

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับไตรมาส 3 ปี 2562 สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

1. บทสรุปผู้บริหาร

ภาพรวมเศรษฐกิจโลกในไตรมาส 3 ของปี 2562 ชะลอตัวจากปัจจัยลบต่างๆ ที่ทวีความรุนแรงขึ้น ทั้งจากสงครามการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกา และจีนที่ส่งผลกระทบต่อการผลิต การส่งออก การลงทุน และการชะลอตัวของเศรษฐกิจในหลายประเทศทั่วโลก ประกอบกับความไม่แน่นอนทางการเมืองที่เพิ่มขึ้นในหลายภูมิภาค โดยเฉพาะในเขตยูโรโซนจากประเด็น Brexit และเหตุการณ์ประท้วงในฮ่องกงซึ่งส่งผลกระทบต่อความกังวลในเศรษฐกิจและการเงินทั่วโลก อย่างไรก็ตามราคาน้ำมันดิบยังเป็นปัจจัยบวก โดยราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกในไตรมาส 3 ของปี 2562 เฉลี่ยอยู่ที่ 61.2 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ต่ำกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อนประมาณร้อยละ 17.5

เศรษฐกิจไทยในไตรมาส 3 ของปี 2562 มีสัญญาณการชะลอตัวของภาคการส่งออกสินค้าจากความไม่แน่นอนของเศรษฐกิจโลก และผลกระทบจากสงครามการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกาและจีน ประกอบกับสถานการณ์เงินบาทที่แข็งค่าเมื่อเทียบกับประเทศคู่ค้าสำคัญส่งผลกระทบต่อทั้งภาคการส่งออกและภาคการท่องเที่ยวของไทย อย่างไรก็ตามยังมีปัจจัยสนับสนุนจากภาคการท่องเที่ยวจากต่างประเทศที่กลับมาขยายตัวสูงสุดในรอบ 15 เดือนในเดือนกันยายน 2562 โดยนักท่องเที่ยวชาวจีนขยายตัวในอัตราเร่งที่ร้อยละ 31.6 นอกจากนี้นักท่องเที่ยวจากประเทศอื่นที่ขยายตัวได้ดี เช่น อินเดีย ลาว และญี่ปุ่น เป็นต้น จากการที่ภาครัฐยังคงมีการใช้มาตรการกระตุ้นการท่องเที่ยวในเชิงรุกอย่างต่อเนื่อง โดยการยกเว้นค่าธรรมเนียม Visa on Arrival ให้กับนักท่องเที่ยวต่างชาติ 21 ประเทศ ทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าไทยในไตรมาส 3 ของปี 2562 มีจำนวน 9.7 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 7.2%

อุตสาหกรรมการบินของโลกในไตรมาส 3 ของปี 2562 ขยายตัวในอัตราที่ลดลงจากปีก่อน แต่มีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารอยู่ในระดับสูงเป็นประวัติการณ์โดยเฉลี่ยที่ 84.4% จากข้อมูลของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) แสดงการขยายตัวของปริมาณการขนส่งและปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารในงวด 9 เดือนแรกของปี 2562 ที่เพิ่มขึ้นประมาณ 4.5% และ 3.9% ตามลำดับ โดยมีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ย 82.9% สูงกว่างวดเดียวกันของปีก่อนซึ่งเฉลี่ย 82.3% ในขณะที่การขนส่งสินค้าในภาพรวมปรับตัวลดลงจากปีก่อน โดยมีปริมาณการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ต่ำกว่าปีก่อน 3.5% ในขณะที่ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์สูงกว่าปีก่อน 1.9% อัตราการขนส่งพัสดุภัณฑ์เท่ากับ 46.3%

อุตสาหกรรมการบินของไทยในไตรมาส 3 ของปี 2562 มีอัตราการเติบโตชะลอตัวเล็กน้อยตามภาวะเศรษฐกิจโลกและไทย ประกอบกับค่าเงินบาทที่แข็งค่าขึ้นอย่างมาก ส่งผลต่อค่าใช้จ่ายในการมาเที่ยวเมืองไทยมีต้นทุนที่สูงขึ้นทำให้นักท่องเที่ยวส่วนหนึ่งเปลี่ยนการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางอื่น ขณะที่อุปทานการให้บริการการบินของสายการบินขยายตัวทำให้เกิดการแข่งขันด้านราคาที่รุนแรงยิ่งขึ้น

ในไตรมาส 3 ของปี 2562 บริษัทฯ ยังคงดำเนินการตามแผนฟื้นฟูธุรกิจต่อเนื่องจากปีก่อน โดยมุ่งเน้นการสร้างรายได้เสริมภายใต้โครงการ “มนตรา” ซึ่งเป็นโครงการฟื้นฟูการบินไทยแบบเร่งด่วนตลอดจนกลยุทธ์การดำเนินงานอื่นๆ ซึ่งส่วนหนึ่งได้เริ่มดำเนินการมาแล้วตั้งแต่ต้นปี โดยยังคงมีแนวทางการดำเนินงานตามกรอบ 5 กลยุทธ์ ได้แก่ 1) การเร่งทำกำไรเพิ่มจากการตลาดเชิงรุกและมีต้นทุนที่แข่งขันได้ 2) การพัฒนาศักยภาพและแสวงหาโอกาสของกลุ่มธุรกิจ 3) การสร้างประสบการณ์การเดินทางที่ดีให้กับลูกค้า 4) การดำเนินงานด้วยนวัตกรรมและดิจิทัลเทคโนโลยี 5) การบริหารทรัพยากรบุคคลอย่างมีประสิทธิภาพ

โดยไตรมาสนี้มีการดำเนินการต่อเนื่องจากไตรมาสก่อนได้แก่

- การบูรณาการการบริหารจัดการการบินไทยและไทยสมายล์ โดยใช้หลักการบริหารจัดการแบบ Brother-Sister โดยมีการควรวมแผนงานในทุกภาคส่วนโดยเฉพาะด้านการขายและการวางแผนเส้นทางบินที่เน้นให้การบินไทยซึ่งมีประสบการณ์ด้านการขายเข้ามามีส่วนสนับสนุนมากขึ้น โดยการบินไทยจะเป็นผู้กำหนดทิศทางและกลยุทธ์ในการขายที่เน้นบนเที่ยวบินของสายการบินไทยสมายล์ทุกเส้นทางบินเริ่มตั้งแต่ เดือนมีนาคม 2562 ภายใต้วิธีการ Block Space Concept ส่งผลให้ผลการดำเนินงานโดยรวมปรับตัวในทิศทางที่ดีขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน

- การบริหารจัดการการขายและการตลาด โดยได้มีการจัดโปรโมชั่นเพื่อส่งเสริมการขายในหลายรูปแบบในช่วงนอกฤดูกาลท่องเที่ยว ตลอดจนการหารายได้เสริม เช่น รายได้จากการขาย Preferred Seat และการเพิ่มรายได้ในธุรกิจที่ไม่เกี่ยวข้องกับการบิน เช่น การเพิ่มรายได้ของฝ่ายครัวการบิน และการขายสินค้าออนไลน์ โดยร่วมมือกับพันธมิตรทางการค้าที่อยู่ในระบบตลาดสินค้าออนไลน์ ซึ่งคาดว่าจะเริ่มดำเนินการได้ภายในไตรมาส 4 ของปี 2562 และการส่งเสริมการขายผ่าน Digital Marketing เป็นต้น

- ดำเนินการขายเครื่องบินที่ปลดระวางแล้ว ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 1 ลำ ในเดือนกันยายน 2562 โดยในปี 2562 มีการขายเครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 แล้วรวม 4 ลำ โดยเป็นการขายในไตรมาส 2 ปี 2562 จำนวน 3 ลำ

- พัฒนาคุณภาพการบริการให้กับผู้โดยสารในทุกจุดสัมผัสบริการ โดยการดำเนินการปรับปรุงและขยายพื้นที่ห้องรับรองพิเศษ Royal Orchid Prestige Lounge ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิภายใต้แนวคิด Ecology Green Mood Concept ที่นอกจากมีความโดดเด่นในด้านความสะดวกสบายและการบริการที่มีเอกลักษณ์แบบไทยแล้ว ผู้โดยสารที่มาใช้บริการจะรู้สึกเหมือนได้พักผ่อนอยู่ท่ามกลางธรรมชาติ ซึ่งจะสามารถรองรับความต้องการและปริมาณของผู้โดยสารที่มาใช้บริการได้มากขึ้น โดยมีสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างครบครันเพื่อให้ผู้โดยสารได้รับความพึงพอใจสูงสุดก่อนการเดินทาง โดยได้เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2562

ทั้งนี้ จากผลสำเร็จของการดำเนินการปรับปรุงการบริการอย่างต่อเนื่อง การบินไทยยังได้รับรางวัล TTG Travel Hall of Fame จากนิตยสาร TTG Travel โดยได้รับรางวัลสายการบินยอดเยี่ยมแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Best South-East Asian Airline) ติดต่อกันครบ 10 ปี โดยได้ต่อเนื่องเป็นปีที่ 4 นอกจากนี้ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ยังได้รับรางวัลสายการบินบูติกยอดเยี่ยม (Best Boutique Airline) อีกด้วย

ณ สิ้นไตรมาส 3 ของปี 2562 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีจำนวนเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน ณ 30 กันยายน 2562 จำนวน 103 ลำ เท่ากับปีก่อน การบริหารอัตราการใช้ประโยชน์ของเครื่องบิน (Aircraft Utilization) เท่ากับ 11.6 ชั่วโมง ต่ำกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อนที่เท่ากับ 12.1 ชั่วโมง มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ลดลง 3.7% จากการปรับลดเที่ยวบินซึ่งส่วนหนึ่งเกิดจากปัญหาเครื่องยนต์ทำให้มีจำนวนเครื่องบินที่ใช้ทำการบินเฉลี่ยลดลง ประกอบกับเหตุการณ์สาธารณสุขอิสลามปากีสถานประกาศปิดน่านฟ้าเมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2562 ทำให้ต้องหยุดบินในเส้นทางไป-กลับ กรุงเทพฯ-ละฮอร์ และกรุงเทพฯ-อิสลามาบัด เป็นการชั่วคราว อย่างไรก็ตาม สาธารณรัฐอิสลามปากีสถานได้ประกาศเปิดน่านฟ้าแล้ว บริษัทฯ จึงทำการบินไปยังสาธารณรัฐอิสลามปากีสถานได้ตามปกติ ตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2562 เป็นต้นไป ส่วนปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ลดลงเพียง 0.6% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 80.0% สูงกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ยที่ 77.5% จำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 6.06 ล้านคน สูงกว่าปีก่อน 0.8% สำหรับด้านการขนส่งสินค้ามีปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ADTK) ต่ำกว่าปีก่อน 4.8% ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) ต่ำกว่าปีก่อน 16.0% จากการส่งออกที่ชะลอตัว และมาตรการกีดกันทางการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกาและจีนส่งผลให้อัตราการบรรทุกสินค้า (Freight Load Factor) เฉลี่ยเท่ากับ 52.2% ต่ำกว่าปีก่อนที่เฉลี่ยที่ 59.2%

ในไตรมาส 3 ของปี 2562 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีรายได้รวมทั้งสิ้น 45,016 ล้านบาท ต่ำกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 2,937 ล้านบาท หรือ 6.1% สาเหตุสำคัญเนื่องจากปัจจัยลบที่ส่งผลกระทบต่อการเดินทางของผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้า และการแข่งขันที่รุนแรง ทำให้รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าลดลงรวม 4,605 ล้านบาท (10.4%) แต่มีการปรับปรุงบัญชีหนี้สินค่าธรรมเนียมสนามบินซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของราคาบัตรโดยสารที่เรียกเก็บจากผู้โดยสารก่อนปี 2559 โดยนำมารับรู้เป็นรายได้อื่นๆ จำนวน 1,976 ล้านบาท สำหรับค่าใช้จ่ายรวม 47,858 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 4,029 ล้านบาท (7.8%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าน้ำมันที่ลดลง 2,107 ล้านบาท (13.7%) เนื่องจากราคาน้ำมันลดลง 12.2% ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมันลดลงจากปีก่อน 1,914 ล้านบาท (5.4%) สาเหตุหลักเกิดจากการปรับปรุงรายการค่าใช้จ่ายเงินทดแทนวันหยุดประจำปี (วันหยุดพักผ่อนประจำปีที่ใช้ไม่หมดภายใน 3 ปี ตามที่ระเบียบบริษัทกำหนด) ที่รับรู้รายการเป็นค่าใช้จ่ายในงบการเงินสำหรับปี 2558-2561 รวมประมาณ 1,261 ล้านบาท ประกอบกับค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่นๆ ลดลง ส่งผลให้บริษัทฯ และบริษัทย่อยขาดทุนจากการดำเนินงานจำนวน 2,842 ล้านบาท ขาดทุนต่ำกว่าปีก่อน 1,092 ล้านบาท (27.8%)

นอกจากนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียวได้แก่

- ประมาณการเงินตอบแทนความชอบในการทำงาน จำนวน 2,689 ล้านบาท โดยบริษัทฯ รับรู้ค่าชดเชยเพิ่มเติมตามประกาศคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ เรื่องมาตรฐานขั้นต่ำของสภาพการจ้างในรัฐวิสาหกิจ (ฉบับที่ 4) ที่กำหนดอัตราค่าชดเชยเพิ่มเติมกรณีนายจ้างเลิกจ้างสำหรับลูกจ้างซึ่งทำงานติดต่อกันครบ 20 ปี ขึ้นไป ให้มีสิทธิได้รับค่าชดเชยไม่น้อยกว่าค่าจ้างอัตราสุดท้ายจำนวน 400 วัน โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 30 กันยายน 2562 เป็นต้นไป

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบินจำนวน 181 ล้านบาท

- กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 919 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการตีมูลค่าทางบัญชี

ไตรมาส 3 ของปี 2562 บริษัทฯ และบริษัทย่อยขาดทุนสุทธิ 4,680 ล้านบาท ขาดทุนสูงกว่าปีก่อน 994 ล้านบาท (27.0%) โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 4,682 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 2.14 บาท ขาดทุนเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 0.44 บาทต่อหุ้น (25.9%)

ทั้งนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ประมาณการเงินตอบแทนความชอบในการทำงาน และผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์และเครื่องบิน (EBITDA) จำนวน 2,461 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 1,263 ล้านบาท (105.4%) โดยมี EBITDA Margin เท่ากับ 5.5% เปรียบเทียบกับปีก่อนที่เท่ากับ 2.5%

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานไตรมาส 3 ปี 2562

การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับใหม่มาใช้

ตามที่ได้มีการประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 เรื่องรายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้า มีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2562 เป็นต้นไป มีผลให้การวัดมูลค่าและ การรับรู้รายได้ในสิทธิบัตร โดยสารและสิทธิไมล์สะสมเปลี่ยนแปลงไปในเรื่องความน่าจะเป็นที่ผู้โดยสารที่ไม่ใช้สิทธิ และคำนวณมูลค่าสิทธิของไมล์สะสมโดยประมาณการราคาขายแบบเอกเทศ ทั้งนี้มีผลกระทบการรับรู้รายการในอดีตจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2561 เป็นจำนวนเงินที่จะต้องปรับปรุงภาระผูกพันที่บริษัทได้แสดงเป็นหนี้สินหมุนเวียนไว้ในรายการรายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้จำนวน 2,159 ล้านบาท คู่กับการรับรู้กำไรสะสมต้นงวด และผลกระทบสำหรับไตรมาส 3 และงวด 9 เดือนของปี 2562 ตามรายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6

งบการเงินรวมสำหรับไตรมาส 3 ของปี 2562 ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อย 5 บริษัท ได้แก่ 1) บริษัท ไทย-อะมาดิอุสเฮาท์โฮสเทลเอเชีย จำกัด 2) บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด 3) บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิง จำกัด 4) บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด และ 5) บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

หน่วย : ล้านบาท	ก.ค.-ก.ย.			
	2562	2561	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	45,016	47,953	-2,937	-6.1
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	35,339	38,494	-3,155	-8.2
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	4,248	5,698	-1,450	-25.4
- รายได้การบริการอื่นๆ	3,056	3,296	-240	-7.3
- อื่นๆ	2,373	465	+1,908	+410.3
ค่าใช้จ่ายรวม	47,858	51,887	-4,029	-7.8
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	13,284	15,391	-2,107	-13.7
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	33,507	35,421	-1,914	-5.4
- ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ	1,067	1,075	-8	-0.7
ขาดทุนจากการดำเนินงาน	(2,842)	(3,934)	+1,092	+27.8
หัก ประมาณการเงินตอบแทนความชอบในการทำงาน (400 วัน)	2,689	-	+2,689	-
หัก ผลขาดทุนจากการซื้อขายของสินทรัพย์และเครื่องบิน	181	371	-190	-51.2
บวก กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	919	299	+620	+207.4
ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้	(4,793)	(4,006)	-787	-19.6
ขาดทุนสุทธิ	(4,680)	(3,686)	-994	-27.0
ขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(4,682)	(3,701)	-981	-26.5
ขาดทุนต่อหุ้น (บาท)	(2.14)	(1.70)	-0.44	-25.9
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ				
EBITDA (ล้านบาท)	2,461	1,198	+1,263	+105.4
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	6.06	6.01	+0.05	+0.8
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	22,529	23,391	-862	-3.7
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านคน-กิโลเมตร)	18,018	18,121	-103	-0.6
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	80.0	77.5		+2.5
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/คน-กม.)	1.93	2.09	-0.16	-7.7
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	985	1,035	-50	-4.8
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	514	612	-98	-16.0
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (%)	52.2	59.2		-7.0
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง (พันกก.)	144,246	173,528	-29,282	-16.9
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/ตัน-กม.)	7.75	8.76	-1.01	-11.5
เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 30 ก.ย. (ลำ)	103	103	-	-
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน (ชั่วโมง)	103,771	106,119	-2,348	-2.2
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย (ชั่วโมง/ลำ/วัน)	11.6	12.1	-0.5	-4.1
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย				
1 USD : THB	30.7123	32.9732	-2.2609	-6.9
1 EUR : THB	34.1389	38.3502	-4.2113	-11.0
100 JPY : THB	28.6163	29.5740	-0.9577	-3.2
ราคาน้ำมันเฉลี่ย (USD/BBL)	82.72	94.19	-11.47	-12.2

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

รายได้

ในไตรมาส 3 ของปี 2562 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวมจำนวน 45,016 ล้านบาท ลดลง 2,937 ล้านบาท (6.1%) โดยมีรายละเอียดของรายได้ดังนี้

- รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน

รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินจำนวน 35,339 ล้านบาท ลดลง 3,155 ล้านบาท (8.2%) เป็นผลมาจาก

- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารลดลง 0.6% คิดเป็นเงินประมาณ 215 ล้านบาท ในขณะที่มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารลดลง 3.7% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 80.0% สูงกว่าปีก่อนที่เฉลี่ยที่ 77.5% แต่ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรมในงวด 9 เดือนแรกของปี 2562 ที่เฉลี่ย 82.9% สาเหตุหลักเกิดจากปัจจัยลบที่ส่งผลกระทบต่อการเดินทาง การแข่งขันที่รุนแรงทั้งในเส้นทางภูมิภาคที่ได้รับผลกระทบจากสายการบินต้นทุนต่ำที่เพิ่มจำนวนเที่ยวบินและจุดบิน และเส้นทางข้ามทวีปที่ได้รับผลกระทบจากสายการบินตะวันออกกลาง

- รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) ลดลง 0.16 บาท/RPK (7.7%) หรือประมาณ 2,883 ล้านบาท ส่วนหนึ่งเป็นผลจากการแข็งค่าของเงินบาทที่แข็งค่าที่สุดในรอบ 6 ปี โดยเฉพาะเมื่อเทียบกับสกุลเงินที่เป็นรายได้หลัก ได้แก่ เงินสกุลเยน ยูโร ดอลลาร์ออสเตรเลีย และดอลลาร์สหรัฐฯ ทำให้รายได้เมื่อคิดเป็นเงินบาทลดลง หากไม่รวมผลของอัตราแลกเปลี่ยนที่มีผลให้รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยลดลง 0.11 บาท/RPK (5.3%) หรือประมาณ 2,046 ล้านบาท รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยจะต่ำกว่าปีก่อนประมาณ 2.4% หรือประมาณ 900 ล้านบาท

- รายได้ค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์

รายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์ จำนวน 4,248 ล้านบาท ลดลง 1,450 ล้านบาท (25.4%) สาเหตุหลักเกิดจากปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) ลดลง 16.0% คิดเป็นเงินประมาณ 858 ล้านบาท สาเหตุจากการส่งออกที่ชะลอตัวลงตามภาวะเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัว มาตรการกีดกันทางการค้าระหว่างจีนกับสหรัฐอเมริกา และผลกระทบจากการยกเลิกเที่ยวบินจากเหตุการณ์ปิดน่านฟ้าปาเกีสถานทำให้ต้องเปลี่ยนเส้นทางบินโดยต้องบินอ้อมจากเส้นทางบินปกติ และบริษัทฯ ต้องสำรองน้ำมันในแต่ละเที่ยวบินเพิ่มขึ้นซึ่งส่งผลกระทบต่อความสามารถในการรับน้ำหนักบรรทุกสินค้าลดลง ประกอบกับรายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าประกันภัย) เท่ากับ 7.75 บาท ลดลง 1.01 บาท (11.5%) หรือประมาณ 519 ล้านบาท มีอัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ย 52.2% ต่ำกว่าปีก่อนที่เฉลี่ย 59.2% แต่สูงกว่าค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรมในงวด 9 เดือนแรกที่ 46.3%

- รายได้บริการอื่น ๆ ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจ ได้แก่ การบริการภาคพื้น ครัวการบิน การบริการคลังสินค้า และรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่นๆ รวมจำนวน 3,056 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 240 ล้านบาท (7.3%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากทำให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานต่ำกว่าปีก่อน

- รายได้อื่นๆ รวมจำนวน 2,373 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1,908 ล้านบาท (410.3%) สาเหตุหลักเกิดจากการปรับปรุงบัญชีหนี้สินค่าธรรมเนียมสนามบินซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของราคาบัตรโดยสารที่เรียกเก็บจากผู้โดยสารก่อนปี 2559 โดยนำมารับรู้เป็นรายได้อื่นๆ จำนวน 1,976 ล้านบาท เนื่องจากหมดภาระที่ต้องชำระแก่ผู้ให้บริการ

สนามบินในแต่ละประเทศ โดยมีสมมติฐานจากข้อมูลในอดีตไม่พบว่ามีกรเรียกเก็บเงินเมื่อระยะเวลาผ่านไปเกินกว่า 3 ปี นับตั้งแต่วันที่รับรู้หนี้สินรายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4.1

ค่าใช้จ่าย

ในไตรมาส 3 ปี 2562 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวม 47,858 ล้านบาท ลดลง 4,029 ล้านบาท (7.8%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- ค่าน้ำมันเครื่องบิน จำนวน 13,284 ล้านบาท คิดเป็น 27.8 % ของค่าใช้จ่ายรวม ลดลง 2,107 ล้านบาท (13.7%) สาเหตุหลักเกิดจากราคาน้ำมันเครื่องบินเฉลี่ยต่ำกว่าปีก่อน 12.2% ประกอบกับเงินบาทแข็งค่าเมื่อเทียบกับเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐฯ และมีค่าใช้จ่ายในการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน 295 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีรายได้ 655 ล้านบาท ก็ตาม
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ไม่รวมน้ำมัน รวมจำนวน 33,507 ล้านบาท ลดลง 1,914 ล้านบาท (5.4%) โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ก.ค.-ก.ย.					
	2562	% ของ ค่าใช้จ่าย รวม	2561	% ของ ค่าใช้จ่าย รวม	เปลี่ยนแปลง	
					ล้านบาท	%
ค่าใช้จ่าย						
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	6,202	18.5	7,513	21.2	-1,311	-17.4
ค่าบริการการบิน	5,317	15.9	5,687	16.1	-370	-6.5
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	1,528	4.5	1,424	4.0	+104	+7.3
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	5,050	15.1	4,954	14.0	+96	+1.9
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	4,189	12.5	4,017	11.3	+172	+4.3
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	3,675	10.9	3,881	11.0	-206	-5.3
ค่าสินค้าและวัสดุที่ใช้ไป	2,243	6.7	2,333	6.6	-90	-3.9
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	2,644	7.9	2,781	7.9	-137	-4.9
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	157	0.5	147	0.4	+10	+6.8
ค่าใช้จ่ายอื่น	2,406	7.2	2,532	7.1	-126	-5.0
ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	96	0.3	152	0.4	-56	-36.8
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ไม่รวมน้ำมัน	33,507	100.0	35,421	100.0	-1,914	-5.4

สรุปค่าใช้จ่ายที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญได้แก่

- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายบุคลากร ผลประโยชน์พนักงาน ค่าตอบแทนผู้บริหาร และกรรมการ ลดลง 1,311 ล้านบาท (17.4%) สาเหตุหลักเกิดจากการปรับปรุงรายการค่าใช้จ่ายเงินทดแทนวันหยุดประจำปี (วันหยุดพักผ่อนประจำปีที่ใช้ไม่หมดภายใน 3 ปี ตามที่ระเบียบบริษัทกำหนด) ที่รับรู้รายการเป็นค่าใช้จ่ายคู่กับค่าใช้จ่ายค้างจ่ายในงบการเงินสำหรับปี 2558-2561 รวมประมาณ 1,261 ล้านบาท (รายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4.2) นอกจากนี้ ยังมีผลจากค่าใช้จ่ายล่วงเวลาของนักบินและ

ลูกเรือ (Flight Pay) ลดลงจำนวน 107 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการเปลี่ยนแปลงวิธีการคำนวณค่าเบี้ยเลี้ยงเดินทางในการปฏิบัติการบินของนักบิน (Per diem) ทำให้ค่าล่วงเวลาของนักบินลดลง

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน ประกอบด้วย ค่าบริการการบิน และค่าสินค้าและพัสดุใช้ไปมีจำนวนรวม 7,560 ล้านบาท ลดลง 460 ล้านบาท (5.7%) สาเหตุหลักเกิดจากการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินหลักของค่าใช้จ่ายทำให้ค่าใช้จ่ายลดลงประมาณ 386 ล้านบาท หากไม่รวมผลกระทบของอัตราแลกเปลี่ยนค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบินจะลดลง 74 ล้านบาท ตามปริมาณการผลิตที่ลดลง

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือมีจำนวน 1,528 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 104 ล้านบาท (7.3%) สาเหตุหลักเกิดจากการเปลี่ยนแปลงวิธีการคำนวณค่าเบี้ยเลี้ยงเดินทางในการปฏิบัติการบินของนักบิน (Per diem) มีผลตั้งแต่ 1 มกราคม 2562 เพื่อแก้ไขปัญหาให้นักบินลาออกโดยปรับปรุงระบบการจ่ายค่าตอบแทนนักบินให้ทัดเทียมอุตสาหกรรมและเพื่อให้การจัดตารางบินของนักบินให้สามารถบริหารกำลังพลได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งมีผลให้ค่าเบี้ยเลี้ยงเดินทางของนักบินเพิ่มขึ้น 200 ล้านบาท แต่สามารถลดค่าล่วงเวลาของนักบินลงได้ 85 ล้านบาท ในขณะที่ค่าเบี้ยเลี้ยงเดินทางของลูกเรือต่ำกว่าปีก่อน 89 ล้านบาท

- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ และค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายมีจำนวนรวม 7,864 ล้านบาท ลดลง 34 ล้านบาท (0.4%) โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ ลดลง 206 ล้านบาท (5.3%) จากเงินบาทแข็งค่าเมื่อเทียบกับเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ ทำให้ค่าใช้จ่ายเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทลดลง ประกอบกับอัตราค่าเช่าที่คำนวณโดยอิงจากอัตราดอกเบี้ย USD LIBOR ปรับลดลง ตามอัตราดอกเบี้ยที่ลดลง

- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย เพิ่มขึ้น 172 ล้านบาท (4.3%) สาเหตุหลักเกิดจากการเปลี่ยนแปลงประมาณการมูลค่าคงเหลือของเครื่องบินและเครื่องบินยนต์ ทำให้ค่าเสื่อมราคาของเครื่องบินเพิ่มขึ้น 369 ล้านบาท หากไม่รวมผลกระทบดังกล่าว ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายจะลดลง 197 ล้านบาท เป็นผลจากมีเครื่องบิน ที่นั่งเครื่องบินและสินทรัพย์อื่นที่คิดค่าเสื่อมราคาเต็มจำนวนแล้ว

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา มีจำนวน 2,644 ล้านบาท ลดลง 137 ล้านบาท (4.9%) สาเหตุหลักเกิดจากยอดขายลดลง

- ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมมีจำนวน 96 ล้านบาท ลดลง 56 ล้านบาท (36.8%) โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ส่วนแบ่งขาดทุนในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) 167 ล้านบาท ขาดทุนต่ำกว่าปีก่อน 78 ล้านบาท

- ส่วนแบ่งกำไรใน บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 58 ล้านบาท กำไรลดลง 15 ล้านบาท

- ส่วนแบ่งกำไรใน บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด 10 ล้านบาท กำไรลดลง 17 ล้านบาท

- ส่วนแบ่งกำไรในบริษัท คอนมือง อินเทอร์เน็ตเซ็นแนล เออร์พอร์ตไฮเทล จำกัด 1 ล้านบาท กำไรเพิ่มขึ้น 1 ล้านบาท

- ส่วนแบ่งกำไรในบริษัท คริวการบินภูเก็ต จำกัด 2 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุน 5 ล้านบาท

- ส่วนแบ่งขาดทุนในบริษัท โรงแรมรอยัลคอคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) ลดลง 2 ล้านบาท จากการขายหุ้นทั้งจำนวน โดยได้โอนกรรมสิทธิ์ให้ผู้ซื้อเมื่อวันที่ 23 เม.ย.61

ประมาณการเงินตอบแทนความชอบในการทำงาน

เมื่อวันที่ 26 กันยายน 2562 ประกาศคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ เรื่องมาตรฐานขั้นต่ำของสภาพการจ้างในรัฐวิสาหกิจ (ฉบับที่ 4) ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ซึ่งได้กำหนดอัตราค่าชดเชยเพิ่มเติมกรณี นายจ้างเลิกจ้างสำหรับลูกจ้างซึ่งทำงานติดต่อกันครบ 20 ปี ขึ้นไปให้มีสิทธิได้รับค่าชดเชยไม่น้อยกว่าค่าจ้างอัตราสุดท้ายจำนวน 400 วัน โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน 2562 เป็นต้นไป โดยให้มีผลกับลูกจ้างที่เกษียณอายุตั้งแต่วันที่ 30 กันยายน 2562 เป็นต้นไป การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวถือเป็นการแก้ไขโครงการสำหรับโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน และมีผลกระทบต่อให้บริษัทฯ ตั้งประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานเพิ่มขึ้น 2,689 ล้านบาท บริษัทฯ ได้บันทึกผลกระทบต่อจากการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวโดยรับรู้ต้นทุนบริการในอดีตเป็นค่าใช้จ่ายทันทีในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จในระหว่างงวดปัจจุบัน รายละเอียดตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8.13

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน จำนวน 181 ล้านบาท ลดลง 190 ล้านบาท (51.2%) ประกอบด้วย

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน 86 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 72 ล้านบาท โดยในไตรมาสนี้มีการตั้งสำรองด้อยค่าสำหรับเครื่องบิน 8 ลำ ประกอบด้วย A300-600 1 ลำ A340-500 2 ลำ A340-600 2 ลำ B737-400 2 ลำ และ B747-400 1 ลำ รวม 33 ล้านบาท และตั้งสำรองด้อยค่าของเครื่องบินตัวรวม 5 เครื่องยนต์ จำนวน 53 ล้านบาท
- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ 95 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 118 ล้านบาท เนื่องจากมีการสำรองด้อยค่าอะไหล่เครื่องบินหมุนเวียนที่เสียหายและไม่สามารถซ่อมแซมได้ลดลงจากปีก่อน

กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ จำนวน 919 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Gain) 738 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการปรับยอดเงินกู้และสินทรัพย์หนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวด โดยเฉพาะเงินบาทต่อเงินสกุลยูโรแข็งค่าขึ้นเมื่อเทียบกับ ณ 30 มิถุนายน 2562 และกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Gain) 181 ล้านบาท

สรุปผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย เก้าเดือนแรกของปี 2562 (1 มกราคม - 30 กันยายน 2562)

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) - งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ก.ย.			
	2562	2561	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	137,316	148,658	-11,342	-7.6
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	110,961	119,454	-8,493	-7.1
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	13,310	16,472	-3,162	-19.2
- รายได้บริการอื่น ๆ	9,886	9,729	+157	+1.6
- อื่นๆ	3,159	3,003	+156	+5.2
ค่าใช้จ่ายรวม	148,098	151,565	-3,467	-2.3
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	41,193	43,577	-2,384	-5.5
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	103,731	104,705	-974	-0.9
- ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ	3,174	3,283	-109	-3.3
ขาดทุนจากการดำเนินงาน	(10,782)	(2,907)	-7,875	-270.9
หัก ประมาณการเงินตอบแทนความชอบในการทำงาน (400 วัน)	2,689	-	+2,689	-
บวก ค่าไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน	273	-	+273	-
หัก ผลขาดทุนจากการซื้อขายของสินทรัพย์และเครื่องบิน	566	3,100	-2,534	-81.7
บวก ค่าไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	2,808	452	+2,356	+521.2
ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้	(10,956)	(5,555)	-5,401	-97.2
ขาดทุนสุทธิ	(11,102)	(4,036)	-7,066	-175.1
ขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(11,120)	(4,082)	-7,038	-172.4
ขาดทุนต่อหุ้น (บาท)	(5.09)	(1.87)	-3.22	-172.2
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ				
EBITDA (ล้านบาท)	5,144	12,437	-7,293	-58.6
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	18.07	18.16	-0.09	-0.5
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	67,297	69,729	-2,432	-3.5
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านคน-กิโลเมตร)	52,733	54,372	-1,639	-3.0
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	78.4	78.0	+0.4	+0.4
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/คน-ก.ม.)	2.07	2.17	-0.10	-4.6
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	2,939	3,032	-93	-3.1
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	1,551	1,827	-276	-15.1
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (%)	52.8	60.3	-7.5	-7.5
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง (พันกก.)	431,094	510,629	-79,535	-15.6
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/ตัน-ก.ม.)	8.04	8.46	-0.42	-5.0
เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 30 ก.ย. (ลำ)	103	103	-	-
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน (ชั่วโมง)	312,252	315,695	-3,443	-1.1
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย (ชั่วโมง/ลำ/วัน)	11.1	11.8	-0.7	-5.9
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย				
1 USD : THB	31.3042	32.1436	-0.8394	-2.6
1 EUR : THB	35.1737	38.3942	-3.2205	-8.4
100 JPY : THB	28.6911	29.3184	-0.6273	-2.1
ราคาน้ำมันเฉลี่ย (USD/BBL)	83.59	90.50	-6.91	-7.6

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

งวดเก้าเดือนแรกของปี 2562 บริษัทฯ และบริษัทย่อยขาดทุนจากการดำเนินงาน 10,782 ล้านบาท ขาดทุนสูงกว่าปีก่อน 7,875 ล้านบาท (270.9%)

รายได้รวมจำนวน 137,316 ล้านบาท ลดลง 11,342 ล้านบาท (7.6%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากกิจการขนส่งลดลง 11,655 ล้านบาท (8.6%) โดยในส่วนของรายได้จากค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกินลดลง 7.1% มีสาเหตุหลักจากปริมาณการขนส่งผู้โดยสารลดลง 3.0% ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลจากปริมาณการผลิตลดลงและมีรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) ต่ำกว่าปีก่อน 4.6% โดยเป็นผลจากอัตราแลกเปลี่ยนที่มีผลให้รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยลดลง 3.7% ส่วนรายได้จากค่าระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์ลดลง 19.2% มีสาเหตุหลักจากปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) ลดลง 15.1% และรายได้พัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วยลดลง 5.0% อย่างไรก็ตาม รายได้อื่นๆ เพิ่มขึ้น 5.2% สาเหตุหลักเกิดจากการปรับปรุงบัญชีหนี้สินค่าธรรมเนียมสนามบินซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของราคาบัตรโดยสารที่เรียกเก็บจากผู้โดยสารก่อนปี 2559 โดยปรับปรุงเป็นรายได้อื่นๆ จำนวน 1,976 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีกำไรจากการขายหุ้นในบริษัท โรงแรมรอยัลล่อคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) และกำไรจากการขายอสังหาริมทรัพย์ทั้งในและต่างประเทศ รวมประมาณ 1,287 ล้านบาท นอกจากนี้ยังมีรายได้จากการให้บริการอื่นๆ เพิ่มขึ้นจากปีก่อนเล็กน้อย

ค่าใช้จ่ายรวมจำนวน 148,098 ล้านบาท ลดลง 3,467 ล้านบาท (2.3%) โดยค่าน้ำมันเครื่องบินลดลง 2,384 ล้านบาท (5.5%) ตามราคาน้ำมันเฉลี่ยที่ลดลง 7.6% และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมันลดลง 974 ล้านบาท (0.9%) โดยสาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานจากการปรับลดเงินชดเชยค่าวันลาพักผ่อนของพนักงานที่ใช้ไม่หมด (Vacation Compensation) ที่ตั้งค้างจ่ายไว้ตั้งแต่ปี 2558-2561 รวม 1,261 ล้านบาท ประกอบกับค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบินลดลงตามปริมาณการผลิตที่ลดลง อย่างไรก็ตามค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่เพิ่มขึ้น 533 ล้านบาท (4.8%) จากการรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงานเพิ่มขึ้น และค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายเพิ่มขึ้น 687 ล้านบาท (5.8%) จากการเปลี่ยนแปลงประมาณการมูลค่าคงเหลือของเครื่องบินและเครื่องยนต์ และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือเพิ่มขึ้น 460 ล้านบาท (10.9%) จากการเปลี่ยนวิธีการจ่ายค่าเบี้ยเลี้ยงเดินทางของนักบิน

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียว ได้แก่

- ประมาณการเงินตอบแทนความชอบในการทำงาน จำนวน 2,689 ล้านบาท ตามที่กล่าวไว้ข้างต้น
- กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุนจำนวน 273 ล้านบาท เกิดจากการรับรู้กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการถือครองหุ้นของบริษัทฯ ในสายการบินนกแอร์ลดลงจากเดิมร้อยละ 21.80 เป็นร้อยละ 15.94 เนื่องจากบริษัทฯ ไม่ได้ใช้สิทธิซื้อหุ้นเพิ่มทุนใน บริษัทฯ สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ในเดือนมกราคม 2562
- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบินจำนวน 566 ล้านบาท ลดลง 2,534 ล้านบาท (81.7%) สาเหตุหลักเกิดจากในปีที่ตั้งสำรองด้อยค่าเพิ่มขึ้นของเครื่องบินที่ปลดระวางและรอขายจำนวน 15 ลำ รวม 343 ล้านบาท และตั้งสำรองด้อยค่าของเครื่องยนต์รวม 6 เครื่องยนต์ จำนวน 59 ล้านบาท รวมจำนวน 402 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนตั้งสำรองด้อยค่าเพิ่มขึ้นของเครื่องบินที่ปลดระวางและรอขายจำนวน 19 ลำ รวม 2,694 ล้านบาท และตั้งสำรองด้อยค่าของเครื่องยนต์จำนวน 86 ล้านบาท รวม 2,780 ล้านบาท

- กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 2,808 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Gain) 377 ล้านบาท และกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Gain) 2,431 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 452 ล้านบาท

ในงวดเก้าเดือนแรกของปี 2562 บริษัทฯและบริษัทย่อยมีขาดทุนสุทธิ 11,102 ล้านบาท ขาดทุนสูงกว่าปีก่อน 7,066 ล้านบาท โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 11,120 ล้านบาท ขาดทุนต่อหุ้น 5.09 บาท สูงกว่าปีก่อน 3.22 บาทต่อหุ้น

EBITDA 9 เดือนแรกของปี 2562 มีจำนวน 5,144 ล้านบาท ลดลง 7,293 ล้านบาท (58.6%) โดยมี EBITDA Margin 3.7% ลดลงจากปีก่อนที่เท่ากับ 8.4%

3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน

หน่วย : ล้านบาท	ก.ค.-ก.ย.		ม.ค.-ก.ย.	
	2562	2561	2562	2561
เครื่องบิน	488	467	1,061	8,778
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	165	270	790	610
รวม	653	737	1,851	9,388

ในไตรมาส 3 ของปี 2562 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 653 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อนเล็กน้อย โดยรายจ่ายเพื่อการลงทุนในไตรมาสนี้ประกอบด้วย

- การลงทุนในเครื่องบินจำนวน 488 ล้านบาท ใกล้เคียงกับปีก่อน โดยส่วนใหญ่เป็นการซื้ออะไหล่เครื่องบินหมุนเวียน
- การลงทุนในสินทรัพย์ถาวรอื่น ๆ จำนวน 165 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในอุปกรณ์การให้บริการของหน่วยธุรกิจบริการภาคพื้น ฝ่ายช่าง และฝ่ายครัวการบิน

ทั้งนี้ เมื่อรวมกับรายจ่ายลงทุนในงวดหกเดือนแรกของปี 2562 ซึ่งมีจำนวน 1,198 ล้านบาท ทำให้งวดเก้าเดือนแรกของปี 2562 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุนรวม 1,851 ล้านบาท

การจัดหาเงินทุน

ในงวดเก้าเดือนแรกของปี 2562 บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดหาเงินทุน รวมทั้งสิ้น 31,000 ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. การเบิกเงินกู้ระยะสั้นประเภทตั๋วสัญญาใช้เงินกับสถาบันการเงินในประเทศรวมทั้งสิ้น 18,000 ล้านบาท เพื่อชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นและหุ้นกู้ที่ครบกำหนดใกล้ถอนและใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงาน
2. การออกหุ้นกู้จำนวน 10,000 ล้านบาท ระยะเวลา 1-15 ปี ในเดือนพฤษภาคม 2562 และการกู้เงินระยะยาวจากสถาบันการเงินในประเทศ จำนวน 3,000 ล้านบาท เพื่อชำระคืนหุ้นกู้ที่ครบกำหนดชำระและ/หรือคืนเงินกู้ของบริษัทที่มีต้นทุนทางการเงินสูงกว่า และ/หรือลงทุนในสินทรัพย์ และ/หรือใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในบริษัทฯ

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ก.ย.	
	2562	2561
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	8,108	12,896
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(1,368)	(895)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(6,285)	(14,191)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน ของเงินสดและเงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น (ลดลง)	(166)	(13)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง)	289	(2,203)

ในช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2562 บริษัทฯ มีเงินสดสุทธิจากการดำเนินงานจำนวน 8,108 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 4,788 ล้านบาท จากผลการดำเนินงานที่ขาดทุนสูงกว่าปีก่อน และเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 6,285 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อนถึง 7,906 ล้านบาท เนื่องจากมีเงินสดรับสุทธิจากเงินกู้ยืมระยะสั้นสูงกว่าปีก่อน แต่มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 1,368 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 473 ล้านบาท เนื่องจากในปีก่อนมีเงินสดรับจากการขายหุ้นใน บริษัท โรงแรมรอยัลออกคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 มีจำนวน 13,981 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 289 ล้านบาท

เครื่องบิน

ในไตรมาส 3 ของปี 2562 บริษัทฯ มีเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 จำนวน 103 ลำ (รวมเครื่องบินแอร์บัส A320-200 จำนวน 20 ลำ ซึ่งใช้ดำเนินงานโดยบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด) เท่ากับ ณ สิ้นปี 2561 และเท่ากับ ณ 30 กันยายน 2561 ทั้งนี้ บริษัทฯ มีเครื่องบินที่ปลดระวางและรอการขาย ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 จำนวน 17 ลำ ประกอบด้วย เครื่องบินแบบแอร์บัส A340-500 จำนวน 3 ลำ A340-600 จำนวน 6 ลำ A330-300 จำนวน 1 ลำ A300-600 จำนวน 1 ลำ และเครื่องบินแบบโบอิง B737-400 จำนวน 4 ลำ และ B747-400 จำนวน 2 ลำ

สินทรัพย์

ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมจำนวน 258,194 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 10,527 ล้านบาท (3.9%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	30 ก.ย. 2562		31 ธ.ค. 2561		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	13,981	5.4	13,692	5.1	+289	+2.1
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	503	0.2	490	0.2	+13	+2.7
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	35,531	13.8	35,366	13.1	+165	+0.5
สินทรัพย์หมุนเวียน	50,015	19.4	49,548	18.4	+467	+0.9
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์						
เครื่องบิน	41,195	16.0	45,946	17.1	-4,751	-10.3
เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน	100,543	38.9	105,600	39.3	-5,057	-4.8
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	11,575	4.5	11,708	4.4	-133	-1.1
งานระหว่างทำ	406	0.2	341	0.1	+65	+19.1
ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุง	13,142	5.1	13,311	5.0	-169	-1.3
เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	2,708	1.0	2,692	1.0	+16	+0.6
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	169,569	65.7	179,598	66.9	-10,029	-5.6
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	38,610	14.9	39,575	14.7	-965	-2.4
รวมสินทรัพย์	258,194	100.0	268,721	100.0	-10,527	-3.9

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 50,015 ล้านบาท หรือคิดเป็น 19.4% ของสินทรัพย์ทั้งหมดเพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 467 ล้านบาท (0.9%) โดยมีรายการที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญได้แก่

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น 289 ล้านบาท (2.1%) จากการที่มีเงินสดสุทธิจากการดำเนินงานสูงกว่าเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนและกิจกรรมจัดหาเงิน
- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ เพิ่มขึ้น 165 ล้านบาท (0.5%) สาเหตุหลักเกิดจากลูกหนี้การค้าเพิ่มขึ้น 690 ล้านบาท (6.6%) จากยอดขายในเดือนกันยายน 2562 ที่เพิ่มขึ้นจากเดือน ธันวาคม 2561 อย่างไรก็ตามบริษัทฯ มีความสามารถในการบริหารระยะเวลาเรียกเก็บหนี้จากลูกหนี้การค้าได้ใกล้เคียงกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน โดยมีระยะเวลาการเก็บหนี้เฉลี่ยประมาณ 24 วัน ซึ่งต่ำกว่าระยะเวลาการให้สินเชื่อโดยปกติของบริษัทฯ
- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย เพิ่มขึ้น 13 ล้านบาท (2.7%) จากการโอนเครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 4 ลำ จากสินทรัพย์รอการขายมูลค่ารวม 926 ล้านบาท และจำหน่ายเครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 4 ลำ มีมูลค่าต้นทุนรวม 778 ล้านบาท นอกจากนี้ยังมีการรับรู้ด้อยค่าเครื่องบิน โบอิง B747-400 จำนวน 2 ลำ และ A330-300 จำนวน 1 ลำ รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 135 ล้านบาท

ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายประกอบด้วย เครื่องบินแอร์บัส A330-300 จำนวน 1 ลำ และ โบอิง B747-400 จำนวน 2 ลำ รวม 3 ลำ รวมจำนวนเงิน 503 ล้านบาท

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สุทธิ มีจำนวน 169,569 ล้านบาท หรือคิดเป็น 65.7% ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2561 เป็นจำนวน 10,029 ล้านบาท (5.6%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากการคิดค่าเสื่อมราคา

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 38,610 ล้านบาท หรือคิดเป็น 14.9% ของสินทรัพย์ทั้งหมดลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 965 ล้านบาท (2.4%) สาเหตุหลักเกิดจาก

- สินทรัพย์รอการขาย ลดลง 1,192 ล้านบาท (24.4%) สาเหตุหลักเกิดจากการ โอนเครื่องบินแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 4 ลำ ไปสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการตั้งสำรองค่าง่ายค่าของเครื่องบินเพิ่มขึ้น
- ค่าตกแต่งเครื่องบินเช่าดำเนินงานรอการตัดบัญชีลดลง 404 ล้านบาท (8.9%) จากการตัดจำหน่ายค่าอุปกรณ์และผลิตภัณฑ์ในห้องโดยสารของเครื่องบินเช่าดำเนินงาน และค่าใช้จ่ายในโครงการปรับปรุงเครื่องบินเช่าดำเนินงานแบบโบอิง 787-8 จำนวน 6 ลำ
- สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีลดลง 272 ล้านบาท (2.6%) สาเหตุหลักเกิดจากภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของค่าเผื่อการด้อยค่าของเครื่องบินลดลง
- เงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่า (Maintenance Reserve) เพิ่มขึ้นจำนวน 1,164 ล้านบาท (8.6%) เป็นเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่าที่ผู้ให้เช่าเรียกเก็บเป็นประกันในการบำรุงรักษาเครื่องยนต์เครื่องบินตามสภาพการบิน และเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องยนต์ตามตารางการบำรุงรักษา

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) ในงวดเก้าเดือนแรกของปี 2562 เท่ากับร้อยละ -2.90 เปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ซึ่งเท่ากับร้อยละ -0.77

หนี้สิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 หนี้สินรวมของ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีจำนวน 245,719 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 2,546 ล้านบาท (1.0%) โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	30 ก.ย. 2562		31 ธ.ค. 2561		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)	67,547	27.5	66,046	26.6	+1,501	+2.3
หนี้สินระยะยาว						
หุ้นกู้	68,550	27.9	64,850	26.1	+3,700	+5.7
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	48,767	19.8	58,982	23.8	-10,215	-17.3
เงินกู้ยืมระยะยาว	22,319	9.1	24,444	9.8	-2,125	-8.7
รวมหนี้สินระยะยาว	139,636	56.8	148,276	59.7	-8,640	-5.8
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	38,536	15.7	33,943	13.7	+4,593	+13.5
รวมหนี้สิน	245,719	100.0	248,265	100.0	-2,546	-1.0

หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 22,240 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 27.5 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวน 67,547 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 1,501 ล้านบาท (2.3%) สาเหตุหลักเกิดจาก

- เงินกู้ระยะสั้นเพิ่มขึ้น 1,000 ล้านบาท (33.3%) จากการเบิกเงินกู้ระยะสั้นประเภทตั๋วสัญญาใช้เงินกับสถาบันการเงินในประเทศ เพื่อชำระคืนเงินกู้ระยะสั้น และหุ้นกู้ที่ครบกำหนดไถ่ถอน

- เจ้าหนี้การค้าเพิ่มขึ้น 1,773 ล้านบาท (34.3%) สาเหตุหลักเกิดจากเจ้าหนี้ค่าซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ตามโครงการซ่อมบำรุงแบบเหมาจ่ายเพิ่มขึ้น ทั้งนี้เป็นการเรียกเก็บเงินจากเจ้าหนี้สำหรับค่าใช้จ่ายของปีก่อนที่ได้มีการตั้งค่าใช้จ่ายค้างจ่ายไว้แล้ว

- รายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้ลดลง 737 ล้านบาท (2.4%) ตามยอดขายบัตรโดยสารที่ลดลง

- ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายลดลง 475 ล้านบาท (2.6%) ส่วนใหญ่เกิดจากค่าใช้จ่ายค้างจ่ายค่าซ่อมบำรุงตามโครงการซ่อมบำรุงแบบเหมาจ่ายที่โอนไปเป็นเจ้าหนี้การค้าเนื่องจากการเรียกเก็บเงินจากเจ้าหนี้ตามที่กล่าวไว้ข้างต้น

หนี้สินระยะยาว (รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 22,240 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 56.8 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวน 139,636 ล้านบาท ลดลง 8,640 ล้านบาท (5.8%) จากการจ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะยาว หุ้นกู้ และหนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบินรวมจำนวน 17,322 ล้านบาท ถึงแม้ว่าจะมีการออกหุ้นกู้ระยะเวลา 1-15 ปี ในเดือนพฤษภาคม 2562 จำนวน 10,000 ล้านบาท และกู้เงินระยะยาวจำนวน 3,000 ล้านบาท ก็ตาม นอกจากนี้ผลจากการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุลยูโร เงินเยน และดอลลาร์สหรัฐ ณ 30 กันยายน 2562 เมื่อเทียบกับ ณ วันสิ้นงวดของปี 2561 ทำให้หนี้สินระยะยาวเมื่อคิดเป็นเงินบาทมียอดลดลงจำนวน 4,318 ล้านบาท

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 15.7 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวน 38,536 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4,593 ล้านบาท (13.5%) สาเหตุหลักเกิดจากประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงานเพิ่มขึ้น 3,379 ล้านบาท จากการปรับประมาณการเงินตอบแทนความชอบในการทำงานตามที่กล่าวไว้ข้างต้น นอกจากนี้ยังมีการประมาณการหนี้สินระยะยาวเพิ่มขึ้น 1,016 ล้านบาท จากประมาณการค่าซ่อมใหญ่เครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่นๆ สำหรับรายการซ่อมที่จะต้องจ่ายเงินในอนาคตตามสัญญาเพื่อรับรู้ภาระผูกพันภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน

ณ สิ้นไตรมาส 3 ของปี 2562 บริษัทฯ มีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) เท่ากับ 11.51 เท่า สูงกว่า ณ 31 ธันวาคม 2561 ที่เท่ากับ 7.40 เท่า และมีอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ 19.70 เท่า เพิ่มขึ้นจาก ณ สิ้นปี 2561 ที่เท่ากับ 12.14 เท่า

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 12,475 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 7,981 ล้านบาท (39.0%) สาเหตุหลักเกิดจากผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยสำหรับงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562 มีผลขาดทุน ถึงแม้ว่าจะมีการปรับปรุงผลกระทบจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 15 เรื่องรายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้ามาใช้ ทำให้กำไรสะสม ณ วันที่ 1 ม.ค.62 เพิ่มขึ้นจำนวน 2,159 ล้านบาท ทั้งนี้ ขาดทุนสุทธิที่เพิ่มขึ้นจากงวด 9 เดือนของปีก่อน ส่งผลให้อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity) ลดลงจากร้อยละ -13.36 ในงวดเก้าเดือนของปี 2561 เป็นร้อยละ -67.42 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 บริษัทฯ มีผลขาดทุนสะสมจำนวน 28,533 ล้านบาท ซึ่งจะทำให้ผลขาดทุนสะสมคงเหลือจำนวน 296 ล้านบาท

ณ วันที่ 1 มกราคม 2562 บริษัทฯ มีผลขาดทุนสะสมกมาจำนวน 28,533 ล้านบาท ภายหลังจากปรับปรุงผลกระทบการใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 จำนวน 2,159 ล้านบาท คงเหลือผลขาดทุนสะสมจำนวน 26,374 ล้านบาท บริษัทฯ ได้โอนทุนสำรองตามกฎหมายจำนวน 2,691 ล้านบาท และส่วนเกินมูลค่าหุ้นจำนวน 23,683 ล้านบาท เพื่อล้างผลขาดทุนสะสมจำนวนดังกล่าว ทำให้ผลขาดทุนสะสมกมา ณ วันที่ 1 มกราคม 2562 คงเหลือเป็นศูนย์ และมีส่วนเกินมูลค่าหุ้นคงเหลือจำนวน 1,863 ล้านบาท ทั้งนี้การบันทึกรายการโอนดังกล่าวเป็นเพียงการโอนบัญชีในส่วนของผู้ถือหุ้นเท่านั้น และไม่มีผลกระทบต่อยอดรวมของส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ แต่อย่างใด บริษัทฯ ได้บันทึกรายการดังกล่าวในไตรมาส 1 ของปี 2562

สภาพคล่อง

ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 13,981 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 5.4 ของสินทรัพย์รวม เพิ่มขึ้นจาก ณ 31 ธันวาคม 2561 โดยในงวดเก้าเดือนแรก ของปี 2562 บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จัดหาเงินทุนจากเงินกู้ยืมระยะสั้นและระยะยาวจากทั้งสถาบันการเงินอื่น และจากกิจการที่เกี่ยวข้องกัน และออกหุ้นกู้ในเดือนพฤษภาคม 2562 จากการดำเนินการที่กล่าวมาข้างต้น รวมถึงการจัดทำประมาณการกระแสเงินสดปี 2562 ภายใต้งैอนไขที่ใช้ความระมัดระวัง พบว่าบริษัทฯ ยังคงมีเงินสดสำรองในมือคงเหลืออยู่ในระดับที่เพียงพอและสามารถดำเนินกิจการตามปกติ นอกจากนี้ยังมีวงเงินสินเชื่อ Committed Credit Line พร้อมเบิกใช้ที่บริษัทฯ มีกับธนาคารต่างๆ ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 จำนวน 9,500 ล้านบาท

4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

อุตสาหกรรมการบินโลกในไตรมาส 4 ของปี 2562 ยังมีแนวโน้มเติบโตในอัตราที่ชะลอลง ทั้งจากการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า จากเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัวอย่างชัดเจน ผลกระทบจากสงครามการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกา และจีน รวมถึงสถานการณ์การแข่งขันค่าของเงินบาท กระทั่งกระทบต่อการส่งออก และภาคการท่องเที่ยว สำหรับราคาน้ำมันดิบคาดการณ์ราคาเฉลี่ยทั้งปี 2562 ยังอยู่ในระดับที่ต่ำกว่าปี 2561

แนวโน้มอุตสาหกรรมการบินของไทยในปี 2562 นี้ มีแนวโน้มขยายตัวแต่ชะลอลงจากปี 2561 โดยคาดการณ์การแข่งขันในปีนี้จะมีความรุนแรงเพิ่มขึ้น เนื่องจากประเทศสามารถปลดธงแดงได้เป็นที่เรียบร้อยแล้ว สายการบินของไทยจึงสามารถขยายเส้นทางบินได้กว้างขวางขึ้นและเพิ่มจำนวนเที่ยวบินได้มากขึ้น นอกจากนี้ ความคืบหน้าการแก้ปัญหามาตรฐานการบินพลเรือนของสำนักงานบริหารการบินแห่งชาติสหรัฐอเมริกา (FAA) เพื่อยกระดับการบินพลเรือนของไทยจาก Category 2 กลับขึ้นเป็น Category 1 นั้น สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยตั้งเป้าหมายว่าจะแก้ไขข้อบกพร่องเพื่อปรับระดับให้ประเทศไทยเป็น Category 1 ในปลายปี 62

จากสถานการณ์การแข่งขันที่รุนแรงส่งผลกระทบต่อผลประกอบการโดยรวมบริษัทฯ บริษัทฯ จึงกำหนดกลยุทธ์เร่งด่วนในการลดรายจ่ายและเพิ่มรายได้ 6 กลยุทธ์ ดังนี้

1. กลยุทธ์ “Save TG Co-Creation” เป็นกลยุทธ์การควบคุมค่าใช้จ่ายที่ไม่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพการให้บริการ โดยบริษัทฯ ได้ประกาศเป็นมาตรการลดค่าใช้จ่าย รวมทั้งให้พนักงานทุกภาคส่วนระดมความคิดเห็น และข้อเสนอแนะมายังผู้บริหาร และที่สำคัญ เปิดให้ผู้โดยสารเสนอแนะความคิดเห็นมายังบริษัทฯ

2. กลยุทธ์ Zero Waste Management โดยการลดปริมาณของเหลือใช้ โดยจะเริ่มที่ Food Waste เป็นลำดับแรก ซึ่งเป็นโครงการที่จะช่วยประหยัดและสร้างมูลค่าเพิ่ม (Circular Economy) ให้ทั้งกับองค์กรและประเทศชาติโดยรวม

3. กลยุทธ์การรุกตลาดใหม่ โดยการเปิดเส้นทางบินตรงสู่เซนต์เปเตอส์เบิร์ก ประเทศญี่ปุ่นในวันที่ 29 ตุลาคม 2562

4. กลยุทธ์การเพิ่มรายได้ โดยใช้ Digital Marketing อาทิ การออกโปรโมชั่นผ่านสื่อดิจิทัลทุกช่องทางอย่างต่อเนื่อง เพื่อดึงดูดลูกค้ากลุ่ม Online มากขึ้น ผ่าน Mobile Application สามารถเพิ่มรายได้ โดยการเสนอการขายผลิตภัณฑ์เสริม (Ancillary Product) อาทิ น้ำหนักกระเป๋าสัมภาระ ประกันภัยการเดินทาง รถรับส่งสนามบิน รถเช่า โรงแรม เป็นต้น

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีโครงการเพิ่มรายได้เสริม อาทิ โครงการการจำหน่ายสินค้าออนไลน์ ซึ่งบริษัทฯ ได้คัดเลือกผู้จัดจำหน่าย (eCommerce Vendor) ที่มีความเชี่ยวชาญและมีประสบการณ์ในด้านการดำเนินธุรกิจในระดับนี้กับสายการบินชั้นนำของโลกเรียบร้อยแล้ว และคาดว่าจะเปิดให้บริการได้ในไตรมาส 4 ปี 2562

5. กลยุทธ์ THAI Synergy การบินไทยมีสินค้าและบริการที่สามารถผสานพลังกับพันธมิตร โครงการที่กำลังจะเกิดขึ้นในเร็ววันนี้ คือ การผสานพลังกับ Café Amazon ในการขยายธุรกิจทั้งในประเทศและในภูมิภาคเอเชีย

6. กลยุทธ์ TG Group การบินไทยผนึกไทยสมายล์ เสริมความแข็งแกร่งในทุกมิติเพื่อให้เครือข่ายการบินเชื่อมต่ออย่างเป็นระบบ สะดวกสบายสำหรับผู้โดยสาร รุกตลาดในภูมิภาคอย่างเต็มที่ภายในไตรมาส 4 ของปีนี้ และที่สำคัญคือ ดำเนินการให้สายการบินไทยสมายล์เข้าร่วมเป็น Connecting Partner ของกลุ่มพันธมิตรสายการบินสตาร์ อัลไลแอนซ์ได้อย่างสมบูรณ์แบบภายในสิ้นปี 2562 เพื่อช่วยเสริมความเข้มแข็งของเครือข่ายเส้นทางบินในระดับภูมิภาค

นอกจากนี้ บริษัทฯ อยู่ระหว่างการออกและเสนอขายหุ้นกู้ของบริษัทฯ ครั้งที่ 2/2562 จำนวน 10,000 ล้านบาท โดยเสนอขายในวงจำกัด (Private Placement) ต่อนักลงทุนสถาบัน และนักลงทุนรายใหญ่ในเดือน พฤศจิกายน 2562

5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		ม.ค.-ก.ย.	
		2562	2561
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)			
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.83	0.98
อัตราส่วนสภาพคล่อง (รวมวงเงินกู้หมุนเวียน)	เท่า	0.98	1.26
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)			
อัตรากำไร (ขาดทุน)จากการดำเนินงาน	ร้อยละ	(7.84)	(1.95)
อัตรากำไร (ขาดทุน)สุทธิ	ร้อยละ	(8.08)	(2.71)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	(67.42)	(13.36)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	(2.90)	(0.77)
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)			
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	11.51	5.39
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	19.70	8.78
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	1.55	3.64
อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA	เท่า	45.05	18.99
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน	เท่า	0.65	0.91

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)

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

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

$$= \text{กำไร(ขาดทุน)สุทธิ} / \text{รายได้รวม(ไม่รวมอัตราแลกเปลี่ยนและกำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน)}$$

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)

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

อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Total Debt to Equity)

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

อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย (Interest Coverage Ratio)

$$= \text{กำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยน ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย} / \text{ประมาณการเงินตอบแทนความชอบในการทำงาน ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องปั้นและกำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนเงินลงทุน (EBITDA)} / \text{ดอกเบี้ยจ่าย}$$

อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อ EBITDA (Net Debt to EBITDA)

$$= (\text{หนี้สินรวม} - \text{เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด}) / \text{EBITDA}$$

อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (Debt Service Coverage Ratio)

$$= \text{EBITDAR} / (\text{การชำระคืนหนี้สินระยะยาว} + \text{ดอกเบี้ยจ่าย} + \text{ค่าเช่าเครื่องปั้นและอะไหล่})$$