่ยวจากผลกระทบอุบัติเหตุทางทะเลที่ภูเก็ตที่มีผลกระทบต่อภาคการท่องเที่ยวค่อนข้างมากตามที่กล่าวไว้ข้างต้น

ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยขาดทุนจากการดำเนินงาน (Operating Loss) 3,934 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีกำไร 300 ล้านบาท เนื่องจากค่าใช้จ่ายที่เพิ่มสูงกว่ารายได้ที่เพิ่มขึ้น โดยมีค่าใช้จ่ายรวมที่เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 5,259 ล้านบาท (11.3%) จากค่าน้ำมันเครื่องบินเพิ่มขึ้น 3,499 ล้านบาท (29.4%) จากราคาน้ำมันเฉลี่ยที่เพิ่มขึ้นถึง 41.0% และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันเพิ่มขึ้น 1,862 ล้านบาท (5.5%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน และค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่เพิ่มขึ้น ในขณะที่มีรายได้รวมเพิ่มขึ้น 1,025 ล้านบาท หรือ 2.2% สาเหตุสำคัญเนื่องจากรายได้จากค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกินเพิ่มขึ้น 304 ล้านบาท (0.8%) จากปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้น รายได้จากค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์เพิ่มขึ้น 561 ล้านบาท (10.9%) และรายได้จากการให้บริการอื่นๆ เพิ่มขึ้น 360 ล้านบาท (12.3%)

นอกจากนั้น บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียวจากการรับรู้ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบินจำนวน 371 ล้านบาท แต่มีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 299 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการตีมูลค่าทางบัญชี

ในไตรมาส 3 ของปี 2561 บริษัทฯ และบริษัทย่อย ขาดทุนสุทธิ 3,686 ล้านบาท ขาดทุนมากกว่าปีก่อน 1,872 ล้านบาท (103.2%) โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 3,701 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 1.70 บาท ขาดทุนมากกว่าปีก่อน 0.86 บาท (102.4%)

ทั้งนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงส่วนได้เสียในเงินลงทุน และผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์และเครื่องบิน (EBITDA) จำนวน 1,198 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 4,638 ล้านบาท (79.5%) โดยมี EBITDA Margin เท่ากับ 2.5% เปรียบเทียบกับปีก่อนที่เท่ากับ 12.4%

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานไตรมาส 3 ปี 2561

งบการเงินรวมสำหรับไตรมาส 3 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

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) - งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	ก.ค.-ก.ย.			
	2561	2560	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	47,953	46,928	+1,025	+2.2
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	38,494	38,190	+304	+0.8
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	5,698	5,137	+561	+10.9
- รายได้บริการอื่น ๆ	3,296	2,936	+360	+12.3
- อื่น ๆ	465	665	-200	-30.1
ค่าใช้จ่ายรวม	51,887	46,628	+5,259	+11.3
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	15,391	11,892	+3,499	+29.4
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ไม่รวมน้ำมัน	35,421	33,559	+1,862	+5.5
- ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ	1,075	1,177	-102	-8.7
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	(3,934)	300	-4,234	-
หัก ประมาณการค่าซ่อมแซมเครื่องบินเช่าดำเนินงาน	-	92	-92	-100.0
หัก ขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงส่วนได้เสียในเงินลงทุน	-	5	-5	-100.0
หัก ผลขาดทุนจากการค้ำของสินทรัพย์และเครื่องบิน	371	1,503	-1,132	-75.3
บวก กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	299	(829)	+1,128	+136.1
ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้	(4,006)	(2,129)	-1,877	-88.2
ขาดทุนสุทธิ	(3,686)	(1,814)	-1,872	-103.2
ขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(3,701)	(1,825)	-1,876	-102.8
ขาดทุนต่อหุ้น (บาท)	(1.70)	(0.84)	-0.86	-102.4
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ				
EBITDA (ล้านบาท)	1,198	5,836	-4,638	-79.5
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	6.01	5.99	+0.02	+0.3
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	23,391	22,931	+460	+2.0
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านคน-กิโลเมตร)	18,121	17,936	+185	+1.0
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	77.5	78.2	-0.7	-0.7
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/คน-ก.ม.)	2.09	2.10	-0.01	-0.5
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	1,035	959	+76	+7.9
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	612	609	+3	+0.5
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (%)	59.2	63.5	-4.3	-4.3
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง (พันกก.)	173,528	168,547	+4,981	+3.0
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/ตัน-ก.ม.)	8.76	7.90	+0.86	+10.9
เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 30 ก.ย. (ลำ)	103	99	+4	+4.0
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน (ชั่วโมง)	106,119	102,329	+3,790	+3.7
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย (ชั่วโมง/ลำ/วัน)	12.1	12.1	-	-
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย				
1 USD : THB	32.9732	33.3875	-0.4143	-1.2
1 EUR : THB	38.3502	39.1969	-0.8467	-2.2
100 JPY : THB	29.5740	30.0863	-0.5123	-1.7
ราคาน้ำมันเฉลี่ย (USD/BBL)	94.33	66.89	+27.44	+41.0

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

รายได้

ในไตรมาส 3 ของปี 2561 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวมจำนวน 47,953 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,025 ล้านบาท (2.2%) โดยมีรายละเอียดของรายได้ดังนี้

- รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน

รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินจำนวน 38,494 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 304 ล้านบาท (0.8%) เป็นผลมาจาก

- รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมัน) ลดลง 0.01 บาท/RPK (0.5%) หรือประมาณ 99 ล้านบาท โดยมีผลกระทบจากการแข็งค่าของเงินบาท โดยเฉพาะเมื่อเทียบกับสกุลเงินที่เป็นรายได้หลัก ได้แก่ เงินเยน ดอลลาร์สหรัฐฯ ยูโร และดอลลาร์ออสเตรเลีย ทำให้รายได้เมื่อคิดเป็นเงินบาทลดลง 0.06 บาท/RPK หรือประมาณ 1,045 ล้านบาท หากไม่รวมผลของอัตราแลกเปลี่ยนรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยจะเพิ่มขึ้นประมาณ 2.4% หรือประมาณ 906 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการปรับเพิ่มอัตราค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมัน (Fuel Surcharge) ตามราคาน้ำมันที่เพิ่มขึ้น

- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร เพิ่มขึ้น 1.0% คิดเป็นเงินประมาณ 390 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นในเส้นทางข้ามทวีป ไปยังยุโรป ออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ เส้นทางภูมิภาคเอเชีย เพิ่มขึ้นในเส้นทางสายตะวันตก สายใต้ และเส้นทางของสายการบินไทยสมายล์ ส่วนเส้นทางภูมิภาคสายเหนือต่ำกว่าปีก่อน สาเหตุส่วนหนึ่งมาจากภัยธรรมชาติที่ประเทศญี่ปุ่น และจำนวนนักท่องเที่ยวชาวจีนที่ลดลง ในขณะที่บริษัทฯ มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 2.0% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 77.5% ต่ำกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ย 78.2%

- รายได้ค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์

รายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์ จำนวน 5,698 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 561 ล้านบาท (10.9%) เป็นผลจากรายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมัน) เท่ากับ 8.76 บาท เพิ่มขึ้น 0.86 บาท (10.9%) หรือประมาณ 526 ล้านบาท ประกอบกับมีปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) เพิ่มขึ้น 0.5% คิดเป็นเงินประมาณ 24 ล้านบาท จากภาคการส่งออกที่ยังดีขึ้นอย่างต่อเนื่องจากปีก่อน ถึงแม้ว่าจะเริ่มชะลอตัวลง ทำให้มีอัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ย 59.2% ลดลงจากปีก่อนที่เฉลี่ย 63.5% และสูงกว่าค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรมที่ 44.1%

• รายได้ค่าบริการอื่น ๆ ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจ ได้แก่การบริการภาคพื้น ครีวการบิน การบริการคลังสินค้า และรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่นๆ รวมจำนวน 3,296 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 360 ล้านบาท (12.3%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากทุกหน่วยธุรกิจสูงกว่าปีก่อน โดยรายได้จากการบริการภาคพื้น และรายได้จากครีวการบิน สูงกว่าปีก่อนจากจำนวนสายการบินลูกค้าที่สูงขึ้น และรายได้จากการให้บริการด้านคลังสินค้าเพิ่มขึ้นจากปริมาณการขนส่งสินค้าที่สูงกว่าปีก่อน รวมทั้งรายได้จากการให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยาน สูงกว่าปีก่อนอีกด้วย

- รายได้อื่นๆ รวมจำนวน 465 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 200 ล้านบาท (30.1%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้ค่าปรับจากการส่งมอบเครื่องบินล่าช้าต่ำกว่าปีก่อนประมาณ 92 ล้านบาท และรายได้จากการให้สายการบินอื่นยืมอะไหล่เครื่องบินต่ำกว่าปีก่อน 38 ล้านบาท

ค่าใช้จ่าย

ในไตรมาส 3 ปี 2561 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวม 51,887 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 5,259 ล้านบาท (11.3%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- ค่าน้ำมันเครื่องบิน จำนวน 15,391 ล้านบาท คิดเป็น 29.7% ของค่าใช้จ่ายรวม เพิ่มขึ้น 3,499 ล้านบาท (29.4%) สาเหตุหลักจากราคาน้ำมันเฉลี่ยสูงกว่าปีก่อน 41.0% ถึงแม้เงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐแข็งค่าเล็กน้อยทำให้ค่าน้ำมันเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทลดลง อย่างไรก็ตาม การดำเนินการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันในไตรมาสนี้สามารถลดภาระค่าน้ำมันได้มากกว่าปีก่อน 702 ล้านบาท
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน รวมจำนวน 35,421 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,862 ล้านบาท (5.5%) โดยรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ก.ค.-ก.ย.					
	2561	% ของ	2560	% ของ	เปลี่ยนแปลง	
		ค่าใช้จ่าย		ค่าใช้จ่าย	ล้านบาท	%
	รวม	รวม	รวม			
ค่าใช้จ่าย						
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	7,513	21.2	7,447	22.2	+66	+0.9
ค่าบริการการบิน	5,687	16.1	5,673	16.9	+14	+0.2
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	1,424	4.0	1,410	4.2	+14	+1.0
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	4,954	14.0	4,259	12.7	+695	+16.3
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	4,017	11.3	4,399	13.1	-382	-8.7
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	3,881	11.0	2,764	8.3	+1,117	+40.4
ค่าสินค้าและวัสดุทั่วไป	2,333	6.6	2,182	6.5	+151	+6.9
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	2,781	7.9	2,798	8.3	-17	-0.6
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	147	0.4	130	0.4	+17	+13.1
ค่าใช้จ่ายอื่น	2,532	7.1	2,449	7.3	+83	+3.4
ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	152	0.4	48	0.1	+104	+216.7
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	35,421	100.0	33,559	100.0	+1,862	+5.5

สรุปค่าใช้จ่ายที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญได้แก่

- ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยานเพิ่มขึ้น 695 ล้านบาท (16.3%) สาเหตุหลักเกิดจากการปรับประมาณการค่าซ่อมใหญ่ของเครื่องยนต์ GE90 สำหรับเครื่องบิน B777-300ER เพิ่มขึ้นตามการใช้งานจริงซึ่งทำให้เครื่องยนต์ถึงกำหนดซ่อมเร็วกว่าที่กำหนดไว้เดิม ประกอบกับอัตราค่าซ่อมโดยเฉลี่ยสูงขึ้นกว่าปีก่อน

- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ เพิ่มขึ้น 1,117 ล้านบาท (40.4%) เนื่องจากรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงานเพิ่มขึ้นจากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนจำนวน 4 ลำ โดยเป็นการรับมอบเครื่องบินแบบ โบอิง B787-9 จำนวน 1 ลำ ในไตรมาส 4 ของปี 2560 และรับมอบเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 3 ลำ ในไตรมาส 1 ของปี 2561 ถึงแม้ว่าจะส่งคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงานแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 2 ลำ ประกอบกับเงินบาทแข็งค่าเมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐฯ ทำให้ค่าเช่าลดลงได้ส่วนหนึ่งก็ตาม

- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ต่ำกว่าปีก่อน 382 ล้านบาท (8.7%) เป็นผลจากมีเครื่องบินและที่นั่งเครื่องบิน รวมทั้งทรัพย์สินอื่นที่มีการคิดค่าเสื่อมราคาเต็มจำนวนแล้ว ถึงแม้ว่าจะรับมอบเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 2 ลำ โดย รับมอบในไตรมาส 1 ของปี 2561 จำนวน 1 ลำ และไตรมาสที่ 2 ปี 2561 จำนวน 1 ลำ

- ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม 152 ล้านบาท ขาดทุนสูงกว่าปีก่อน 104 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ส่วนแบ่งขาดทุนในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ขาดทุน 245 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 117 ล้านบาท

- ส่วนแบ่งกำไรในบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) กำไร 73 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 8 ล้านบาท

- ส่วนแบ่งกำไรในบริษัท คอนเมือง อินเทอร์เน็ตเซ็นแนล แอร์พอร์ต โฮเทล จำกัด กำไร 0 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุน 9 ล้านบาท

- ส่วนแบ่งขาดทุนในบริษัท โรงแรมรอยัลฮิลล์ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) ขาดทุน 2 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนกำไร 4 ล้านบาท

- ส่วนแบ่งกำไรในบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด กำไร 27 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 15 ล้านบาท

- ส่วนแบ่งขาดทุนในบริษัท คริวการบินภูเก็ต จำกัด ขาดทุน 5 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีกำไร 8 ล้านบาท

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน จำนวน 371 ล้านบาท ลดลง 1,132 ล้านบาท (75.3%) ประกอบด้วย

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน 158 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 1,247 ล้านบาท โดยในไตรมาสนี้เป็นการตั้งสำรองด้อยค่าเครื่องบินจำนวน 10 ลำ รวมประมาณ 145 ล้านบาท และตั้งด้อยค่าเครื่องบินด้อยค่าอะไหล่ CF6-80C2A5 ประมาณ 13 ล้านบาท

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ 213 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 115 ล้านบาท เกิดจากการตั้งสำรองด้อยค่าอะไหล่ที่เสียหายและไม่สามารถซ่อมแซมได้สูงกว่าปีก่อน

กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ จำนวน 299 ล้านบาท ประกอบด้วย ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Loss) 198 ล้านบาท และกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Gain) 497 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการปรับยอดเงินกู้และสินทรัพย์หนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวด โดยเฉพาะเงินบาทต่อเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐฯ เงินเยน และเงินยูโร แข็งค่าขึ้นเมื่อเทียบกับ ณ 30 มิถุนายน 2561

สรุปผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย เก้าเดือนแรกของปี 2561 (1 มกราคม - 30 กันยายน 2561)

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) - งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ก.ย.			
	2561	2560	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	148,658	141,913	+6,745	+4.8
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	119,454	116,254	+3,200	+2.8
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	16,472	14,766	+1,706	+11.6
- รายได้ค่าบริการอื่นๆ	9,729	9,014	+715	+7.9
- อื่นๆ	3,003	1,879	+1,124	+59.8
ค่าใช้จ่ายรวม	151,565	140,888	+10,677	+7.6
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	43,577	37,016	+6,561	+17.7
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	104,705	100,404	+4,301	+4.3
- ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ	3,283	3,468	-185	-5.3
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	(2,907)	1,025	-3,932	-383.6
หัก ประมาณการค่าซ่อมแซมเครื่องบินเช่าดำเนินงาน	-	550	-550	-100.0
หัก ขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงส่วนได้เสียในเงินลงทุน	-	433	-433	-100.0
หัก ผลขาดทุนจากการซื้อขายของสินทรัพย์และเครื่องบิน	3,100	2,910	+190	+6.5
บวก กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	452	(1,699)	+2,151	+126.6
ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้	(5,555)	(4,567)	-988	-21.6
ขาดทุนสุทธิ	(4,036)	(3,853)	-183	-4.7
ขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(4,082)	(3,879)	-203	-5.2
ขาดทุนต่อหุ้น (บาท)	(1.87)	(1.78)	-0.09	-5.1
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ				
EBITDA (ล้านบาท)	12,437	16,897	-4,460	-26.4
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	18.16	18.38	-0.22	-1.2
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	69,729	67,025	+2,704	+4.0
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านคน-กิโลเมตร)	54,372	53,504	+868	+1.6
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	78.0	79.8	-1.8	-1.8
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/คน-ก.ม.)	2.17	2.14	+0.03	+1.4
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	3,032	2,848	+184	+6.5
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	1,827	1,730	+97	+5.6
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (%)	60.3	60.7	-0.4	-0.4
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง (พันกก.)	510,629	478,171	+32,458	+6.8
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/ตัน-ก.ม.)	8.46	7.99	+0.47	+5.9
เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 30 ก.ย. (ลำ)	103	99	+4	+4.0
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน (ชั่วโมง)	315,695	302,462	+13,233	+4.4
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย (ชั่วโมง/ลำ/วัน)	11.8	12.0	-0.2	-1.7
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย				
1 USD : THB	32.1436	34.2680	-2.1244	-6.2
1 EUR : THB	38.3942	38.1113	+0.2829	+0.7
100 JPY : THB	29.3184	30.6302	-1.3118	-4.3
ราคาน้ำมันเฉลี่ย (USD/BBL)	90.70	68.10	+22.60	+33.2

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

งวดเก้าเดือนแรกของปี 2561 บริษัทฯ และบริษัทย่อยขาดทุนจากการดำเนินงาน 2,907 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีกำไร 1,025 ล้านบาท

รายได้รวมจำนวน 148,658 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 6,745 ล้านบาท (4.8%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากกิจการขนส่งเพิ่มขึ้น 4,906 ล้านบาท (3.7%) โดยในส่วนของรายได้จากค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกินเพิ่มขึ้น 2.8% มีสาเหตุหลักจากปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 1.6% และมีรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมัน) สูงกว่าปีก่อน 1.4% ส่วนรายได้จากค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์เพิ่มขึ้น 11.6% มีสาเหตุหลักจากปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) เพิ่มขึ้น 5.6% จากภาคการส่งออกที่ปรับตัวดีขึ้นต่อเนื่องจากปีก่อน และรายได้พัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วยเพิ่มขึ้น 5.9% ประกอบกับมีรายได้จากการให้บริการอื่นๆ เพิ่มขึ้นจากปีก่อนสาเหตุหลักเกิดจากรายได้ทุกหน่วยธุรกิจเพิ่มขึ้นจากปีก่อนจำนวนสายการบินลูกค้าและปริมาณการขนส่งสินค้าที่สูงกว่าปีก่อน รวมทั้งมีรายได้จากการให้บริการฝ่ายช่างเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ รายได้อื่นๆ เพิ่มขึ้นสาเหตุหลักจากกำไรจากการขายหุ้นในบริษัทโรงแรมรอยัลลอร์ด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) และกำไรจากการขายอสังหาริมทรัพย์ทั้งในและต่างประเทศในไตรมาสที่ 2 ของปี 2561

ค่าใช้จ่ายรวมจำนวน 151,565 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 10,677 ล้านบาท (7.6%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าน้ำมันเครื่องบินที่เพิ่มขึ้นตามราคาน้ำมันที่ปรับเพิ่มขึ้น และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ไม่รวมน้ำมันเพิ่มขึ้นตามปริมาณการผลิต และปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยานและค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่เพิ่มขึ้น

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียว ได้แก่

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบินจำนวน 3,100 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 190 ล้านบาท (6.5%) สาเหตุหลักเกิดจากในปีนี้ตั้งสำรองด้อยค่าเพิ่มขึ้นของเครื่องบินที่ปลดระวางและรอขายจำนวน 19 ลำ รวม 2,694 ล้านบาท และตั้งสำรองด้อยค่าของเครื่องบินจำนวน 86 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนตั้งสำรองด้อยค่าของเครื่องบินที่ปลดระวาง 16 ลำ รวมจำนวน 2,401 ล้านบาท และตั้งสำรองด้อยค่าของเครื่องบินจำนวน 207 ล้านบาท

- กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 452 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Gain) 113 ล้านบาท และกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Gain) 339 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 1,699 ล้านบาท

ในงวดเก้าเดือนแรกของปี 2561 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีขาดทุนสุทธิ 4,036 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุน 3,853 ล้านบาท โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 4,082 ล้านบาท ขาดทุนต่อหุ้น 1.87 บาท เปรียบเทียบกับปีก่อนที่ขาดทุนต่อหุ้น 1.78 บาท

EBITDA 9 เดือนแรกของปี 2561 มีจำนวน 12,437 ล้านบาท ลดลง 4,460 ล้านบาท (26.4%) โดยมี EBITDA Margin 8.4% ลดลงจากปีก่อนที่เท่ากับ 11.9%

3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน

หน่วย : ล้านบาท	ก.ค.-ก.ย.		ม.ค.-ก.ย.	
	2561	2560	2561	2560
เครื่องบิน	467	338	8,778	8,949
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	270	242	610	434
รวม	737	580	9,388	9,383

ในไตรมาส 3 ของปี 2561 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 737 ล้านบาท ใกล้เคียงกับปีก่อน โดยรายจ่ายเพื่อการลงทุนในไตรมาสนี้ประกอบด้วย

- การลงทุนในเครื่องบิน จำนวน 467 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็นการซื้ออะไหล่เครื่องบินหมุนเวียน
- การลงทุนในสินทรัพย์ถาวรอื่น ๆ จำนวน 270 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในอุปกรณ์การให้บริการภาคพื้น และเครื่องมืออุปกรณ์การให้บริการซ่อมบำรุงของฝ่ายช่าง

ทั้งนี้ เมื่อรวมกับรายจ่ายลงทุนในงวดหกเดือนแรกของปี 2561 ซึ่งมีจำนวน 8,651 ล้านบาท ทำให้งวดเก้าเดือนแรกของปี 2561 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุนรวม 9,388 ล้านบาท

การจัดหาเงินทุน

ในเก้าเดือนแรกของปี 2561 บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดหาเงินทุน รวมทั้งสิ้น 27,303 ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. การออกหุ้นกู้รวมจำนวน 13,000 ล้านบาท โดยเป็นการออกหุ้นกู้ในเดือนกุมภาพันธ์ 2561 จำนวน 6,000 ล้านบาท (ระยะเวลา 5-15 ปี) และ ในเดือนสิงหาคม 2561 จำนวน 7,000 ล้านบาท (ระยะเวลา 1-15 ปี) เพื่อชำระคืนหุ้นกู้ที่ครบกำหนดชำระ และหรือคืนเงินกู้ของบริษัทฯ ที่มีต้นทุนทางการเงินที่สูงกว่า และหรือลงทุนในสินทรัพย์ และหรือใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ
2. การจัดหาเงินกู้ระยะยาวด้วยวิธีการเช่าซื้อ โดยใช้เครื่องบินเป็นหลักทรัพย์ค้ำประกันเพื่อชำระค่าเครื่องบิน A350-900 จำนวน 2 ลำ รวมประมาณ 7,803 ล้านบาท
3. การกู้เงินระยะยาวจากธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย จำนวน 2,000 ล้านบาท เพื่อใช้เป็นเงินลงทุนประจำปี และกู้เงินระยะยาวจากธนาคารไอซีบีซีไทย จำกัด (มหาชน) เพื่อใช้ในการ Refinance จำนวน 500 ล้านบาท
4. การเบิกใช้วงเงินสินเชื่อหมุนเวียนจากสถาบันการเงินในประเทศเพื่อขยายระยะเวลา (Roll-over) เงินกู้ระยะสั้นที่ครบกำหนด และใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงานรวมทั้งสิ้น 4,000 ล้านบาท

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ก.ย.	
	2561	2560
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	12,896	17,917
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(895)	(2,203)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(14,191)	(10,437)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน ของเงินสดและเงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น(ลดลง)	(13)	(42)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น(ลดลง)	(2,203)	5,235

ในงวดเก้าเดือนแรกของปี 2561 บริษัทฯ มีเงินสดสุทธิจากการดำเนินงานจำนวน 12,896 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 5,021 ล้านบาท และเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 14,191 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 3,754 ล้านบาท จากการชำระคืนเงินกู้ทั้งระยะสั้น ระยะยาว และหุ้นกู้ แต่มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 895 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 1,308 ล้านบาท เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 30 กันยายน 2561 มีจำนวน 13,027 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 จำนวน 2,203 ล้านบาท

เครื่องบิน

ในไตรมาส 3 ของปี 2561 บริษัทฯ ปลดระวางเครื่องบินแบบโบอิง B737-400 จำนวน 2 ลำ เมื่อรวมกับการรับมอบเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 ในหกเดือนแรกจำนวน 5 ลำ ทำให้จำนวนเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน ณ วันที่ 30 กันยายน 2561 มีจำนวน 103 ลำ (รวมเครื่องบินแอร์บัส A320-200 จำนวน 20 ลำ ซึ่งใช้ดำเนินงานโดยบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด) สูงกว่า ณ สิ้นปี 2560 และ 30 กันยายน 2560 จำนวน 3 ลำ และ 4 ลำ ตามลำดับ และมีเครื่องบินที่ปลดระวางและรอการขาย ณ วันที่ 30 กันยายน 2561 จำนวน 21 ลำ

สินทรัพย์

ณ วันที่ 30 กันยายน 2561 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมจำนวน 277,607 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2560 จำนวน 3,168 ล้านบาท (1.1%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	30 ก.ย. 2561		31 ธ.ค. 2560		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	13,027	4.7	15,230	5.4	-2,203	-14.5
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	-	-	201	0.1	-201	-100.0
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	36,887	13.3	36,085	12.8	+802	+2.2
สินทรัพย์หมุนเวียน	49,914	18.0	51,516	18.3	-1,602	-3.1
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์						
เครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่จ่ายล่วงหน้า	1,124	0.4	6,124	2.2	-5,000	-81.6
เครื่องบิน	41,209	14.8	42,186	15.0	-977	-2.3
เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน	115,957	41.8	113,220	40.3	+2,737	+2.4
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	10,862	3.9	9,592	3.4	+1,270	+13.2
งานระหว่างทำ	336	0.1	599	0.2	-263	-43.9
ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุง	13,377	4.8	13,554	4.9	-177	-1.3
เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	2,730	1.0	2,828	1.0	-98	-3.5
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	185,595	66.8	188,103	67.0	-2,508	-1.3
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	42,098	15.2	41,156	14.7	+942	+2.3
รวมสินทรัพย์	277,607	100.0	280,775	100.0	-3,168	-1.1

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 49,914 ล้านบาท หรือคิดเป็น 18.0% ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2560 จำนวน 1,602 ล้านบาท (3.1%) สาเหตุหลักเกิดจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลดลง 2,203 ล้านบาท (14.5%) จากเงินสดสุทธิจากการดำเนินงานน้อยกว่าเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนและกิจกรรมจัดหาเงิน

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สุทธิ มีจำนวน 185,595 ล้านบาท หรือคิดเป็น 66.8% ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2560 เป็นจำนวน 2,508 ล้านบาท (1.3%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากการปลดระวางเครื่องบินแบบ โบอิง 737-400 จำนวน 2 ลำ และการคิดค่าเสื่อมราคาตามปกติของสินทรัพย์ ถึงแม้ว่าจะมีการรับมอบเครื่องบินเช่า การเงินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 2 ลำ และเครื่องยนต์จำนวน 2 เครื่องยนต์ ก็ตาม

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ มีจำนวน 42,098 ล้านบาท หรือคิดเป็น 15.2% ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 จำนวน 942 ล้านบาท (2.3%) สาเหตุหลักเกิดจาก

- สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเพิ่มขึ้น 1,366 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของค่าเผื่อการด้อยค่าของเครื่องบินและประมาณการค่าใช้จ่ายค้างจ่าย

- ค่าตกแต่งเครื่องบินเช่าดำเนินงานรอการตัดบัญชีเพิ่มขึ้น 547 ล้านบาท (13.2%) สาเหตุหลักเกิดจากค่า อุปกรณ์และผลิตภัณฑ์ในห้องโดยสารของเครื่องบินเช่าดำเนินงานแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 3 ลำ และค่าใช้จ่าย ในโครงการปรับปรุงเครื่องบินเช่าดำเนินงานแบบโบอิง 787-8 จำนวน 4 ลำ โดยการติดตั้ง Crew Rest และอุปกรณ์ In-flight Connectivity

- การเพิ่มขึ้นของเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่า (Maintenance Reserve) จำนวน 2,755 ล้านบาท (26.5%) ตามประมาณการหนี้สินระยะยาวที่บริษัทได้ประมาณเพิ่มขึ้นในส่วนค่าซ่อมแซมเครื่องบินตาม

สัญญาเช่าดำเนินงานตามสภาพการบิน และเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องบิน ทั้งนี้ บริษัทสามารถนำค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้นตามประมาณการหนี้สินดังกล่าวไปเบิกคืนจากผู้ให้เช่าได้ตามเงื่อนไขที่ปรากฏในสัญญาเช่า

- เงินลงทุนในบริษัทร่วมลดลง 787 ล้านบาท สาเหตุหลักจากขายหุ้นของบริษัท โรงแรมรอยัลออกคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) จำนวน 22.5 ล้านหุ้น ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนการถือหุ้น 24% ทำให้เงินลงทุนลดลงประมาณ 278 ล้านบาท ประกอบกับบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) มีผลการดำเนินงานขาดทุน

- สินทรัพย์รอการขายลดลง 2,875 ล้านบาท (33.3%) สาเหตุหลักเกิดจากการตั้งสำรองด้อยค่าของเครื่องบินเพิ่มขึ้น

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) ในงวดเก้าเดือนแรกของปี 2561 เท่ากับร้อยละ -0.8 เปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ซึ่งเท่ากับร้อยละ -0.3

หนี้สิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2561 หนี้สินรวมของ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีจำนวน 249,219 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 จำนวน 457 ล้านบาท (0.2%) โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	30 ก.ย. 2561		31 ธ.ค. 2560		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)	62,895	25.2	68,031	27.4	-5,136	-7.5
หนี้สินระยะยาว						
หุ้นกู้	65,850	26.4	62,100	25.0	3,750	+6.0
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	61,554	24.7	62,517	25.1	-963	-1.5
เงินกู้ยืมระยะยาว	25,548	10.3	27,480	11.0	-1,932	-7.0
รวมหนี้สินระยะยาว	152,952	61.4	152,097	61.1	+855	+0.6
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	33,372	13.4	28,634	11.5	+4,738	+16.5
รวมหนี้สิน	249,219	100.0	248,762	100.0	+457	+0.2

หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 20,775 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 25.2 ของหนี้สินทั้งหมดลดลงจาก ณ 31 ธันวาคม 2560 จำนวน 5,136 ล้านบาท (7.5%) สาเหตุหลักเกิดจากเงินกู้ระยะสั้นลดลง 7,270 ล้านบาท จากการจ่ายชำระคืนตามกำหนด

หนี้สินระยะยาว (รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 20,775 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 61.4 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้น 855 ล้านบาท (0.6%) จากการกู้ยืมเงินระยะยาว การออกหุ้นกู้ และหนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 2 ลำ รวมจำนวน 23,303 ล้านบาท การจ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะยาว และหุ้นกู้รวมจำนวน 21,203 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม ผลจากการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐฯ เงินเยน และเงินสกุลยูโร ณ 30 กันยายน 2561 เมื่อเทียบกับ ณ วันสิ้นงวดของปี 2560 ทำให้หนี้สินระยะยาวเมื่อคิดเป็นเงินบาทมียอดลดลงจำนวน 1,245 ล้านบาท

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 13.4 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้น 4,738 ล้านบาท (16.5%) สาเหตุหลักเกิดจากประมาณการหนี้สินระยะยาวเพิ่มขึ้น 3,930 ล้านบาท จากประมาณการค่าใช้จ่ายค่าซ่อมแซมเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงาน ที่เกี่ยวข้องกับค่าซ่อมเครื่องบินตามสภาพการบินและเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องบิน ทั้งนี้ บริษัทฯ สามารถนำค่าใช้จ่ายดังกล่าวไปขอคืนจากผู้ให้เช่าได้จากรายการเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่า (Maintenance Reserve) ประกอบกับประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงานเพิ่มขึ้น 739 ล้านบาท

ณ สิ้นไตรมาส 3 ของปี 2561 บริษัทฯ มีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) เท่ากับ 5.4 เท่า สูงกว่าเมื่อเทียบกับ ณ 31 ธันวาคม 2560 ที่เท่ากับ 5.0 เท่า และมีอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ 8.8 เท่า เพิ่มขึ้นจาก ณ สิ้นปี 2560 ที่เท่ากับ 7.8 เท่า

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 30 กันยายน 2561 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 28,388 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2560 จำนวน 3,625 ล้านบาท (11.3%) เป็นผลมาจากผลขาดทุนจากการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในช่วงเก้าเดือนแรกของปีนี้ ส่งผลให้อัตรากำไรต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity) ลดลงจาก -12.1% ในงวดเก้าเดือนแรกของปี 2560 เป็น -13.4% ในงวดเก้าเดือนแรกของปี 2561

4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

อุตสาหกรรมการบินโลกในช่วงไตรมาส 4 ปี 2561 ยังมีแนวโน้มเติบโตได้ต่อเนื่องทั้งจากการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าจากเศรษฐกิจโลกที่ยังขยายตัว แต่คาดการณ์ว่าอัตราการเติบโตจะต่ำกว่าปี 2560 เนื่องจากต้นทุนในการดำเนินงานที่สูงขึ้น โดยเฉพาะราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้นจากปีก่อน โดยคาดการณ์ว่าราคาน้ำมันเครื่องบินเฉลี่ยในปี 2561 จะอยู่ที่ประมาณ 87.8 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล อย่างไรก็ตามสายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกคาดว่าจะยังคงมีกำไร แต่ลดลงจากปีก่อน

แนวโน้มอุตสาหกรรมการบินของไทยในปี 2561 นี้ มีแนวโน้มขยายตัวจากปี 2560 จากการที่ประเทศไทยสามารถปลดธงแดงได้เป็นที่เรียบร้อยแล้วตั้งแต่ปีก่อน นอกจากนี้ ความคืบหน้าโครงการก่อตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอู่ตะเภา (MRO) เพื่อเป็นศูนย์กลางการซ่อมบำรุงอากาศยานที่ทันสมัยระดับโลก และเป็นแรงขับเคลื่อนหลักในการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินและอวกาศในประเทศไทยให้ก้าวไปไกลยิ่งขึ้น และส่งผลดีต่อแผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกของประเทศไทย ซึ่งจะเป็นไปตามนโยบายไทยแลนด์ 4.0 ของรัฐบาลไทย ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมผลิตและบริการโดยใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในประเทศไทยให้ไปสู่ระดับโลก สำหรับความคืบหน้าการแก้ปัญหามาตรฐานการบินพลเรือนของสำนักงานบริหารการบินแห่งชาติสหรัฐอเมริกา (FAA) เพื่อยกระดับการบินพลเรือนของไทยจาก Category 2 กลับขึ้นเป็น Category 1 นั้น คาดว่าสำนักงานบริหารการบินแห่งชาติสหรัฐฯ (FAA) จะเข้ามา Pre Audit ในเดือนมกราคม 2562

บริษัทฯ อยู่ระหว่างการพัฒนาและปรับปรุงแผนการจัดหาเครื่องบิน เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ตลาดและการใช้งานจริง ตามข้อเสนอแนะของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เพื่อนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ ให้ความเห็นชอบก่อนนำเสนอกระทรวงคมนาคมภายในไตรมาส 4 ของปี 2561 ต่อไป

5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		ม.ค.-ก.ย.	
		2561	2560
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)			
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.98	0.85
อัตราส่วนสภาพคล่อง (รวมวงเงินกู้หมุนเวียน)	เท่า	1.26	1.09
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)			
อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน	ร้อยละ	(1.95)	0.72
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ	ร้อยละ	(2.71)	(2.71)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	(13.36)	(12.13)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	(0.77)	(0.34)
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)			
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	5.39	5.58
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	8.78	8.62
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	3.64	4.70

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)

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

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)

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