คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับไตรมาส 2 ปี 2562 สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2562 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

1. บทสรุปผู้บริหาร

ภาพรวมเศรษฐกิจโลกในไตรมาส 2 ของปี 2562 ชะลอตัวลงจากผลกระทบของสงครามการค้าสหรัฐฯ-จีนส่งผลกระทบต่อภาวการณ์ส่งออกอย่างต่อเนื่อง เศรษฐกิจจีนเติบโตชะลอลงมากและเป็นการเติบโตต่ำสุดในรอบ 27 ปี ประกอบกับความไม่แน่นอนทางการเมืองที่เพิ่มขึ้นในหลายภูมิภาคโดยเฉพาะในเขตยูโรโซนจากประเด็น Brexit ที่ยังมีแนวโน้มยืดเยื้อ ส่งผลต่อเศรษฐกิจในกลุ่มประเทศที่พัฒนาแล้วชะลอตัวลง ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกในไตรมาส 2 ของปี 2562 เฉลี่ยอยู่ที่ 68.2 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ต่ำกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อนประมาณร้อยละ 6

เศรษฐกิจไทยในไตรมาส 2 ของปี 2562 มีสัญญาณทรงตัว โดยได้รับปัจจัยสนับสนุนจากการบริโภคภาคเอกชนในขณะที่การลงทุนภาคเอกชนชะลอตัว อย่างไรก็ตามการส่งออกหดตัวตามแนวโน้มการค้าโลกและอุปสงค์ของประเทศคู่ค้าสำคัญ ประกอบกับค่าเงินบาทที่แข็งค่าอย่างมากส่งผลกระทบต่อสถานการณ์การท่องเที่ยวของไทย การขยายตัวของภาคการท่องเที่ยวชะลอตัวลงมาก จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าไทยในไตรมาส 2 ของปี 2562 มีจำนวน 9.0 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1.1% เป็นนักท่องเที่ยวชาวจีนซึ่งมีสัดส่วนถึงร้อยละ 28.2 ของนักท่องเที่ยวต่างชาติทั้งหมดลดลงร้อยละ 8.2 เมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปี 2561 ที่เพิ่มขึ้นจากปี 2560 ถึงร้อยละ 21.3 อย่างไรก็ตามภาครัฐยังคงมีการใช้มาตรการกระตุ้นการท่องเที่ยวในเชิงรุกอย่างต่อเนื่อง โดยได้ขยายเวลามาตรการยกเว้นค่าธรรมเนียม Visa on Arrival ให้กับนักท่องเที่ยวออกไปจนถึงวันที่ 31 ตุลาคม 2562 เพื่อช่วยดึงดูดให้นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะเดือน พ.ค.-ต.ค.ของทุกปีที่เป็นช่วงนอกฤดูกาลท่องเที่ยวที่มีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาในไทยในจำนวนที่ลดลง

อุตสาหกรรมการบินของโลกในไตรมาส 2 ของปี 2562 ขยายตัวในอัตราที่ลดลง จากข้อมูลของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) แสดงการขยายตัวของปริมาณการขนส่งและปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารในงวด 6 เดือนแรกของปี 2562 ที่เพิ่มขึ้นประมาณ 4.7% และ 4.1% ตามลำดับ โดยมีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ย 81.9% ในขณะที่การขนส่งสินค้าในภาพรวมปรับตัวลดลงจากปีก่อน โดยมีปริมาณการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ต่ำกว่าปีก่อน 3.6% ในขณะที่ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์สูงกว่าปีก่อน 2.7% ส่งผลให้อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ซึ่งเท่ากับ 46.3% สูงกว่างวดเดียวกันของปีก่อนที่ 44.7%

อุตสาหกรรมการบินของไทยในไตรมาส 2 ของปี 2562 มีอัตราการเติบโตชะลอตัวเล็กน้อยตามภาวะเศรษฐกิจโลกและไทย ประกอบกับค่าเงินบาทที่แข็งค่าขึ้นอย่างมาก ส่งผลให้อุปสงค์การเดินทางของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าสู่ไทย และชาวไทยที่เดินทางไปยังต่างประเทศชะลอตัวลง ขณะที่อุปทานการให้บริการการบินของสายการบินขยายตัวจากการเพิ่มเที่ยวบินภายหลังการปลดธงแดงจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ทำให้เกิดการแข่งขันด้านราคา ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อผู้เดินทางทางอากาศ จากราคาบัตรโดยสารเครื่องบินที่ถูกลง รวมถึงการให้บริการเส้นทางการบินที่มีความหลากหลายเพิ่มมากขึ้น ซึ่งส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมการบิน

ในไตรมาส 2 ของปี 2562 บริษัทฯ ยังคงดำเนินการตามแผนฟื้นฟูธุรกิจต่อเนื่องจากปีก่อนโดยมุ่งเน้นการสร้างรายได้เสริมภายใต้โครงการ “มนตรา” ซึ่งเป็นโครงการฟื้นฟูการบินไทยแบบเร่งด่วนตลอดจนกลยุทธ์การ

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

โดยไตรมาสนี้มีการดำเนินการต่อเนื่องจากไตรมาสก่อนได้แก่

- การบูรณาการการบริหารจัดการการบินไทยและไทยสมายล์ โดยใช้หลักการบริหารจัดการแบบ Brother-Sister โดยมีการควบรวมแผนงานในทุกภาคส่วนโดยเฉพาะด้านการขายและการวางแผนเส้นทางบินที่เน้นให้การบินไทยซึ่งมีประสบการณ์ด้านการขายเข้ามามีส่วนสนับสนุนมากขึ้น โดยการบินไทยจะเป็นผู้กำหนดทิศทางและกลยุทธ์ในการขายที่นั่งบนเที่ยวบินของสายการบินไทยสมายล์ทุกเส้นทางบินเริ่มตั้งแต่ เดือนมีนาคม 2562 ภายใต้วิธีการ Block Space Concept ซึ่งคาดว่าจะทำให้ผลการดำเนินงานโดยรวมปรับตัวในทิศทางที่ดีขึ้น
- การบริหารจัดการการขายและการตลาด โดยได้มีการจัดโปรโมชั่นเพื่อส่งเสริมการขายในหลายรูปแบบในช่วงนอกฤดูกาลท่องเที่ยวเพื่อกระตุ้นยอดขายเพิ่มขึ้น การหารายได้เสริม และการเพิ่มรายได้ในธุรกิจที่ไม่เกี่ยวเนื่องกับการบิน เช่น การเพิ่มรายได้ของฝ่ายครัวการบิน และการขายสินค้าออนไลน์โดยร่วมมือกับพันธมิตรทางการค้าที่อยู่ในระบบตลาดสินค้าออนไลน์ และส่งเสริมการขายผ่าน Digital Marketing เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีแผนในการบริหารจัดการต้นทุนให้มีประสิทธิภาพควบคู่กับการเพิ่มรายได้
- ดำเนินการขายเครื่องบินที่ปลดระวางแล้ว ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 3 ลำ

ทั้งนี้ จากผลสำเร็จของการดำเนินการปรับปรุงการบริการอย่างต่อเนื่อง ทำให้การบินไทยยังคงได้รับรางวัลสายการบินยอดเยี่ยมของโลกจากสกายแทรกซ์ ประจำปี 2019 จำนวน 2 รางวัล ได้แก่รางวัลอันดับ 1 สายการบินที่ให้บริการสปาเลาจน์ยอดเยี่ยมของโลก (World's Best Airline Lounge Spa) โดยได้ติดต่อกันเป็นปีที่ 5 รางวัลอันดับ 1 สายการบินที่มีพนักงานให้บริการยอดเยี่ยมของเอเชีย (Best Airline Staff in Asia) ซึ่งรางวัลนี้ได้จากการบริการอันยอดเยี่ยมของพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินและพนักงานต้อนรับภาคพื้น นอกจากนี้ยังได้รับการจัดอันดับให้เป็น 1 ใน 10 สายการบินชั้นนำยอดเยี่ยมของโลกปี 2019 (World's Top 10 Airlines of 2019) เป็นต้น ประกอบกับสายการบินไทยสมายล์ ยังได้รับรางวัลใหญ่จาก Trip Advisor ต่อเนื่องเป็นปีที่ 3 ได้แก่สายการบินยอดเยี่ยมอันดับหนึ่งของประเทศไทย (Best Airline in Thailand) และสายการบินยอดเยี่ยมในภูมิภาคเอเชีย (Travellers' Choice Regional Airlines in Asia)

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีจำนวนเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน ณ 30 มิถุนายน 2562 จำนวน 103 ลำ ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 2 ลำ เนื่องจากการปลดระวางเครื่องบินแบบโบอิ้ง B737-400 จำนวน 2 ลำ ในไตรมาส 3 ของปี 2561 ในจำนวนนี้มีเครื่องบินที่ใช้บริการได้จริงเฉลี่ยในไตรมาส 2 ของปี 2562 จำนวน 90 ลำ ต่ำกว่าปีก่อนที่เฉลี่ย 95 ลำ ส่วนหนึ่งเกิดจากผลกระทบจากกรณีเครื่องยนต์โรลส์รอยซ์ Trent 1000 ต่อเนื่องจากปีก่อนโดย ณ สิ้นไตรมาส 2 ของปี 2562 ยังคงเหลือเครื่องบินโบอิ้ง B787-8 จำนวน 1 ลำ ที่ไม่สามารถนำมาใช้ทำการบินเนื่องจากเครื่องยนต์อยู่ระหว่างการส่งซ่อม และการจอดเครื่องบินเพื่อทำการซ่อมบำรุงตามตารางการซ่อมบำรุงปกติ การบริหารอัตราการใช้ประโยชน์ของเครื่องบิน (Aircraft Utilization) เท่ากับ 11.5 ชั่วโมง ใกล้เคียงกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ลดลง 4.0% จากการปรับลดเที่ยวบินในเส้นทางออสเตรเลียได้แก่ เส้นทางไป-กลับ กรุงเทพฯ-ซิดนีย์ และกรุงเทพฯ-บริสเบน และการหยุดทำการบินในเส้นทางไป-กลับ กรุงเทพฯ-ละฮอร์ และกรุงเทพฯ-

อิสลามาบัด จากเหตุการณ์สาธารณรัฐอิสลามปากีสถานประกาศปิดน่านฟ้าเมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2562 โดยขณะนี้สาธารณรัฐอิสลามปากีสถานได้ประกาศเปิดน่านฟ้าแล้ว บริษัทฯ จึงทำการบินไปยังสาธารณรัฐอิสลามปากีสถานได้ตามปกติ ตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2562 เป็นต้นไป บริษัทฯ มีปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ลดลง 5.4% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 74.7% ต่ำกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ยที่ 75.8% จำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 5.72 ล้านคน ต่ำกว่าปีก่อน 3.1% สำหรับด้านการขนส่งสินค้ามีปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ADTK) ต่ำกว่าปีก่อน 3.4% ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) ต่ำกว่าปีก่อน 16.3% ส่งผลให้อัตราการบรรทุกสินค้า (Freight Load Factor) เฉลี่ยเท่ากับ 52.8% ต่ำกว่าปีก่อนที่เฉลี่ยที่ 60.7%

ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในไตรมาส 2 ของปี 2562 มีรายได้รวมทั้งสิ้น 42,509 ล้านบาท ต่ำกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 4,730 ล้านบาท หรือ 10.0% สาเหตุสำคัญเนื่องจากปริมาณการผลิตลดลงจากปัญหาเครื่องยนต์ที่ส่งผลต่อการใช้งานของเครื่องบิน ประกอบกับปัจจัยลบที่ส่งผลต่อการเดินทางและการแข่งขันที่รุนแรง ทำให้รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าลดลง 3,270 ล้านบาท (7.7%) อย่างไรก็ดีรายได้จากการบริการอื่นๆ เพิ่มขึ้น 180 ล้านบาท (6.0%) จากการให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานให้หน่วยงานภายนอกเพิ่มขึ้น สำหรับค่าใช้จ่ายรวม 49,621 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 425 ล้านบาท (0.8%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าน้ำมันที่ลดลง 288 ล้านบาท (2.0%) เนื่องจากราคาน้ำมันลดลง 5.4% ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมันโดยรวมลดลงจากปีก่อนเล็กน้อย ส่งผลให้บริษัทฯ และบริษัทย่อยขาดทุนจากการดำเนินงานจำนวน 7,112 ล้านบาท ขาดทุนสูงกว่าปีก่อน 4,305 ล้านบาท (153.4%)

ในไตรมาสนี้ มีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียวจากการรับรู้ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบินจำนวน 172 ล้านบาท ขณะที่มีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 522 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการตีมูลค่าทางบัญชี ส่งผลให้บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีขาดทุนสุทธิ 6,878 ล้านบาท ขาดทุนสูงกว่าปีก่อน 3,792 ล้านบาท (122.9%) โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 6,884 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 3.15 บาท ขาดทุนเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1.73 บาทต่อหุ้น (121.8%)

ทั้งนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์และเครื่องบิน (EBITDA) จำนวน -1,821 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 4,091 ล้านบาท (-180.2%) โดยมี EBITDA Margin เท่ากับ -4.3% เปรียบเทียบกับปีก่อนที่เท่ากับ 4.8%

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานไตรมาส 2 ปี 2562

การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับใหม่มาปรับใช้

ตามที่ได้มีการประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 เรื่องรายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้า มีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2562 เป็นต้นไป มีผลให้การวัดมูลค่าและ การรับรู้รายได้ในสิทธิบัตรโดยสารและสิทธิไมล์สะสมเปลี่ยนแปลงไปในเรื่องความน่าจะเป็นที่ผู้โดยสารที่ไม่ใช้สิทธิ และคำนวณมูลค่าสิทธิของไมล์สะสมโดยประมาณการราคาขายแบบเอกเทศ ทั้งนี้มีผลกระทบการรับรู้รายการในอดีตจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2561 เป็นจำนวนเงินที่จะต้องปรับปรุงภาระผูกพันที่บริษัทได้แสดงเป็นหนี้สินหมุนเวียนไว้ในรายการรายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้จำนวน 2,159 ล้านบาท คู่กับการรับรู้กำไรกำไรสะสมต้นงวด และผลกระทบสำหรับไตรมาส 2 และงวด 6 เดือนของปี 2562 ตามรายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5

งบการเงินรวมสำหรับไตรมาส 2 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

หน่วย : ล้านบาท		เม.ย.-มิ.ย.			
		2562	2561	เปลี่ยนแปลง	
				ล้านบาท	%
รายได้รวม		42,509	47,239	-4,730	-10.0
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน		34,598	36,845	-2,247	-6.1
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์		4,414	5,437	-1,023	-18.8
- รายได้การบริการอื่นๆ		3,157	2,977	+180	+6.0
- อื่นๆ		340	1,980	-1,640	-82.8
ค่าใช้จ่ายรวม		49,621	50,046	-425	-0.8
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน		13,864	14,152	-288	-2.0
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน		34,714	34,841	-127	-0.4
- ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ		1,043	1,053	-10	-0.9
ขาดทุนจากการดำเนินงาน		(7,112)	(2,807)	-4,305	-153.4
หัก ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน		172	257	-85	-33.1
บวก กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ		522	(431)	+953	+221.1
ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้		(6,762)	(3,495)	-3,267	-93.5
ขาดทุนสุทธิ		(6,878)	(3,086)	-3,792	-122.9
ขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่		(6,884)	(3,098)	-3,786	-122.2
ขาดทุนต่อหุ้น	(บาท)	(3.15)	(1.42)	-1.73	-121.8
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ					
EBITDA	(ล้านบาท)	(1,821)	2,270	-4,091	-180.2
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	5.72	5.90	-0.18	-3.1
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	21,897	22,804	-907	-4.0
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	16,353	17,282	-929	-5.4
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	74.7	75.8		-1.1
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-ก.ม.)	2.07	2.10	-0.03	-1.4
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	958	992	-34	-3.4
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	505	603	-98	-16.3
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	52.8	60.7		-7.9
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	139,979	169,193	-29,214	-17.3
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-กม.)	8.21	8.47	-0.26	-3.1
เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 30 มิ.ย.	(ลำ)	103	105	-2	-1.9
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	101,737	103,423	-1,686	-1.6
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	11.5	11.5	-	-
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		31.5890	31.9167	-0.3277	-1.0
1 EUR : THB		35.4815	38.0517	-2.5701	-6.8
100 JPY : THB		28.7468	29.2525	-0.5057	-1.7
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	87.11	92.11	-5.00	-5.4

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

รายได้

ในไตรมาส 2 ของปี 2562 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวมจำนวน 42,509 ล้านบาท ลดลง 4,730 ล้านบาท (10.0%) โดยมีรายละเอียดของรายได้ดังนี้

- รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน

รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินจำนวน 34,598 ล้านบาท ลดลง 2,247 ล้านบาท (6.1%) เป็นผลมาจาก

- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารลดลง 5.4% คิดเป็นเงินประมาณ 1,950 ล้านบาท ในขณะที่มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารลดลง 4.0% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 74.7% ต่ำกว่าปีก่อนและค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรมในงวด 6 เดือนแรกของปี 2562 ที่เฉลี่ย 75.8% และ 81.9% ตามลำดับ สาเหตุหลักเกิดจากการแข่งขันที่รุนแรงทั้งในเส้นทางภูมิภาคที่ได้รับผลกระทบจากสายการบินต้นทุนต่ำที่เพิ่มจำนวนเที่ยวบินและจุดบินและเส้นทางข้ามทวีปที่ได้รับผลกระทบจากสายการบินตะวันออกกลาง

- รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) ลดลง 0.03 บาท/RPK (1.4%) หรือประมาณ 490 ล้านบาท อย่างไรก็ตามจากการแข็งค่าของเงินบาทที่แข็งค่าที่สุดในรอบ 6 ปี โดยเฉพาะเมื่อเทียบกับสกุลเงินที่เป็นรายได้หลัก ได้แก่ เงินสกุลเยน ยูโร ดอลล่าร์ออสเตรเลีย และดอลล่าร์สหรัฐฯ ทำให้รายได้เมื่อคิดเป็นเงินบาทลดลง หากไม่รวมผลของอัตราแลกเปลี่ยนที่มีผลให้รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยลดลง 0.06 บาท/RPK (2.9%) หรือประมาณ 1,000 ล้านบาท รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยจะเพิ่มขึ้นประมาณ 1.4% หรือประมาณ 490 ล้านบาท

- รายได้ค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณียภัณฑ์

รายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณียภัณฑ์ จำนวน 4,414 ล้านบาท ลดลง 1,023 ล้านบาท (18.8%) สาเหตุหลักเกิดจากปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) ลดลง 16.3% คิดเป็นเงินประมาณ 830 ล้านบาท สาเหตุจากการส่งออกที่ชะลอตัวลงตามสภาวะเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัว มาตรการกีดกันทางการค้าระหว่างจีนกับสหรัฐอเมริกา และผลกระทบจากการยกเลิกเที่ยวบินจากเหตุการณ์ปิดน่านฟ้าปากีสถานทำให้ต้องเปลี่ยนเส้นทางบินโดยต้องบินอ้อมจากเส้นทางบินปกติ และบริษัทฯ ต้องสำรองน้ำมันในแต่ละเที่ยวบินเพิ่มขึ้น ซึ่งส่งผลกระทบต่อความสามารถในการรับน้ำหนักบรรทุกสินค้าลดลง ประกอบกับรายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าประกันภัย) เท่ากับ 8.21 บาท ลดลง 0.26 บาท (3.1%) หรือประมาณ 130 ล้านบาท มีอัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ย 52.8% ต่ำกว่าปีก่อนที่เฉลี่ย 60.7% แต่สูงกว่าค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรมในงวด 6 เดือนแรกที่ 46.3%

- รายได้การบริการอื่น ๆ ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจ ได้แก่การบริการภาคพื้น ครัวการบิน การบริการคลังสินค้า และรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่นๆ รวมจำนวน 3,157 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 180 ล้านบาท (6.0%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากการให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานสูงกว่าปีก่อน

- รายได้อื่นๆ รวมจำนวน 340 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 1,640 ล้านบาท (82.8%) สาเหตุหลักเกิดจากในปีก่อนมีกำไรจากการขายหุ้นในบริษัทโรงแรมรอยัลออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) 655 ล้านบาท และกำไรจากการขายอสังหาริมทรัพย์ทั้งในและต่างประเทศ ได้แก่ อสังหาริมทรัพย์ที่เมืองซิดนีย์ ประเทศออสเตรเลีย และเมืองโคเปนเฮเกนประเทศเดนมาร์ก และอสังหาริมทรัพย์ที่จังหวัดแม่ฮ่องสอนรวมทั้งสิ้นประมาณ 632 ล้านบาท

ค่าใช้จ่าย

ในไตรมาส 2 ปี 2562 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวม 49,621 ล้านบาท ลดลง 425 ล้านบาท (0.8%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- ค่าน้ำมันเครื่องบิน จำนวน 13,864 ล้านบาท คิดเป็น 27.9 % ของค่าใช้จ่ายรวม ลดลง 288 ล้านบาท (2.0%) สาเหตุหลักเกิดจากราคาน้ำมันเครื่องบินเฉลี่ยต่ำกว่าปีก่อน 5.4% ปริมาณการใช้น้ำมันลดลง 1.3% ประกอบกับเงินบาทแข็งค่าเมื่อเทียบกับเงินสกุลดอลล่าร์สหรัฐฯ แต่มีค่าใช้จ่ายในการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน 81 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีรายได้ 950 ล้านบาท

- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน รวมจำนวน 34,714 ล้านบาท ลดลง 127 ล้านบาท (0.4%) โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	เม.ย.-มิ.ย.					
	2562	% ของค่าใช้จ่ายรวม	2561	% ของค่าใช้จ่ายรวม	เปลี่ยนแปลง	
					ล้านบาท	%
ค่าใช้จ่าย						
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	7,623	22.0	7,621	21.9	+2	-
ค่าบริการการบิน	5,078	14.6	5,338	15.3	-260	-4.9
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	1,539	4.4	1,395	4.0	+144	+10.3
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	4,829	13.9	4,914	14.1	-85	-1.7
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	4,199	12.1	3,971	11.4	+228	+5.7
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	3,804	11.0	3,696	10.6	+108	+2.9
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	2,208	6.4	2,125	6.1	+83	+3.9
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	2,513	7.2	2,842	8.2	-329	-11.6
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	155	0.4	145	0.4	+10	+6.9
ค่าใช้จ่ายอื่น	2,664	7.7	2,599	7.5	+65	+2.5
ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	102	0.3	195	0.5	-93	-47.7
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	34,714	100.0	34,841	100.0	-127	-0.4

สรุปค่าใช้จ่ายที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญได้แก่

• ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ และค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายมีจำนวนรวม 8,003 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 336 ล้านบาท (4.4%) โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ เพิ่มขึ้น 108 ล้านบาท (2.9%) จากอัตราค่าเช่าที่คำนวณโดยอิงจากอัตราดอกเบี้ย LIBOR ปรับเพิ่มขึ้นเนื่องจากอัตราดอกเบี้ยที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับค่าตัดจำหน่ายค่าใช้จ่ายในการติดตั้ง Crew Rest และอุปกรณ์ In-flight Connectivity ในโครงการปรับปรุงเครื่องบินเช่าดำเนินงานแบบโบอิ้ง 787-8 จำนวน 2 ลำ เพิ่มขึ้น

- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย เพิ่มขึ้น 228 ล้านบาท (5.7%) สาเหตุหลักเกิดจากการเปลี่ยนประมาณการมูลค่าคงเหลือของเครื่องบินและเครื่องยนต์ ทำให้ค่าเสื่อมราคาของเครื่องบินเพิ่มขึ้น 383 ล้านบาท หากไม่รวมผลกระทบดังกล่าว ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายจะลดลง 155 ล้านบาท เป็นผลจากมีเครื่องบิน ที่นั่งเครื่องบิน และสินทรัพย์อื่นที่คิดค่าเสื่อมราคาเต็มจำนวนแล้ว

• ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือมีจำนวน 1,539 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 144 ล้านบาท (10.3%) สาเหตุหลักเกิดจากการเปลี่ยนแปลงวิธีการคำนวณค่าเบี้ยเลี้ยงเดินทางในการปฏิบัติการบินของนักบิน (Per diem) มีผลตั้งแต่ 1 ม.ค.62 เพื่อแก้ไขปัญหานักบินลาออกโดยปรับปรุงระบบการจ่ายค่าตอบแทนนักบินให้ทัดเทียมอุตสาหกรรมและเพื่อให้การจัดตารางบินของนักบินให้สามารถบริหารกำลังพลได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งมีผลให้ค่าเบี้ยเลี้ยงเดินทางของนักบินเพิ่มขึ้น 183 ล้านบาท แต่สามารถลดค่าล่วงเวลาของนักบินลงได้ 81 ล้านบาท

• ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณามีจำนวน 2,513 ล้านบาท ลดลง 329 ล้านบาท (11.6%) สาเหตุหลักเกิดจากยอดขายลดลง

• ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน ประกอบด้วย ค่าบริการการบิน และค่าสินค้าและพัสดุใช้ไปมีจำนวนรวม 7,286 ล้านบาท ลดลง 177 ล้านบาท (2.4%) สาเหตุหลักเกิดจากการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินหลักของค่าใช้จ่ายทำให้ค่าใช้จ่ายลดลงประมาณ 214 ล้านบาท หากไม่รวมผลกระทบของอัตราแลกเปลี่ยนค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบินจะเพิ่มขึ้น 37 ล้านบาท เกิดจากค่าบริการนำร่องทางอากาศ (Navigation fee) เพิ่มขึ้นส่วนหนึ่งเกิดจากเหตุการณ์ปิดน่านฟ้าปากีสถาน และค่าอะไหล่เครื่องบินสิ้นเปลืองเพิ่มขึ้นจากการซ่อมบำรุงเครื่องบินและเครื่องยนต์ตามระยะเวลาการซ่อมบำรุง

• ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมมีจำนวน 102 ล้านบาท ลดลง 93 ล้านบาท (47.7%) สาเหตุหลักจากบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) มีผลประกอบการดีขึ้นโดยมีรายละเอียดดังนี้

- ส่วนแบ่งขาดทุนในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) 148 ล้านบาท ขาดทุนลดลงจากปีก่อน 118 ล้านบาท

- ส่วนแบ่งกำไรในบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 41 ล้านบาท กำไรลดลง 17 ล้านบาท

- ส่วนแบ่งกำไรในบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด 3 ล้านบาท กำไรลดลง 2 ล้านบาท

- ส่วนแบ่งกำไรในบริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ตโฮเต็ล จำกัด 4 ล้านบาท กำไรลดลง 1 ล้านบาท

- ส่วนแบ่งขาดทุนในบริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด 2 ล้านบาท ขาดทุนเพิ่มขึ้น 2 ล้านบาท

- ส่วนแบ่งกำไรในบริษัท โรงแรมรอยัลออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) กำไรลดลง 3 ล้านบาท จากการขายหุ้นทั้งจำนวนโดยได้โอนกรรมสิทธิ์ให้ผู้ซื้อเมื่อวันที่ 23 เม.ย.61

• ต้นทุนทางการเงิน -สุทธิ จำนวน 1,043 ล้านบาท ลดลง 10 ล้านบาท (0.9%) สาเหตุหลักเกิดจากเงินกู้เฉลี่ยลดลง นอกจากนี้ยังมีผลจากการที่เงินบาทแข็งค่าขึ้นจากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนเมื่อเทียบกับเงินยูโร เงินเยน และดอลลาร์สหรัฐฯ ทำให้ดอกเบี้ยจ่ายเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทมียอดลดลง

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน จำนวน 172 ล้านบาท ลดลง 85 ล้านบาท (33.1%) ประกอบด้วย

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน 122 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 51 ล้านบาท โดยในไตรมาสนี้มีการตั้งสำรองด้อยค่าเพิ่มเติมสำหรับเครื่องบิน 8 ลำ ประกอบด้วย A330-300 1 ลำ A340-500 2 ลำ A340-600 2 ลำ B747-400 Freighter 2 ลำ และ B737-400 1 ลำ รวม 122 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีตั้งสำรองด้อยค่าสำหรับเครื่องบิน 2 ลำ และเครื่องยนต์อะไหล่จำนวน 8 เครื่องยนต์ รวม 172 ล้านบาท
- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ 50 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 34 ล้านบาท เนื่องจากมีการสำรองด้อยค่าอะไหล่เครื่องบินหมุนเวียนที่เสียหายและไม่สามารถซ่อมแซมได้ลดลงจากปีก่อน

กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ จำนวน 522 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Gain) 546 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการปรับยอดเงินกู้และสินทรัพย์หนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวด โดยเฉพาะเงินบาทต่อเงินสกุลยูโร เงินเยน และดอลล่าร์สหรัฐฯ แข็งค่าขึ้นเมื่อเทียบกับ ณ 31 มีนาคม 2562 และขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Loss) 24 ล้านบาท

สรุปผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ครึ่งปีแรกของปี 2562 (1 มกราคม - 30 มิถุนายน 2562)

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) - งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท		ม.ค.-มิ.ย.			
		2562	2561	เปลี่ยนแปลง	
				ล้านบาท	%
รายได้รวม		92,300	100,705	-8,405	-8.3
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน		75,622	80,960	-5,338	-6.6
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์		9,062	10,773	-1,711	-15.9
- รายได้การบริการอื่นๆ		6,830	6,434	+396	+6.2
- อื่นๆ		786	2,538	-1,752	-69.0
ค่าใช้จ่ายรวม		100,239	99,677	+562	+0.6
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน		27,908	28,186	-278	-1.0
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน		70,225	69,284	+941	+1.4
- ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ		2,106	2,207	-101	-4.6
กำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน		(7,939)	1,028	-8,967	-872.3
บวก กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน		273	-	+273	-
หัก ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน		385	2,729	-2,344	-85.9
บวก กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ		1,888	152	+1,736	-
ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้		(6,163)	(1,549)	-4,614	-297.9
ขาดทุนสุทธิ		(6,422)	(349)	-6,073	-
ขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่		(6,438)	(382)	-6,056	-
ขาดทุนต่อหุ้น	(บาท)	(2.95)	(0.17)	-2.78	-
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ					
EBITDA	(ล้านบาท)	2,683	11,241	-8,558	-76.1
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	12.01	12.16	-0.15	-1.2
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	44,768	46,338	-1,570	-3.4
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	34,715	36,251	-1,536	-4.2
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	77.5	78.2		-0.7
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-ก.ม.)	2.14	2.20	-0.06	-2.7
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	1,953	1,997	-44	-2.2
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	1,036	1,215	-179	-14.7
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	53.1	60.8		-7.7
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	286,848	337,101	-50,253	-14.9
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-กม.)	8.19	8.31	-0.12	-1.4
เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 30 มิ.ย.	(ลำ)	103	105	-2	-1.9
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	208,481	209,576	-1,095	-0.5
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	12.0	11.7	+0.3	+2.6
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		31.6001	31.7289	-0.1288	-0.4
1 EUR : THB		35.6912	38.4162	-2.7250	-7.1
100 JPY : THB		28.7285	29.1907	-0.4622	-1.6
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	84.02	88.66	-4.64	-5.2

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

งวดครึ่งปีแรกของปี 2562 บริษัทฯ และบริษัทย่อยขาดทุนจากการดำเนินงาน 7,939 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีกำไร 1,028 ล้านบาท

รายได้รวมจำนวน 92,300 ล้านบาท ลดลง 8,405 ล้านบาท (8.3%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากกิจการขนส่งลดลง 7,049 ล้านบาท (7.7%) โดยในส่วนของรายได้จากค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกินลดลง 6.6% มีสาเหตุหลักจากปริมาณการขนส่งผู้โดยสารลดลง 4.2% ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลจากปริมาณการผลิตลดลงและมีรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) ต่ำกว่าปีก่อน 2.7% โดยเป็นผลจากอัตราแลกเปลี่ยนที่มีผลให้รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยลดลง 3.2% ส่วนรายได้จากค่าระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์ลดลง 15.9% มีสาเหตุหลักจากปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) ลดลง 14.7% และรายได้พัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วยลดลง 1.4% นอกจากนี้ รายได้อื่นๆ ลดลง 69.0% สาเหตุหลักเกิดจากในปีก่อนมีกำไรจากการขายหุ้นในบริษัทโรงแรมรอยัลออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) และกำไรจากการขายอสังหาริมทรัพย์ทั้งในและต่างประเทศ อย่างไรก็ตามรายได้จากการให้บริการอื่นๆ เพิ่มขึ้นจากปีก่อนสาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากการให้บริการฝ่ายช่างเพิ่มขึ้น

ค่าใช้จ่ายรวมจำนวน 100,239 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 562 ล้านบาท (0.6%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมันเพิ่มขึ้น 941 ล้านบาท (1.4%) ได้แก่ ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่เพิ่มขึ้น 739 ล้านบาท (10.4%) จากการรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงานเพิ่มขึ้น และค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายเพิ่มขึ้น 515 ล้านบาท (6.5%) จากการเปลี่ยนประมาณการมูลค่าคงเหลือของเครื่องบินและเครื่องยนต์

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียว ได้แก่

- กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุนจำนวน 273 ล้านบาท เกิดจากการรับรู้กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการถือครองหุ้นของบริษัทฯ ในสายการบินนกแอร์ลดลงจากเดิมร้อยละ 21.80 เป็นร้อยละ 15.94 เนื่องจากบริษัทฯ ไม่ได้ใช้สิทธิ์ซื้อหุ้นเพิ่มทุนใน บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ในเดือนมกราคม 2562
- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบินจำนวน 385 ล้านบาท ลดลง 2,344 ล้านบาท (85.9%) สาเหตุหลักเกิดจากในปีนี้ตั้งสำรองด้อยค่าเพิ่มขึ้นของเครื่องบินที่ปลดระวางและรอขายจำนวน 11 ลำ รวม 309 ล้านบาท และตั้งสำรองด้อยค่าของเครื่องยนต์จำนวน 6 ล้านบาท รวมจำนวน 315 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนตั้งสำรองด้อยค่าเพิ่มขึ้นของเครื่องบินที่ปลดระวางและรอขายจำนวน 17 ลำ รวม 2,549 ล้านบาท และตั้งสำรองด้อยค่าของเครื่องยนต์จำนวน 73 ล้านบาท รวม 2,622 ล้านบาท
- กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 1,888 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Gain) 196 ล้านบาท และกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Gain) 1,692 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 152 ล้านบาท

ในงวดครึ่งปีแรกของปี 2562 บริษัทฯและบริษัทย่อยมีขาดทุนสุทธิ 6,422 ล้านบาท ขาดทุนสูงกว่าปีก่อน 6,073 ล้านบาท โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 6,438 ล้านบาท ขาดทุนต่อหุ้น 2.95 บาท สูงกว่าปีก่อน 2.78 บาทต่อหุ้น

EBITDA 6 เดือนแรกของปี 2562 มีจำนวน 2,683 ล้านบาท ลดลง 8,558 ล้านบาท (76.1%) โดยมี EBITDA Margin 2.9% ลดลงจากปีก่อนที่เท่ากับ 11.2%

3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน

หน่วย : ล้านบาท	เม.ย.-มิ.ย.		ม.ค.-มิ.ย.	
	2562	2561	2562	2561
เครื่องบิน	279	4,094	573	8,311
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	324	138	625	340
รวม	603	4,232	1,198	8,651

ในไตรมาส 2 ของปี 2562 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 603 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 3,629 ล้านบาท โดยรายจ่ายเพื่อการลงทุนในไตรมาสนี้ประกอบด้วย

- การลงทุนในเครื่องบินจำนวน 279 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 3,815 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากในไตรมาส 2 ของปี 2561 มีรายจ่ายเพื่อการรับมอบเครื่องบินเช่าการเงินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 1 ลำ ในขณะที่ปีนี้ไม่มีการรับมอบเครื่องบิน โดยการลงทุนในไตรมาสนี้ส่วนใหญ่เป็นการซื้ออะไหล่เครื่องบินหมุนเวียน
- การลงทุนในสินทรัพย์ถาวรอื่น ๆ จำนวน 324 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในอุปกรณ์การให้บริการภาคพื้น และเครื่องมืออุปกรณ์การให้บริการซ่อมบำรุงของฝ่ายช่าง

ทั้งนี้ เมื่อรวมกับรายจ่ายลงทุนในไตรมาส 1 ของปี 2562 ซึ่งมีจำนวน 595 ล้านบาท ทำให้งวดหกเดือนแรกของปี 2562 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุนรวม 1,198 ล้านบาท

การจัดหาเงินทุน

ในงวดหกเดือนแรกของปี 2562 บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดหาเงินทุน รวมทั้งสิ้น 24,000 ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. การเบิกเงินกู้ระยะสั้นประเภทตั๋วสัญญาใช้เงินกับสถาบันการเงินในประเทศรวมทั้งสิ้น 14,000 ล้านบาท เพื่อชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นและหุ้นกู้ที่ครบกำหนดไถ่ถอนและใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงาน
2. การออกหุ้นกู้ จำนวน 10,000 ล้านบาท ระยะเวลา 1-15 ปี ในเดือนพฤษภาคม 2562 เพื่อชำระคืนหุ้นกู้ที่ครบกำหนดชำระและ/หรือคืนเงินกู้ของบริษัทที่มีต้นทุนทางการเงินสูงกว่า และ/หรือลงทุนในสินทรัพย์ และ/หรือใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในบริษัทฯ

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มิ.ย.	
	2562	2561
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	3,716	10,964
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(751)	(299)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(3,330)	(11,917)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน ของเงินสดและเงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น(ลดลง)	(98)	123
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง	(463)	(1,129)

ในงวดหกเดือนแรกของปี 2562 บริษัทฯ มีเงินสดสุทธิจากการดำเนินงานจำนวน 3,716 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 7,248 ล้านบาท และเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 3,330 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อนถึง 8,587 ล้านบาท เนื่องจากเงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะสั้นและการออกหุ้นกู้สูงกว่าปีก่อน แต่มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 751 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 452 ล้านบาท เนื่องจากในปีก่อนมีเงินสดรับจากการขายหุ้นใน บริษัท โรงแรมรอยัลออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2562 มีจำนวน 13,229 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 463 ล้านบาท

เครื่องบิน

ในไตรมาส 2 ของปี 2562 บริษัทฯ มีเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2562 จำนวน 103 ลำ (รวมเครื่องบินแอร์บัส A320-200 จำนวน 20 ลำ ซึ่งใช้ดำเนินงานโดยบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด) เท่ากับ ณ สิ้นปี 2561 แต่ต่ำกว่า ณ 30 มิถุนายน 2561 จำนวน 2 ลำ เนื่องจากการปลดระวางเครื่องบินแบบโบอิ้ง B737-400 จำนวน 2 ลำ ในไตรมาส 3 ของปี 2561 ทั้งนี้ บริษัทฯ มีเครื่องบินที่ปลดระวางและรอการขาย ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2562 จำนวน 18 ลำ ประกอบด้วย เครื่องบินแบบแอร์บัส A340-500 จำนวน 3 ลำ A340-600 จำนวน 6 ลำ A330-300 จำนวน 2 ลำ A300-600 จำนวน 1 ลำ และเครื่องบินแบบโบอิ้ง B737-400 จำนวน 4 ลำ และ B747-400 จำนวน 2 ลำ

สินทรัพย์

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2562 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมจำนวน 261,986 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 6,735 ล้านบาท (2.5%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	30 มิ.ย. 2562		31 ธ.ค. 2561		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	13,229	5.0	13,692	5.1	-463	-3.4
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	733	0.3	490	0.2	+243	+49.6
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	36,619	14.0	35,366	13.1	+1,253	+3.5
สินทรัพย์หมุนเวียน	50,581	19.3	49,548	18.4	+1,033	+2.1
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์						
เครื่องบิน	42,831	16.4	45,946	17.1	-3,115	-6.8
เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน	102,213	39.0	105,600	39.3	-3,387	-3.2
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	11,664	4.5	11,708	4.4	-44	-0.4
งานระหว่างทำ	496	0.2	341	0.1	+155	+45.5
ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุง	13,205	5.0	13,311	5.0	-106	-0.8
เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	2,671	1.0	2,692	1.0	-21	-0.8
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	173,080	66.1	179,598	66.9	-6,518	-3.6
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ	38,325	14.6	39,575	14.7	-1,250	-3.2
รวมสินทรัพย์	261,986	100.0	268,721	100.0	-6,735	-2.5

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 50,581 ล้านบาท หรือคิดเป็น 19.3% ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 1,033 ล้านบาท (2.1%) โดยมีรายการที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญได้แก่

- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ เพิ่มขึ้น 1,253 ล้านบาท (3.5%) สาเหตุหลักเกิดจากลูกหนี้การค้าเพิ่มขึ้น 1,293 ล้านบาท (12.4%) จากยอดขายในเดือนมิ.ย.62 ที่เพิ่มขึ้นจากเดือน ธ.ค.61 อย่างไรก็ตามบริษัทฯ มีความสามารถในการบริหารระยะเวลาเรียกเก็บหนี้จากลูกหนี้การค้าได้ใกล้เคียงกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน โดยมีระยะเวลาการเก็บหนี้เฉลี่ยประมาณ 24 วัน ซึ่งต่ำกว่าระยะเวลาการให้สินเชื่อโดยปกติของบริษัทฯ
- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย เพิ่มขึ้น 243 ล้านบาท (49.6%) จากการโอนเครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 4 ลำ จากสินทรัพย์รอการขายมูลค่ารวม 926 ล้านบาท และจำหน่ายเครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 3 ลำ มีมูลค่าต้นทุนรวม 567 ล้านบาท นอกจากนี้ยังมีการรับรู้ด้อยค่าเครื่องบิน B747-400 จำนวน 2 ลำ และ A330-300 จำนวน 1 ลำ รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 116 ล้านบาท

ณ วันที่ 30 มิ.ย. 2562 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายประกอบด้วย เครื่องบินแอร์บัส A330-300 จำนวน 2 ลำ และโบอิ้ง B747-400 จำนวน 2 ลำ รวม 4 ลำ รวมจำนวนเงิน 733 ล้านบาท

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลดลง 463 ล้านบาท (3.4%) สาเหตุหลักจากบริษัทฯ มีเงินสดสุทธิจากการดำเนินงานน้อยกว่าเงินสุดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนและกิจกรรมจัดหาเงิน

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สุทธิ มีจำนวน 173,080 ล้านบาท หรือคิดเป็น 66.1% ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2561 เป็นจำนวน 6,518 ล้านบาท (3.6%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากการคิดค่าเสื่อมราคา

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 38,325 ล้านบาท หรือคิดเป็น 14.6% ของสินทรัพย์ทั้งหมดลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 1,250 ล้านบาท (3.2%) สาเหตุหลักเกิดจาก

- สินทรัพย์รอการขาย ลดลง 1,125 ล้านบาท (23.0%) สาเหตุหลักเกิดจากการโอนเครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 4 ลำ ไปสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการตั้งสำรองด้อยค่าของเครื่องบินเพิ่มขึ้น
- สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีลดลง 388 ล้านบาท (3.6%) สาเหตุหลักเกิดจากภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของค่าเผื่อการด้อยค่าของเครื่องบินลดลง
- ค่าตกแต่งเครื่องบินเช่าดำเนินงานรอการตัดบัญชีลดลง 268 ล้านบาท (5.9%) จากการตัดจำหน่ายค่าอุปกรณ์และผลิตภัณฑ์ในห้องโดยสารของเครื่องบินเช่าดำเนินงาน และค่าใช้จ่ายในโครงการปรับปรุงเครื่องบินเช่าดำเนินงานแบบโบอิ้ง 787-8 จำนวน 6 ลำ
- เงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่า (Maintenance Reserve) เพิ่มขึ้นจำนวน 627 ล้านบาท (4.6%) เป็นเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่าที่ผู้ให้เช่าเรียกเก็บเป็นประกันในการบำรุงรักษาเครื่องยนต์เครื่องบินตามสภาพการบิน และเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องยนต์ตามตารางการบำรุงรักษา

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) ในงวดหกเดือนแรกของปี 2562 เท่ากับร้อยละ -1.50 เปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ซึ่งเท่ากับร้อยละ 0.27

หนี้สิน

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2562 หนี้สินรวมของ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีจำนวน 245,133 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 3,132 ล้านบาท (1.3%) โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	30 มิ.ย. 2562		31 ธ.ค. 2561		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)	68,105	27.8	66,046	26.6	+2,059	+3.1
หนี้สินระยะยาว						
หุ้นกู้	69,050	28.2	64,850	26.1	+4,200	+6.5
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	52,017	21.2	58,982	23.8	-6,965	-11.8
เงินกู้ยืมระยะยาว	20,842	8.5	24,444	9.8	-3,602	-14.7
รวมหนี้สินระยะยาว	141,909	57.9	148,276	59.7	-6,367	-4.3
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	35,119	14.3	33,943	13.7	+1,176	+3.5
รวมหนี้สิน	245,133	100.0	248,265	100.0	-3,132	-1.3

หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 19,053 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 27.8 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวน 68,105 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 2,059 ล้านบาท (3.1%) สาเหตุหลักเกิดจากเงินกู้ระยะสั้นเพิ่มขึ้น 2,000 ล้านบาท จากการเบิกเงินกู้ระยะสั้นประเภทตั๋วสัญญาใช้เงินกับสถาบันการเงินในประเทศ เพื่อชำระคืนเงินกู้ระยะสั้น และหุ้นกู้ที่ครบกำหนดไถ่ถอน

หนี้สินระยะยาว (รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 19,053 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 57.9 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวน 141,909 ล้านบาท ลดลง 6,367 ล้านบาท (4.3%) จากการจ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะยาว หุ้นกู้ และหนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบินรวมจำนวน 13,337 ล้านบาท ถึงแม้ว่าจะมีการออกหุ้นกู้ระยะเวลา 1-15 ปี ในเดือนพฤษภาคม 2562 จำนวน 10,000 ล้านบาท นอกจากนี้ผลจากการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุลยูโร เงินเยน และดอลล่าร์สหรัฐฯ ณ 30 มิถุนายน 2562 เมื่อเทียบกับ ณ วันสิ้นงวดของปี 2561 ทำให้หนี้สินระยะยาวเมื่อคิดเป็นเงินบาทมียอดลดลงจำนวน 3,030 ล้านบาท

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 14.3 ของหนี้สิ้นทั้งหมด มีจำนวน 35,119 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,176 ล้านบาท (3.5%) สาเหตุหลักเกิดจากประมาณการหนี้สินระยะยาวเพิ่มขึ้น 623 ล้านบาท จากประมาณการค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่นๆ สำหรับรายการซ่อมที่จะต้องจ่ายเงินในอนาคตตามสัญญาเพื่อรับรู้ภาระผูกพันภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน ประกอบกับประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงานเพิ่มขึ้น 464 ล้านบาท

ณ สิ้นไตรมาส 2 ของปี 2562 บริษัทฯ มีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) เท่ากับ 8.72 เท่า สูงกว่า ณ 31 ธันวาคม 2561 ที่เท่ากับ 7.40 เท่า และมีอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ 14.55 เท่า เพิ่มขึ้นจาก ณ สิ้นปี 2561 ที่เท่ากับ 12.14 เท่า

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2562 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 16,853 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 3,603 ล้านบาท (17.6%) สาเหตุหลักเกิดจากผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยสำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2562 มีผลขาดทุน ถึงแม้ว่าจะมีการปรับปรุงผลกระทบจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 15 เรื่องรายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้ามาใช้ ทำให้กำไรสะสม ณ วันที่ 1 ม.ค.62 เพิ่มขึ้น

จำนวน 2,159 ล้านบาท ทั้งนี้ ขาดทุนสุทธิที่เพิ่มขึ้นจากงวด 6 เดือนของปีก่อน ส่งผลให้อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity) ลดลงจากร้อยละ -1.1 ในงวดหกเดือนของปี 2561 เป็นร้อยละ -34.4 ในปีนี้

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 ทั้งนี้การบันทึกรายการโอนดังกล่าวเป็นเพียงการโอนบัญชีในส่วนของผู้ถือหุ้นเท่านั้น และไม่มีผลกระทบต่อยอดรวมของส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ แต่อย่างใด บริษัทฯ ได้บันทึกรายการดังกล่าวในไตรมาส 1 ของปี 2562

สภาพคล่อง

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2562 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 13,229 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 5.0 ของสินทรัพย์รวม ลดลงจาก ณ 31 ธันวาคม 2561 โดยในงวดหกเดือนแรกของปี 2562 บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จัดหาเงินทุนจากเงินกู้ยืมระยะสั้นจากทั้งสถาบันการเงินอื่นและจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน และออกหุ้นกู้ในเดือนพฤษภาคม 2562 จากการดำเนินการที่กล่าวมาข้างต้น รวมถึงการจัดทำประมาณการกระแสเงินสดปี 2562 ภายใต้เงื่อนไขที่ใช้ความระมัดระวัง พบว่าบริษัทฯ ยังคงมีเงินสดสำรองในมือคงเหลืออยู่ในระดับที่เพียงพอและสามารถดำเนินกิจการตามปกติ นอกจากนี้ยังมีวงเงินสินเชื่อ Committed Credit Line พร้อมเบิกใช้ที่บริษัทฯ มีกับธนาคารต่างๆ ณ วันที่ 30 มิ.ย.62 จำนวน 12,500 ล้านบาท

4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

อุตสาหกรรมการบินโลกในช่วงครึ่งปีหลังของปี 2562 ยังมีแนวโน้มเติบโตในอัตราที่ชะลอลง ทั้งจากการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า จากเศรษฐกิจโลกที่ชะลอลงอย่างชัดเจน ผลกระทบจากสงครามการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกา และจีน รวมถึงสถานการณ์การแข็งค่าของเงินบาท กระทบต่อทั้งภาคการส่งออก และภาคการท่องเที่ยวที่ชะลอตัวลงอย่างมาก สำหรับราคาน้ำมันดิบคาดการณ์ว่าราคาจะปรับเพิ่มสูงขึ้นเล็กน้อย แต่ยังอยู่ในระดับใกล้เคียงกับปี 2561

แนวโน้มอุตสาหกรรมการบินของไทยในปี 2562 นี้ มีแนวโน้มขยายตัวแต่ชะลอลงจากปี 2561 โดยคาดว่าการแข่งขันในปีนี้จะมีความรุนแรงเพิ่มขึ้น เนื่องจากประเทศสามารถปลดธงแดงได้เป็นที่เรียบร้อยแล้ว สายการบินของไทยจึงสามารถขยายเส้นทางบินได้กว้างขวางขึ้นและเพิ่มจำนวนเที่ยวบินได้มากขึ้น นอกจากนี้ ความคืบหน้าการแก้ปัญหามาตรฐานการบินพลเรือนของสำนักงานบริหารการบินแห่งชาติสหรัฐอเมริกา (FAA) เพื่อยกระดับ

การบินพลเรือนของไทยจาก Category 2 กลับขึ้นเป็น Category 1 นั้น สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยตั้งเป้าหมายว่าจะแก้ข้อบกพร่องเพื่อปรับระดับให้ประเทศไทยเป็น Category 1 ในปลายปี 62

ในปี 2562 บริษัทฯ ยังคงดำเนินการตามแผนฟื้นฟูธุรกิจต่อเนื่องจากไตรมาสก่อนโดยมุ่งเน้นการเพิ่มรายได้หลักจากการขายบัตรโดยสาร ควบคู่กับการควบคุมและบริหารต้นทุนให้มีประสิทธิภาพ เพื่อลดการขาดทุนและสามารถกลับมามีกำไรได้ในครึ่งปีหลังของปี 2562 ประกอบกับการสร้างรายได้จากธุรกิจเสริมมากขึ้นภายใต้โครงการ “มนตรา” ซึ่งเป็นโครงการฟื้นฟูการบินไทยแบบเร่งด่วนตามที่กล่าวไว้ข้างต้น

5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		ม.ค.-มิ.ย.	
		2562	2561
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)			
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.83	0.90
อัตราส่วนสภาพคล่อง (รวมวงเงินกู้หมุนเวียน)	เท่า	1.03	1.09
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)			
อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน	ร้อยละ	(8.59)	1.02
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ	ร้อยละ	(6.95)	(0.35)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	(34.42)	(1.10)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	(1.50)	0.27
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)			
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	8.72	4.99
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	14.55	8.00
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	1.22	4.89
อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA	เท่า	86.43	21.04
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน	เท่า	0.62	1.04

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)