คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับไตรมาส 1 ปี 2562 สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2562 ของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

1. บทสรุปผู้บริหาร

ภาพรวมเศรษฐกิจโลกในไตรมาสแรกของปี 2562 เติบโตในอัตราที่ชะลอลงเล็กน้อย เศรษฐกิจสหรัฐฯ ยูโรโซน และญี่ปุ่นขยายตัวในอัตราที่ลดลงเมื่อเทียบกับปี 2561 เนื่องจากได้ผ่านพ้นจุดที่เศรษฐกิจเติบโตสูงสุด (peak) ในช่วงปี 2560-2561 มาแล้ว สำหรับเศรษฐกิจจีน มีแนวโน้มชะลอลงจากผลของการปฏิรูปเศรษฐกิจที่เน้นการควบคุมการก่อหนี้ และผลกระทบเชิงลบในภาคการส่งออกจากสงครามการค้ากับสหรัฐฯ ซึ่งจะส่งผลกระทบในทางลบต่อภาวะการค้าโลกโดยรวม ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกในไตรมาสแรกของปี 2562 เฉลี่ยอยู่ที่ 63.5 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล อยู่ในระดับใกล้เคียงกับไตรมาสก่อนหน้า

เศรษฐกิจไทยในไตรมาสแรกของปี 2562 มีสัญญาณทรงตัว ทั้งนี้จากเศรษฐกิจโลกชะลอตัวประกอบกับผลของมาตรการกีดกันทางการค้าของสหรัฐฯ ฉุดให้ภาคการส่งออกไทยในไตรมาสแรกติดลบร้อยละ 1.6 สำหรับภาคการท่องเที่ยวขยายตัวในอัตราที่ชะลอลงมาก ตามจำนวนนักท่องเที่ยวจีนที่ลดลง โดยจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทยในไตรมาสแรกของปี 2562 มีจำนวน 10.8 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1.9% เป็นนักท่องเที่ยวชาวจีนคิดเป็นสัดส่วนถึงร้อยละ 28.9 ของนักท่องเที่ยวต่างชาติทั้งหมดซึ่งลดลงร้อยละ 2.1 เมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อนที่เพิ่มขึ้นจากปี 2560 ถึงร้อยละ 30.2 อย่างไรก็ตามจากปัจจัยส่งเสริมภาคการท่องเที่ยวในฤดูกาลท่องเที่ยว ทั้งจากการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย และมาตรการภาครัฐในการขยายระยะเวลายกเว้นค่าธรรมเนียมวีซ่าให้กับนักท่องเที่ยว ณ ด่านตรวจคนเข้าเมือง (Visa on Arrival) จากเดิมที่มีผลใช้บังคับถึงวันที่ 13 ม.ค.62 เป็นวันที่ 31 ต.ค. 62 เพื่อกระตุ้นและส่งเสริมการท่องเที่ยวซึ่งคาดว่าจะช่วยดึงดูดให้นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น

ในไตรมาส 1 ของปี 2562 อุตสาหกรรมการบินของโลกยังคงขยายตัวแต่ในอัตราที่ลดลง จากข้อมูลของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) แสดงการขยายตัวของปริมาณการขนส่งและปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารในไตรมาสแรกของปี 2562 ที่เพิ่มขึ้นประมาณ 4.8% และ 5.2% ตามลำดับ โดยมีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ย 80.6% ในขณะที่การขนส่งสินค้าในภาพรวมปรับตัวลดลงจากปีก่อน และเป็นการลดลงต่ำสุดในรอบสามปีที่ผ่านมา โดยมีปริมาณการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ต่ำกว่าปีก่อน 2.0% ในขณะที่ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์สูงกว่าปีก่อน 3.3% ส่งผลให้อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ซึ่งเท่ากับ 46.5% ใกล้เคียงกับงวดเดียวกันของปีก่อนที่ 44.5%

อุตสาหกรรมการบินของไทยในไตรมาส 1 ของปี 2562 มีอัตราการเติบโตชะลอตัวเล็กน้อยตามภาวะเศรษฐกิจโลกและไทย ซึ่งทำให้ความต้องการในการเดินทางของนักท่องเที่ยวต่างชาติและชาวไทยชะลอตามไปด้วย ในขณะที่อุปทานการให้บริการการบินของสายการบินขยายตัวจากการเพิ่มความถี่ในเส้นทางการบินเดิมหรือเพิ่มเส้นทางบินใหม่ภายหลังการปลดธงแดงจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ โดยเฉพาะสายการบินต้นทุนต่ำในจุดหมายปลายทางยอดนิยม เช่น ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ไต้หวัน และอินเดีย เป็นต้น ทำให้การแข่งขันทวีความรุนแรงมากขึ้น อย่างไรก็ตามยังมีปัจจัยบวกจากการฟื้นตัวของปริมาณนักท่องเที่ยวชาวจีนจากอุบัติเหตุเรือล่มที่ภูเก็ตในปีที่ผ่านมาจากมาตรการสนับสนุนของภาครัฐในการเพิ่มแรงจูงใจให้นักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้ามาประเทศไทย เช่น มาตรการยกเว้นค่าธรรมเนียม Visa on Arrival ตามที่กล่าวไว้ข้างต้น อย่างไรก็ดีขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินและผู้โดยสารของสนามบิน สงครามการค้า และภาวะวิกฤต เช่น ความขัดแย้งระหว่างประเทศ ภัยธรรมชาติ อุบัติเหตุ ยังเป็นความเสี่ยงในด้านการดำเนินการของสายการบินในปี 2562

ในปี 2562 บริษัทฯ ยังคงดำเนินการตามแผนฟื้นฟูธุรกิจปี 2561-2565 ต่อเนื่องจากปีก่อนโดยมุ่งเน้นการสร้างรายได้เสริมภายใต้โครงการ “มนตรา” ซึ่งเป็นโครงการฟื้นฟูการบินไทยแบบเร่งด่วนตลอดจนกลยุทธ์การดำเนินงาน

อื่นๆ ซึ่งส่วนหนึ่งได้เริ่มดำเนินการมาแล้วตั้งแต่ต้นปี โดยมีเป้าหมายสูงสุดคือทำให้การบินไทยหลุดพ้นจากวงจรของกับดักปัญหา และสามารถมีผลประกอบการที่มั่นคงต่อไปในอนาคต โดยยังคงมีแนวทางการดำเนินงานตามกรอบกลยุทธ์หลัก 5 กลยุทธ์ ได้แก่ 1) การเร่งทำกำไรเพิ่มจากการตลาดเชิงรุกและมีต้นทุนที่แข่งขันได้ 2) การพัฒนาศักยภาพและแสวงหาโอกาสของกลุ่มธุรกิจ 3) การสร้างประสบการณ์การเดินทางที่ดีให้กับลูกค้า 4) การดำเนินงานด้วยนวัตกรรมและดิจิทัลเทคโนโลยี 5) การบริหารทรัพยากรบุคคลอย่างมีประสิทธิผล

โดยไตรมาสนี้มีการดำเนินการที่สำคัญ ได้แก่

- โครงการจัดหาเครื่องบินปี 2562-2569 จำนวน 38 ลำ เป็นการทดแทนเครื่องบินรุ่นเก่าจำนวน 31 ลำและเป็นเครื่องบินรุ่นใหม่ 7 ลำ ทั้งนี้ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 8 ม.ค.62 และผ่านการพิจารณาจากคณะอนุกรรมการและคณะกรรมการสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เมื่อวันที่ 27 มี.ค.62 และ 3 เม.ย.62 ตามลำดับ ขณะนี้อยู่ระหว่างการนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อดำเนินการขอนุมัติตามลำดับต่อไป
- การบูรณาการการบริหารจัดการการบินไทยและไทยสมายล์ โดยใช้หลักการบริหารจัดการแบบ Brother-Sister โดยมีการควบรวมแผนงานในทุกภาคส่วนโดยเฉพาะด้านการขายและการวางแผนเส้นทางบินที่เน้นให้การบินไทยซึ่งมีประสบการณ์ด้านการขายเข้ามามีส่วนสนับสนุนมากขึ้นโดยเฉพาะในเส้นทางที่เชื่อมต่อกับเส้นทางของการบินไทย ซึ่งคาดว่าจะทำให้ผลการดำเนินงานเปลี่ยนแปลงในทิศทางที่ดีขึ้น
- การบริหารจัดการการขายและการตลาด การหารายได้เสริม และการเพิ่มรายได้ในธุรกิจที่ไม่เกี่ยวเนื่องกับการบิน เช่น การเพิ่มรายได้ของฝ่ายครัวการบิน และการขายสินค้าออนไลน์โดยร่วมมือกับพันธมิตรทางการค้าที่อยู่ในระบบตลาดสินค้าออนไลน์ และส่งเสริมการขายผ่าน Digital Marketing เป็นต้น
- การปรับเปลี่ยนวิธีการสะสมไมล์ เพื่อให้สมาชิกบัตรรอยัล ออร์คิด พลัส สามารถสะสมไมล์เพื่อใช้แลกรางวัลได้ง่ายและรวดเร็วขึ้น รวมถึงการปรับเปลี่ยนตารางการแลกรางวัลครั้งใหญ่ในรอบ 25 ปี เพื่อให้สอดคล้องกับโปรแกรมสะสมไมล์ของสายการบินชั้นนำต่างๆ โดยตารางรางวัลใหม่จะเริ่มใช้ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2562 เป็นต้นไป
- ในเดือนมกราคม 2562 บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) เสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุน 908.80 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท ในราคาเสนอขายหุ้นละ 2.75 บาท และได้ดำเนินการจดทะเบียนเพิ่มทุนเมื่อวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2562 อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ไม่ได้ใช้สิทธิ์ซื้อหุ้นเพิ่มทุนดังกล่าว เนื่องจากพิจารณาแล้วเห็นว่าแผนธุรกิจในอนาคตยังไม่ชัดเจนเพียงพอ และไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการบินไทย ทำให้สัดส่วนการถือครองหุ้นของบริษัทฯ ในสายการบินนกแอร์ลดลงจากเดิมร้อยละ 21.80 เป็นร้อยละ 15.94 และรับรู้กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุนจำนวน 273 ล้านบาท

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีจำนวนเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน ณ 31 มีนาคม 2562 จำนวน 103 ลำ ต่ำกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 1 ลำ ในจำนวนนี้มีเครื่องบินที่ใช้บริการได้จริงเฉลี่ยในไตรมาส 1 ของปี 2562 จำนวน 90 ลำ ต่ำกว่าปีก่อนที่เฉลี่ย 94 ลำ ส่วนหนึ่งเกิดจากผลกระทบจากกรณีเครื่องยนต์โรลส์รอยซ์ Trent 1000 ต่อเนื่องจากปีก่อนและการจอดเครื่องบินเพื่อทำการซ่อมบำรุงตามตารางการซ่อมบำรุงปกติ แต่มีอัตราการใช้ประโยชน์ของเครื่องบิน (Aircraft Utilization) เท่ากับ 12.5 ชั่วโมงสูงกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อนที่เท่ากับ 11.9 ชั่วโมง บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ลดลง 2.8% จากการปรับลดเที่ยวบินในเส้นทางออสเตรเลียได้แก่ เส้นทางไป-กลับ กรุงเทพฯ-ซิดนีย์ และกรุงเทพฯ-บริสเบน และการยกเลิกส้นทางบินกรุงเทพฯ-เตหะรานประเทศอิหร่านเมื่อวันที่ 1 มี.ค.61 โดยมีปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ลดลง 3.2% มีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 80.3% ต่ำกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ยที่ 80.6% และมีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 6.29 ล้านคน เพิ่มขึ้นกว่าปีก่อน 0.6% ทั้งนี้จากเหตุการณ์สาธารณรัฐอิสลามปากีสถานประกาศปิดน่านฟ้าเมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2562 ทำให้การบินไทยต้องยกเลิกเที่ยวบินที่ทำการบินไปปากีสถานและเที่ยวบินเส้นทาง ไป-กลับยุโรปในช่วงเวลาดังกล่าว โดยได้ดำเนินการจัดเที่ยวบิน

พิเศษและเปลี่ยนขนาดเครื่องบินให้ใหญ่ขึ้นเพื่อทยอยนำผู้โดยสารที่ตกค้างไปยังจุดหมายปลายทาง โดยสามารถกลับมาบินได้ตามปกติในวันที่ 5 มีนาคม 2562 ยกเว้นเส้นทางไป-กลับ กรุงเทพฯ-ละฮอร์ และกรุงเทพฯ-อิสลามาบัด ซึ่งได้ประกาศยกเลิกเที่ยวบินดังกล่าวจนถึงวันที่ 31 พฤษภาคม 2562 เนื่องจากถึงแม้ว่าสาธารณรัฐอิสลามปากีสถานได้ทำการเปิดน่านฟ้าบางส่วนแล้ว แต่เป็นการเปิดน่านฟ้าแบบมีข้อจำกัดเรื่องเส้นทางบินที่ทำการบินเข้าไปในแต่ละจุดบิน

ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในไตรมาส 1 ของปี 2562 มีรายได้รวมทั้งสิ้น 49,791 ล้านบาท ต่ำกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 3,675 ล้านบาท หรือ 6.9% สาเหตุสำคัญเนื่องจากทั้งรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าลดลงเป็นผลจากปริมาณการผลิตและการขนส่งลดลง ประกอบกับรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยลดลงจากการแข่งขันที่รุนแรง และการแข็งค่าของเงินบาทต่อสกุลเงินรายได้หลักทำให้รายได้เมื่อคำนวณเป็นเงินบาทลดลง อย่างไรก็ดี รายได้จากการบริการอื่นๆ เพิ่มขึ้น 6.2% สำหรับค่าใช้จ่ายรวม 50,619 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 989 ล้านบาท (2.0%) โดยมีค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ เช่น ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายจากการเปลี่ยนประมาณการมูลค่าคงเหลือของเครื่องบินและเครื่องยนต์ ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่เพิ่มจากการรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงานในระหว่างปี 2561 จำนวน 3 ลำ และการเช่าเครื่องยนต์อะไหล่เพิ่มขึ้น เป็นต้น

ในไตรมาสนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียวจากการรับรู้ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบินจำนวน 213 ล้านบาท และกำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุนในบริษัท สายการบินนกแอร์จำกัด (มหาชน) จำนวน 273 ล้านบาท ขณะที่มีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 1,366 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการตีมูลค่าทางบัญชี ส่งผลให้บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรสุทธิ 456 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 2,281 ล้านบาท (83.3%) โดยเป็นกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 445 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 0.20 บาท ลดลงจากปีก่อน 1.04 บาทต่อหุ้น (83.9%)

ทั้งนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์และเครื่องบิน และกำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน (EBITDA) จำนวน 4,504 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 4,467 ล้านบาท (49.8%) โดยมี EBITDA Margin เท่ากับ 9.0% เปรียบเทียบกับปีก่อนที่เท่ากับ 16.8%

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานไตรมาส 1 ปี 2562

การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับใหม่มาปรับใช้

ตามที่ได้มีการประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 เรื่องรายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้า มีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2562 เป็นต้นไป มีผลให้การรับรู้รายได้ในเรื่องสิทธิบัตรโดยสารและสิทธิไมล์สะสม ที่จะต้องวัดมูลค่าและรับรู้รายการเปลี่ยนแปลงไปในเรื่องความน่าจะเป็นที่ผู้โดยสารที่ไม่ใช้สิทธิ และคำนวณมูลค่าสิทธิของไมล์สะสมโดยประมาณการราคาขายแบบเอกเทศ ทั้งนี้มีผลกระทบการรับรู้รายการในอดีตจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2561 เป็นจำนวนเงินที่จะต้องรับรู้รายได้เพิ่มขึ้นจากบัญชีรายได้รอการตัดบัญชี โดยบริษัทเลือกใช้วิธีรับรู้ผลกระทบสะสมย้อนหลังปรับกับกำไรสะสมต้นงวดของงวดปัจจุบัน ส่งผลกระทบต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ณ วันที่ 1 มกราคม 2562 เพิ่มขึ้น และรายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้ลดลงจำนวนทั้งสิ้น 2,159 ล้านบาท รายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5

งบการเงินรวมสำหรับไตรมาส 1 ของปี 2562 ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อย 5 บริษัท ได้แก่ 1) บริษัท ไทย-อะมาดิอุสเซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด 2) บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด 3) บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด 4) บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด และ 5) บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) - งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท		ม.ค.-มี.ค.			
		2562	2561	เปลี่ยนแปลง	
				ล้านบาท	%
รายได้รวม		49,791	53,466	-3,675	-6.9
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน		41,024	44,115	-3,091	-7.0
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์		4,648	5,336	-688	-12.9
- รายได้การบริการอื่นๆ		3,673	3,457	+216	+6.2
- อื่นๆ		446	558	-112	-20.1
ค่าใช้จ่ายรวม		50,619	49,630	+989	+2.0
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน		14,045	14,034	+11	+0.1
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน		35,510	34,442	+1,068	+3.1
- ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ		1,064	1,154	-90	-7.8
กำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน		(828)	3,836	-4,664	-121.6
บวก กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน		273	-	+273	-
หัก ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน		213	2,473	-2,260	-91.4
บวก กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ		1,366	583	+783	+134.3
กำไรก่อนภาษีเงินได้		598	1,946	-1,348	-69.3
กำไรสุทธิ		456	2,737	-2,281	-83.3
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่		445	2,717	-2,272	-83.6
กำไรต่อหุ้น	(บาท)	0.20	1.24	-1.04	-83.9
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ					
EBITDA	(ล้านบาท)	4,504	8,971	-4,467	-49.8
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	6.29	6.25	+0.04	+0.6
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	22,871	23,535	-664	-2.8
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	18,362	18,969	-607	-3.2
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	80.3	80.6		-0.3
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-ก.ม.)	2.20	2.30	-0.10	-4.3
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	996	1,005	-9	-0.9
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	531	612	-81	-13.2
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	53.3	60.9		-7.6
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	146,870	167,908	-21,038	-12.5
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-กม.)	8.17	8.14	+0.03	+0.4
เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 31 มี.ค.	(ลำ)	103	104	-1	-1.0
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	106,744	106,153	+591	+0.6
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	12.5	11.9	+0.6	+5.0
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		31.6112	31.5411	+0.0701	+0.2
1 EUR : THB		35.9008	38.7808	-2.8800	-7.4
100 JPY : THB		28.7103	29.1289	-0.4186	-1.4
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	81.07	85.38	-4.31	-5.0

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

รายได้

ในไตรมาส 1 ของปี 2562 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวมจำนวน 49,791 ล้านบาท ลดลง 3,675 ล้านบาท (6.9%) โดยมีรายละเอียดของรายได้ดังนี้

- รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน

รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินจำนวน 41,024 ล้านบาท ลดลง 3,091 ล้านบาท (7.0%) เป็นผลมาจาก

- รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) ลดลง 0.10 บาท/RPK (4.3%) หรือประมาณ 1,836 ล้านบาท อย่างไรก็ตามจากการแข็งค่าของเงินบาทโดยเฉพาะเมื่อเทียบกับสกุลเงินที่เป็นรายได้หลัก ได้แก่ เงินเยน และเงินยูโร ถึงแม้ว่าจะอ่อนค่าลงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ ทำให้รายได้เมื่อคิดเป็นเงินบาทลดลง หากไม่รวมผลของอัตราแลกเปลี่ยนที่มีผลให้รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยลดลง 0.07 บาท/RPK (3.0%) หรือประมาณ 1,304 ล้านบาท รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยจะลดลงประมาณ 1.3% หรือประมาณ 550 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการแข่งขันที่รุนแรงทั้งในเส้นทางภูมิภาคที่ได้รับผลกระทบจากสายการบินต้นทุนต่ำที่เพิ่มจำนวนเที่ยวบินและจุดบินใหม่ และเส้นทางข้ามทวีปที่ได้รับผลกระทบจากสายการบินตะวันออกกลาง

- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร ลดลง 3.2% คิดเป็นเงินประมาณ 1,396 ล้านบาท ในขณะที่บริษัทฯ มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารลดลง 2.8% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 80.3% ต่ำกว่าปีก่อนและค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรมที่เฉลี่ย 80.6%

- การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 15 (TFRS15) เรื่องรายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้ามาใช้ทำให้มีการรับรู้รายได้ในเรื่องสิทธิบัตรโดยสารในเรื่องความน่าจะเป็นที่ผู้โดยสารที่ไม่ใช้สิทธิ และคำนวณมูลค่าสิทธิของไมล์สะสมรวมจำนวน 262 ล้านบาท และมีการบันทึกบัญชีรายได้ค่าโดยสารและค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณาเพิ่มขึ้นด้วยจำนวนที่เท่ากันประมาณ 166 ล้านบาท ทั้งนี้ไม่มีผลกระทบต่อกำไรขาดทุน

- รายได้ค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณียภัณฑ์

รายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณียภัณฑ์ จำนวน 4,648 ล้านบาท ลดลง 688 ล้านบาท (12.9%) สาเหตุหลักเกิดจากปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) ลดลง 13.2% คิดเป็นเงินประมาณ 659 ล้านบาท เนื่องจากเศรษฐกิจโลกชะลอตัวและผลกระทบจากสงครามการค้าระหว่างสหรัฐฯ และจีน และสภาพการแข่งขันด้านการตลาด อย่างไรก็ดีรายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าประกันภัย) เท่ากับ 8.17 บาท เพิ่มขึ้น 0.03 บาท (0.4%) หรือประมาณ 16 ล้านบาท มีอัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ย 53.3% ต่ำกว่าปีก่อนที่เฉลี่ย 60.9% แต่สูงกว่าค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรมที่ 46.5% จากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 15 (TFRS15) เรื่องรายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้ามาใช้ตามที่ได้กล่าวมาข้างต้น ทำให้มีการบันทึกบัญชีรายได้ค่าระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณาเพิ่มขึ้นด้วยจำนวนที่เท่ากับประมาณ 50 ล้านบาท โดยไม่มีผลกระทบต่อกำไรขาดทุนของบริษัทฯ

- รายได้การบริการอื่น ๆ ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจ ได้แก่การบริการภาคพื้น ครัวการบิน การบริการคลังสินค้า และรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่นๆ รวมจำนวน 3,673 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 216 ล้านบาท (6.2%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากการบริการภาคพื้น และการให้บริการด้านคลังสินค้าเพิ่มขึ้นจากปีก่อนจากจำนวนเที่ยวบิน

ของสายการบินลูกค้าสูงกว่าปีก่อน รายได้จากครัวการบินเพิ่มขึ้นจากราคาที่สูงขึ้นถึงแม้ว่าจำนวนอาหารที่ให้บริการสายการบินลูกค้าจะลดลงก็ตาม และรายได้จากการให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานสูงกว่าปีก่อน

ค่าใช้จ่าย

ในไตรมาส 1 ปี 2562 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวม 50,619 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 989 ล้านบาท (2.0%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- ค่าน้ำมันเครื่องบิน จำนวน 14,045 ล้านบาท คิดเป็น 27.7 % ของค่าใช้จ่ายรวม เพิ่มขึ้น 11 ล้านบาท (0.1%) ถึงแม้ว่าราคาน้ำมันเครื่องบินเฉลี่ยต่ำกว่าปีก่อน 5.0% แต่มีค่าใช้จ่ายในการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน 313 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีกำไร 470 ล้านบาท

- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน รวมจำนวน 35,510 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,068 ล้านบาท (3.1%) โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มี.ค.					
	2562	% ของค่าใช้จ่าย	2561	% ของค่าใช้จ่าย	เปลี่ยนแปลง	
					ล้านบาท	%
ค่าใช้จ่าย						
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	7,221	20.3	7,418	21.5	-197	-2.7
ค่าบริการการบิน	5,385	15.2	5,598	16.3	-213	-3.8
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	1,625	4.6	1,413	4.1	+212	+15.0
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	5,223	14.7	5,568	16.2	-345	-6.2
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	4,228	11.9	3,941	11.4	+287	+7.3
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	4,065	11.4	3,434	10.0	+631	+18.4
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	2,382	6.7	2,309	6.7	+73	+3.2
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	2,807	7.9	2,415	7.0	+392	+16.2
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	156	0.5	145	0.4	+11	+7.6
ค่าใช้จ่ายอื่น	2,460	6.9	2,333	6.8	+127	+5.4
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	(42)	(0.1)	(132)	(0.4)	+90	+68.2
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	35,510	100.0	34,442	100.0	+1,068	+3.1

สรุปค่าใช้จ่ายที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญได้แก่

- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ และค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายมีจำนวนรวม 8,293 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 918 ล้านบาท (12.4%) โดยมีรายละเอียดดังนี้

  - ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ เพิ่มขึ้น 631 ล้านบาท (18.4%) จากการรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงานแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 3 ลำ ในเดือน ม.ค. ก.พ. และ มี.ค.61 ประกอบกับมีค่าเช่าเครื่องยนต์อะไหล่เพิ่มขึ้นจากเครื่องยนต์ TRENT800 จำนวน 2 เครื่องยนต์ และ TRENT XWB จำนวน 3 เครื่องยนต์

- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย เพิ่มขึ้น 287 ล้านบาท (7.3%) สาเหตุหลักเกิดจากการเปลี่ยนประมาณการมูลค่าคงเหลือของเครื่องบินและเครื่องยนต์ ทำให้ค่าเสื่อมราคาเพิ่มขึ้น

• ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณามีจำนวน 2,807 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 392 ล้านบาท (16.2%) สาเหตุหลักเกิดจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 15 (TFRS15) เรื่องรายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้ามาใช้ ทำให้มีการบันทึกบัญชีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขาย เพิ่มขึ้นรวมจำนวน 216 ล้านบาท โดยไม่กระทบต่อกำไรเนื่องจากบันทึกรายได้และค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นด้วยจำนวนที่เท่ากัน หากไม่รวมรายการดังกล่าว ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา เพิ่มขึ้น 176 ล้านบาท (7.3%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายในการสำรองที่นั่งสูงกว่าปีก่อนเนื่องจากในปีก่อนมีการปรับลดค่าใช้จ่ายจากผลการเจรจาเปลี่ยนวิธีการเรียกเก็บค่าใช้จ่าย Altea System Usage จากเดิมเรียกเก็บตามจำนวนที่ใช้เกินกว่าที่กำหนดเป็นเรียกเก็บแบบเหมาจ่าย ทำให้สามารถลดค่าใช้จ่ายได้ส่วนหนึ่ง ประกอบกับในปีนี้มีค่าโฆษณาเพิ่มขึ้น

• ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือมีจำนวน 1,625 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 212 ล้านบาท (15.0%) สาเหตุหลักเกิดจากการเปลี่ยนแปลงวิธีการคำนวณค่าเบี้ยเลี้ยงเดินทางในการปฏิบัติการบินของนักบิน (Per diem) มีผลตั้งแต่ 1 ม.ค.62 เพื่อแก้ไขปัญหานักบินลาออกโดยปรับปรุงระบบการจ่ายค่าตอบแทนนักบินให้ทัดเทียมอุตสาหกรรมและเพื่อให้การจัดตารางบินของนักบินให้สามารถบริหารกำลังพลได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งมีผลให้ค่าเบี้ยเลี้ยงเดินทางของนักบินเพิ่มขึ้น 214 ล้านบาท แต่สามารถลดค่าล่วงเวลาของนักบินลงได้ 103 ล้านบาท

• ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยานมีจำนวน 5,223 ล้านบาท ลดลง 345 ล้านบาท (6.2%) สาเหตุหลักเกิดจากในปีก่อนมีการปรับประมาณการค่าซ่อมใหญ่ของเครื่องยนต์ GE90 สำหรับเครื่องบิน B777-300ER เพิ่มสูงขึ้นตามการใช้งานจริง ประกอบกับมีการส่งซ่อมอะไหล่ของเครื่องยนต์ Trent800 สูงกว่าปีนี้ ถึงแม้ว่าในปีนี้จะมีอัตราค่าซ่อมและปริมาณการใช้งานเพิ่มขึ้น รวมทั้งการอ่อนค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐฯ ทำให้ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยานเพิ่มขึ้นก็ตาม

• ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายบุคลากร ผลประโยชน์พนักงาน ค่าตอบแทนผู้บริหาร และกรรมการ มีจำนวน 7,221 ล้านบาท ลดลง 197 ล้านบาท (2.7%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายล่วงเวลาของนักบิน (Flight Pay) ลดลงจำนวน 103 ล้านบาท จากการเปลี่ยนแปลงวิธีการคำนวณค่าเบี้ยเลี้ยงเดินทางในการปฏิบัติการบินของนักบิน (Per diem) นอกจากนี้ในปีก่อนมีการสำรองเงินตอบแทนพิเศษให้แก่พนักงานจำนวน 100 ล้านบาท ในขณะที่ปีนี้ไม่มีการสำรองดังกล่าว

• ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน ประกอบด้วย ค่าบริการการบิน และค่าสินค้าและพัสดุใช้ไปมีจำนวนรวม 7,767 ล้านบาท ลดลง 140 ล้านบาท (1.8%) สาเหตุหลักเกิดจากการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินหลักของค่าใช้จ่าย ทำให้ค่าใช้จ่ายลดลงประมาณ 193 ล้านบาท หากไม่รวมผลกระทบของอัตราแลกเปลี่ยนค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบินจะเพิ่มขึ้น 53 ล้านบาท เกิดจากค่าบริการนำร่องทางอากาศ (Navigation fee) เพิ่มขึ้นส่วนหนึ่งเกิดจากเหตุการณ์ปิดน่านฟ้าปากีสถาน และค่าอะไหล่เครื่องบินสิ้นเปลืองเพิ่มขึ้นจากการซ่อมบำรุงเครื่องบินและเครื่องยนต์ตามระยะเวลาการซ่อมบำรุง

• ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม ลดลง 90 ล้านบาท (68.2%) สาเหตุหลักจากบริษัทร่วมส่วนใหญ่มีผลประกอบการลดลงยกเว้นบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ส่วนแบ่งขาดทุนในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) 72 ล้านบาท ขาดทุนสูงกว่าปีก่อน 72 ล้านบาท
- ส่วนแบ่งกำไรในบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 83 ล้านบาท กำไรเพิ่มขึ้น 5 ล้านบาท

- ส่วนแบ่งกำไรในบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด 14 ล้านบาท เท่ากับปีก่อน
- ส่วนแบ่งกำไรในบริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ตโฮเต็ล จำกัด 6 ล้านบาท เท่ากับปีก่อน
- ส่วนแบ่งกำไรในบริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด 11 ล้านบาท กำไรลดลง 10 ล้านบาท
- ส่วนแบ่งกำไรในบริษัท โรงแรมรอยัลออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) กำไรลดลง 13 ล้านบาท จากการขายหุ้นทั้งจำนวนโดยได้โอนกรรมสิทธิ์ให้ผู้ซื้อเมื่อวันที่ 23 เม.ย.61

• ต้นทุนทางการเงิน -สุทธิ จำนวน 1,064 ล้านบาท ลดลง 90 ล้านบาท (7.8%) สาเหตุหลักเกิดจากเงินกู้เฉลี่ยลดลง นอกจากนี้ยังมีผลจากการที่เงินบาทแข็งค่าขึ้นจากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนเมื่อเทียบกับเงินยูโร และเงินเยน ถึงแม้จะอ่อนค่าลงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับดอลลาร์สหรัฐฯ ทำให้ดอกเบี้ยจ่ายเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทมียอดลดลง

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน จำนวน 213 ล้านบาท ลดลง 2,260 ล้านบาท (91.4%) ประกอบด้วย

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน 193 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 2,256 ล้านบาท โดยในปีนี้มีการตั้งสำรองด้อยค่าเพิ่มเติมสำหรับเครื่องบิน 7 ลำ ประกอบด้วย A330-300 3 ลำ A340-600 1 ลำ B747-400 Freighter 2 ลำ และ B737-400 1 ลำ รวม 187 ล้านบาท และตั้งสำรองด้อยค่าเครื่องยนต์อะไหล่ 1 เครื่องยนต์ จำนวน 6 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีตั้งสำรองด้อยค่าสำหรับเครื่องบิน 15 ลำ
- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ 20 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 4 ล้านบาท เนื่องจากมีการสำรองด้อยค่าอะไหล่เครื่องบินหมุนเวียนที่เสียหายและไม่สามารถซ่อมแซมได้ลดลงจากปีก่อน

กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ จำนวน 1,366 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Gain) 1,146 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการปรับยอดเงินกู้และสินทรัพย์หนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวด โดยเฉพาะเงินบาทต่อเงินสกุลยูโร เงินเยน และดอลล่าร์สหรัฐฯ แข็งค่าขึ้นเมื่อเทียบกับ ณ 31 ธันวาคม 2561 และกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Gain) 220 ล้านบาท

3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มี.ค.	
	2562	2561
เครื่องบิน	294	4,217
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	301	202
รวม	595	4,419

ในไตรมาส 1 ของปี 2562 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 595 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 3,824 ล้านบาท โดยรายจ่ายเพื่อการลงทุนในไตรมาสนี้ประกอบด้วย

- การลงทุนในเครื่องบินจำนวน 294 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 3,923 ล้านบาทโดยในไตรมาสนี้ส่วนใหญ่เป็นการซื้ออะไหล่เครื่องบินหมุนเวียน ในขณะที่ปีก่อนเป็นการรับมอบเครื่องบินเช่าการเงินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 1 ลำ และเครื่องยนต์อะไหล่จำนวน 2 เครื่องยนต์
- การลงทุนในสินทรัพย์ถาวรอื่น ๆ จำนวน 301 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในอุปกรณ์การให้บริการภาคพื้น และเครื่องมืออุปกรณ์การให้บริการซ่อมบำรุงของฝ่ายช่าง

การจัดหาเงินทุน

ในไตรมาสแรกของปี 2562 บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดหาเงินทุน โดยการเบิกเงินกู้ระยะสั้นประเภทตั๋วสัญญาใช้เงินกับสถาบันการเงินในประเทศรวมทั้งสิ้น 9,000 ล้านบาทเพื่อชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นและหุ้นกู้ที่ครบกำหนดไถ่ถอน และใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงาน

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มี.ค.	
	2562	2561
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	3,252	3,738
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(428)	(1,122)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(2,848)	(883)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน ของเงินสดและเงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น	18	9
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง)	(6)	1,742

ในไตรมาส 1 ของปี 2562 บริษัทฯ มีเงินสดสุทธิจากการดำเนินงานจำนวน 3,252 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 486 ล้านบาท และเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 428 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 694 ล้านบาท เนื่องจากในปีนี้ไม่มีการรับมอบเครื่องบินในขณะที่ปีก่อนมีการรับมอบเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 1 ลำ แต่มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 2,848 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อนถึง 1,965 ล้านบาท จากการจ่ายชำระคืนหุ้นกู้ที่ครบกำหนดเป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 มีจำนวน 13,686 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 6 ล้านบาท

เครื่องบิน

ในไตรมาส 1 ของปี 2562 บริษัทฯ มีเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 จำนวน 103 ลำ (รวมเครื่องบินแอร์บัส A320-200 จำนวน 20 ลำ ซึ่งใช้ดำเนินงานโดยบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด) เท่ากันกับ ณ สิ้นปี 2561 แต่ต่ำกว่า ณ 31 มีนาคม 2561 จำนวน 1 ลำ และมีเครื่องบินที่ปลดระวางและรอการขาย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 จำนวน 21 ลำ

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมจำนวน 267,277 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 1,444 ล้านบาท (0.5%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 มี.ค. 2562		31 ธ.ค. 2561		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	13,686	5.1	13,692	5.1	-6	-
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	1,371	0.5	490	0.2	+881	+179.8
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	37,005	13.9	35,366	13.1	+1,639	+4.6
สินทรัพย์หมุนเวียน	52,062	19.5	49,548	18.4	+2,514	+5.1
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์						
เครื่องบิน	44,322	16.6	45,946	17.1	-1,624	-3.5
เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน	103,856	38.8	105,600	39.3	-1,744	-1.7
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	11,629	4.4	11,708	4.4	-79	-0.7
งานระหว่างทำ	378	0.1	341	0.1	+37	+10.9
ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุง	13,258	5.0	13,311	5.0	-53	-0.4
เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	2,755	1.0	2,692	1.0	+63	+2.3
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	176,198	65.9	179,598	66.9	-3,400	-1.9
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ	39,017	14.6	39,575	14.7	-558	-1.4
รวมสินทรัพย์	267,277	100.0	268,721	100.0	-1,444	-0.5

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 52,062 ล้านบาท หรือคิดเป็น 19.5% ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 2,514 ล้านบาท (5.1%) โดยมีรายการที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญได้แก่

- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย เพิ่มขึ้น 881 ล้านบาท (179.8%) จากการรับโอนเครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 4 ลำ จากสินทรัพย์รอการขายมูลค่ารวม 926 ล้านบาท เนื่องจากอยู่ระหว่างการดำเนินการขาย

ณ วันที่ 31 มี.ค.62 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายประกอบด้วย เครื่องบินแอร์บัส A330-300 จำนวน 5 ลำ และโบอิ้ง B747-400 จำนวน 2 ลำ รวม 7 ลำ จำนวนเงินรวม 1,371 ล้านบาท

- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ เพิ่มขึ้น 1,639 ล้านบาท (4.6%) สาเหตุหลักเกิดจากลูกหนี้การค้าเพิ่มขึ้น 1,631 ล้านบาท (15.7%) จากยอดขายในเดือนมี.ค.62 ที่เพิ่มขึ้นจากเดือน ธ.ค.61 อย่างไรก็ตามบริษัทฯ มีความสามารถในการบริหารระยะเวลาเรียกเก็บหนี้จากลูกหนี้การค้าได้ใกล้เคียงกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน โดยมีระยะเวลาการเก็บหนี้เฉลี่ยประมาณ 23 วัน ซึ่งต่ำกว่าระยะเวลาการให้สินเชื่อโดยปกติของบริษัทฯ

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สุทธิ มีจำนวน 176,198 ล้านบาท หรือคิดเป็น 65.9% ของสินทรัพย์ทั้งหมดลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2561 เป็นจำนวน 3,400 ล้านบาท (1.9%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากการคิดค่าเสื่อมราคา

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 39,017 ล้านบาท หรือคิดเป็น 14.6% ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลง จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 558 ล้านบาท (1.4%) สาเหตุหลักเกิดจาก

- สินทรัพย์รอการขาย ลดลง 1,074 ล้านบาท (22.0%) สาเหตุหลักเกิดจากการโอนเครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 4 ลำ ไปสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการตั้งสำรองด้อยค่าของเครื่องบินเพิ่มขึ้น

- สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีลดลง 267 ล้านบาท (2.5%) สาเหตุหลักเกิดจากภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของค่าเผื่อการด้อยค่าของเครื่องบินลดลง

- ค่าตกแต่งเครื่องบินเช่าดำเนินงานรอการตัดบัญชีลดลง 133 ล้านบาท (2.9%) จากการตัดจำหน่ายค่าอุปกรณ์และผลิตภัณฑ์ในห้องโดยสารของเครื่องบินเช่าดำเนินงาน และค่าใช้จ่ายในโครงการปรับปรุงเครื่องบินเช่าดำเนินงานแบบโบอิ้ง 787-8 จำนวน 4 ลำ

- เงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่า (Maintenance Reserve) เพิ่มขึ้นจำนวน 642 ล้านบาท (4.7%) เป็นเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่าที่ผู้ให้เช่าเรียกเก็บเป็นประกันในการบำรุงรักษาเครื่องยนต์เครื่องบินตามสภาพการบิน และเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องยนต์ตามตารางการบำรุงรักษา

- เงินลงทุนในบริษัทร่วมมีจำนวน 2,619 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 319 ล้านบาท (13.9%) สาเหตุหลักเกิดจากการรับรู้กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุนในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) จำนวน 273 ล้านบาท

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) ในไตรมาส 1 ของปี 2562 เท่ากับร้อยละ 0.6 ลดลงจากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ซึ่งเท่ากับร้อยละ 1.1

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 หนี้สินรวมของ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีจำนวน 243,700 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 4,565 ล้านบาท (1.8%) โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 มี.ค. 2562		31 ธ.ค. 2561		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)	71,572	29.4	66,046	26.6	+5,526	+8.4
หนี้สินระยะยาว						
หุ้นกู้	59,050	24.2	64,850	26.1	-5,800	-8.9
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	55,177	22.7	58,982	23.8	-3,805	-6.5
เงินกู้ยืมระยะยาว	23,214	9.5	24,444	9.8	-1,230	-5.0
รวมหนี้สินระยะยาว	137,441	56.4	148,276	59.7	-10,835	-7.3
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	34,687	14.2	33,943	13.7	+744	+2.2
รวมหนี้สิน	243,700	100.0	248,265	100.0	-4,565	-1.8

หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 16,775 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 29.4 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 5,526 ล้านบาท (8.4%) สาเหตุหลักเกิดจากเงินกู้ระยะสั้นเพิ่มขึ้น 7,000 ล้านบาท จากการเบิกเงินกู้ระยะสั้นประเภทตั๋วสัญญาใช้เงินกับสถาบันการเงินในประเทศรวมทั้งสิ้น 9,000 ล้านบาท เพื่อชำระคืนเงินกู้ระยะสั้น และหุ้นกู้ที่ครบกำหนดไถ่ถอน

หนี้สินระยะยาว (รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 16,775 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 56.4 ของหนี้สินทั้งหมด ลดลง 10,835 ล้านบาท (7.3%) จากการจ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะยาว หุ้นกู้ และหนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบินรวมจำนวน 8,918 ล้านบาท และผลจากการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุลยูโร เงินเยน และดอลล่าร์สหรัฐฯ ณ 31 มีนาคม 2562 เมื่อเทียบกับ ณ วันสิ้นงวดของปี 2561 ทำให้หนี้สินระยะยาวเมื่อคิดเป็นเงินบาทมียอดลดลงจำนวน 1,917 ล้านบาท

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 14.2 ของหนี้สิ้นทั้งหมด เพิ่มขึ้น 744 ล้านบาท (2.2%) สาเหตุหลักเกิดจากประมาณการหนี้สินระยะยาวเพิ่มขึ้น 592 ล้านบาท จากประมาณการค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่นๆ สำหรับรายการซ่อมที่จะต้องจ่ายเงินในอนาคตตามสัญญาเพื่อรับรู้ภาระผูกพันภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน

ณ สิ้นไตรมาส 1 ของปี 2562 บริษัทฯ มีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) ลดลงจาก 7.4 เท่า ณ 31 ธันวาคม 2561 เป็น 6.3 เท่า และมีอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ 10.3 เท่า ลดลงจาก ณ สิ้นปี 2561 ที่เท่ากับ 12.1 เท่า

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 23,577 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 3,121 ล้านบาท (15.3%) สาเหตุหลักเกิดจากการปรับปรุงผลกระทบจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 เรื่องรายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้ามาใช้ ทำให้กำไรสะสม ณ วันที่ 1 ม.ค.62 เพิ่มขึ้นจำนวน 2,159 ล้านบาท ตามที่กล่าวไว้ข้างต้น ประกอบกับการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยมีกำไรในไตรมาสนี้ อย่างไรก็ตามกำไรสุทธิที่ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน ส่งผลให้อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity) ลดลงจากร้อยละ 8.2 ในไตรมาส 1 ของปี 2561 เป็นร้อยละ 2.1 ในไตรมาส 1 ของปี 2562

เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2562 ที่ประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2562 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้มีมติอนุมัติให้โอนทุนสำรองตามกฎหมายจำนวน 2,691 ล้านบาท และสำรองส่วนล้ำมูลค่าหุ้นจำนวน 25,546 ล้านบาท รวมทั้งสิ้นจำนวน 28,237 ล้านบาท เพื่อชดเชยผลขาดทุนสะสมของบริษัทฯ ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทมีผลขาดทุนสะสมจำนวน 28,533 ล้านบาท ซึ่งจะทำให้ผลขาดทุนสะสมคงเหลือจำนวน 296 ล้านบาท

ณ วันที่ 1 มกราคม 2562 บริษัทฯ มีผลขาดทุนสะสมยกมาจำนวน 28,533 ล้านบาท ภายหลังปรับปรุงผลกระทบการใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 จำนวน 2,159 ล้านบาท คงเหลือผลขาดทุนสะสมจำนวน 26,374 ล้านบาท บริษัทฯ ได้โอนทุนสำรองตามกฎหมายจำนวน 2,691 ล้านบาท และส่วนเกินมูลค่าหุ้นจำนวน 23,683 ล้านบาท เพื่อล้างผลขาดทุนสะสมจำนวนดังกล่าว ทำให้ผลขาดทุนสะสมยกมา ณ วันที่ 1 มกราคม 2562 คงเหลือเป็นศูนย์ และมีส่วนเกินมูลค่าหุ้นคงเหลือจำนวน 1,863 ล้านบาท และ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 บริษัทฯ มีกำไรสะสมในงบการเงินเฉพาะบริษัทฯ จำนวน 97 ล้านบาท และมีขาดทุนสะสมในงบการเงินรวมจำนวน 6,925 ล้านบาท ทั้งนี้การบันทึกรายการโอนดังกล่าวเป็นเพียงการโอนบัญชีในส่วนของผู้ถือหุ้นเท่านั้น และไม่มีผลกระทบต่อยอดรวมของส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ แต่อย่างใด โดยบริษัทฯ บันทึกรายการโอนดังกล่าวในไตรมาส 1 ของปี 2562 รายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 7.31.3

สภาพคล่อง

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 13,686 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 5.1 ของสินทรัพย์รวม ใกล้เคียงกับ ณ 31 ธันวาคม 2561 โดยในไตรมาสแรกของปี 2562 บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จัดหาเงินทุนจากเงินกู้ยืมระยะสั้นจากทั้งสถาบันการเงินอื่นและจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน และอยู่ระหว่างดำเนินการออกและเสนอขายหุ้นกู้ซึ่งมีกำหนดเสนอขายภายในเดือนพฤษภาคม 2562 จากการดำเนินการที่กล่าวมาข้างต้น รวมถึงการจัดทำประมาณการกระแสเงินสดปี 2562 ภายใต้เงื่อนไขที่ใช้ความระมัดระวัง พบว่าบริษัทฯ ยังคงมีเงินสดสำรองในมือคงเหลืออยู่ในระดับที่เพียงพอและสามารถดำเนินกิจการตามปกติ นอกจากนี้ยังมีวงเงินสินเชื่อ Committed Credit Line พร้อมเบิกใช้ที่บริษัทฯ มีกับธนาคารต่างๆ ณ วันที่ 31 มี.ค.62 จำนวน 4,000 ล้านบาท

4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

อุตสาหกรรมการบินโลกในช่วง 9 เดือนที่เหลือของปี 2562 ยังมีแนวโน้มเติบโต อย่างไรก็ตามมีการคาดการณ์ว่าอัตราการเติบโตจะต่ำกว่าปี 2561 ทั้งจากการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า จากเศรษฐกิจโลกที่ชะลอลงอย่างชัดเจน รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยมีแนวโน้มลดลง นอกจากนี้ผลกระทบจากสงครามการค้าที่ชัดเจนขึ้น จะส่งผลให้ปริมาณการส่งออกของไทยชะลอลงในปีนี้ สำหรับราคาน้ำมันดิบคาดการณ์ว่าราคาจะปรับเพิ่มสูงขึ้นเล็กน้อย กอปรกับค่าเงินบาทที่อ่อนค่าลงส่งผลให้ราคาน้ำมันเฉลี่ยในรูปเงินบาททั้งปี 2562 มีแนวโน้มอยู่ในระดับใกล้เคียงกับปี 2561 นอกจากนี้ยังมีความท้าทายรอบด้านทั้งจากปัจจัยภายนอกและในประเทศ ที่จะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทย ได้แก่ สงครามการค้าระหว่างสหรัฐฯ กับจีนที่อาจทวีความรุนแรงขึ้น ความเสี่ยงด้านภูมิรัฐศาสตร์และความไม่แน่นอนทางการเมืองในภูมิภาคสำคัญ เช่น Brexit สถานการณ์ในอิตาลี และการคว่ำบาตรอิหร่านของสหรัฐฯ เป็นต้น ประกอบกับความไม่แน่นอนของกระบวนการและผลของการเลือกตั้งของประเทศที่จะมีนัยสำคัญต่อความเชื่อมั่นของทั้งผู้บริโภคและนักลงทุน ตลอดจนการกำหนดนโยบายเศรษฐกิจของประเทศในระยะข้างหน้า

แนวโน้มอุตสาหกรรมการบินของไทยในปี 2562 นี้ มีแนวโน้มขยายตัวแต่ชะลอลงจากปี 2561 โดยคาดว่าการแข่งขันในปีนี้จะมีความรุนแรงเพิ่มขึ้น เนื่องจากประเทศสามารถปลดธงแดงได้เป็นที่เรียบร้อยแล้ว สายการบินของไทยจึงสามารถขยายเส้นทางบินได้กว้างขวางขึ้นและเพิ่มจำนวนเที่ยวบินได้มากขึ้น นอกจากนี้ ความคืบหน้าการแก้ปัญหามาตรฐานการบินพลเรือนของสำนักงานบริหารการบินแห่งชาติสหรัฐอเมริกา (FAA) เพื่อยกระดับการบินพลเรือนของไทยจาก Category 2 กลับขึ้นเป็น Category 1 นั้น ขณะนี้ FAA ได้เข้ามาสอบทานการประเมินความพร้อมของไทยเมื่อวันที่ 11-15 กุมภาพันธ์ 2562 โดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะดำเนินการปรับปรุงแก้ไขทั้ง 26 ประเด็นให้สมบูรณ์ก่อนจะยื่นขอรับการตรวจอย่างเป็นทางการเพื่อนำประเทศกลับเข้าสู่ Category 1 ในอนาคตอันใกล้

ในปี 2562 บริษัทฯ ยังคงดำเนินการตามแผนฟื้นฟูธุรกิจปี 2561-2565 ต่อเนื่องจากปีก่อนโดยมุ่งเน้นการสร้างรายได้จากธุรกิจเสริมมากขึ้นภายใต้โครงการ “มนตรา” ซึ่งเป็นโครงการฟื้นฟูการบินไทยแบบเร่งด่วนตามที่กล่าวไว้ข้างต้น โดยมีแผนการดำเนินการที่สำคัญดังนี้

- ดำเนินการขายเครื่องบินที่ปลดระวาง โดยคณะกรรมการบริษัทฯ ได้อนุมัติการขายเครื่องบินแล้ว 16 ลำ ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการตามขั้นตอนของกระบวนการขายเครื่องบิน

- การหารายได้เพิ่มโดยมุ่งเน้น การเพิ่มรายได้ในธุรกิจที่ไม่เกี่ยวเนื่องกับการบิน เช่น การเพิ่มรายได้ของฝ่ายครัวการบิน และการขายสินค้าออนไลน์โดยร่วมมือกับพันธมิตรทางการค้าที่อยู่ในระบบตลาดสินค้าออนไลน์ และส่งเสริมการขายผ่าน Digital Marketing เป็นต้น

- การขายหุ้นในบริษัทร่วม และบริษัทย่อย ที่ไม่สนับสนุนการดำเนินงานของธุรกิจหลัก

- การจัดการที่ดิน อาคารสำนักงานที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ โดยดำเนินการขายอสังหาริมทรัพย์ที่หมดความจำเป็นในการใช้งานรวม 9 แห่ง ประกอบด้วย อสังหาริมทรัพย์ในประเทศ 2 แห่ง และในต่างประเทศ 7 แห่ง ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ในการประชุมเมื่อวันที่ 22 เม.ย.62 ได้อนุมัติการขายอสังหาริมทรัพย์ที่ปีนัง ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการตามขั้นตอนการขาย

5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		ม.ค.-มี.ค.	
		2562	2561
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)			
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.82	0.90
อัตราส่วนสภาพคล่อง (รวมวงเงินกู้หมุนเวียน)	เท่า	0.89	1.09
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)			
อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน	ร้อยละ	(1.66)	7.17
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ	ร้อยละ	0.91	5.12
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	2.07	8.20
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	0.64	1.11
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)			
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	6.25	4.65
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	10.34	7.23
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	4.08	7.51
อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA	เท่า	51.07	26.13
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน	เท่า	1.16	1.48

ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

อัตราส่วนสภาพคล่อง (Current Ratio)

= สินทรัพย์หมุนเวียน (ไม่รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย) / หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้)

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

= (สินทรัพย์หมุนเวียน (ไม่รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย) +วงเงินกู้หมุนเวียน) / หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้)

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

= กำไร(ขาดทุน) จากการดำเนินงาน/รายได้รวม(ไม่รวมอัตราแลกเปลี่ยนและกำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน)

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

= กำไร(ขาดทุน)สุทธิ / รายได้รวม(ไม่รวมอัตราแลกเปลี่ยนและกำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน)

อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity)

= กำไร(ขาดทุน)สุทธิ / ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Total Asset)

= กำไร(ขาดทุน)ก่อนหักดอกเบี้ยและภาษี / สินทรัพย์รวมเฉลี่ย

อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)

= (เงินกู้ยืมระยะสั้น+หนี้สินระยะยาวรวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) / ส่วนของผู้ถือหุ้น

อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Total Debt to Equity)

= หนี้สินรวม / ส่วนของผู้ถือหุ้น

อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย (Interest Coverage Ratio)

= กำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยน ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบินและกำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน (EBITDA) / ดอกเบี้ยจ่าย

อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA (Net Debt to EBITDA)

= (หนี้สินรวม – เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด) / EBITDA

อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (Debt Service Coverage Ratio)

= EBITDAR / (การชำระคืนหนี้สินระยะยาว + ดอกเบี้ยจ่าย + ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่)