

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับไตรมาส 2 ปี 2557 สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

1. บทสรุปผู้บริหาร

ในครึ่งปีแรกของปี 2557 เศรษฐกิจโลกที่ฟื้นตัวส่งผลต่อความต้องการเดินทางทางอากาศเพิ่มขึ้น ทำให้อุตสาหกรรมการบินทั่วโลกยังคงมีการขยายตัว โดยเฉพาะในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกที่มีการเติบโตอย่างต่อเนื่องจากสายการบินต้นทุนต่ำซึ่งมีการขยายฝูงบินและเที่ยวบินเป็นจำนวนมาก จากข้อมูลของสมาคมสายการบินภาคพื้นเอเชียแปซิฟิก (Association of Asia Pacific Airlines: AAPA) พบว่าการขยายตัวของปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ของสายการบินในเอเชียแปซิฟิกเพิ่มขึ้นจากครึ่งปีแรกของปี 2556 ร้อยละ 6.4 ซึ่งสูงกว่าค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรมทั่วโลกที่มีปริมาณการผลิตเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.6 ขณะที่ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.8 ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรมที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.9

อุตสาหกรรมการบินของไทยในไตรมาสที่ 2 ของปี 2557 ยังคงเผชิญกับสถานการณ์ทางการเมืองในประเทศที่ไม่ปกติตั้งแต่ไตรมาส 4 ของปี 2556 จนถึงการประกาศควบคุมอำนาจการปกครองประเทศ โดยคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ซึ่งมีผลตั้งแต่วันที่ 22 พฤษภาคม 2557 ซึ่งส่งผลต่อความมั่นใจต่อความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว ทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้าประเทศลดลงต่อเนื่อง จากสถิตินักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมืองในไตรมาสนี้ลดลงจากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนถึงร้อยละ 22.6 เนื่องจากจำนวนนักท่องเที่ยวในภูมิภาคเอเชียซึ่งเป็นตลาดหลักลดลงถึงร้อยละ 28.4 ในขณะที่สายการบินต้นทุนต่ำยังมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง และมีการพัฒนารูปแบบการให้บริการในลักษณะเชื่อมโยงเครือข่ายระหว่างสายการบินภายในกลุ่มมากขึ้น รวมทั้งเพิ่มการให้บริการระยะไกลขึ้น โดยปัจจุบันได้มีการพัฒนาไปสู่ตลาดประเทศเกาหลี ญี่ปุ่น และจีน ส่งผลให้การแข่งขันด้านราคาทวีความรุนแรงมากขึ้น

บริษัทฯ ได้ดำเนินธุรกิจตามกลยุทธ์ที่วางไว้อย่างต่อเนื่อง เพื่อรองรับการแข่งขันและการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์และสภาพแวดล้อม รวมทั้งการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปี 2558 โดยในไตรมาสนี้ บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินแบบ A320-200 จำนวน 2 ลำ และปลดระวางเครื่องบินแบบ A300-600 จำนวน 2 ลำ

ในส่วนของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่การบินไทยถือหุ้น 100% ได้เริ่มทำการบินภายใต้รหัสการบินใหม่ “WE” ภายใต้เที่ยวบินรหัสร่วม (Codeshare) กับการบินไทยสำหรับเที่ยวบินภายในประเทศ ตั้งแต่วันที่ 10 เมษายน 2557 เป็นต้นไป

นอกจากนี้ จากการพัฒนาปรับปรุงผลิตภัณฑ์และบริการต่างๆ อย่างต่อเนื่องเพื่อให้ผู้โดยสารได้รับบริการที่ดีที่สุดในทุกๆ ด้านตามพันธกิจหลักของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ ได้รับรางวัลสายการบินยอดเยี่ยมจำนวน 3 รางวัล จากสกายแทร็กซ์ โดยเป็นสายการบินยอดเยี่ยมอันดับที่ 1 ประเภทพนักงานสายการบินที่ให้บริการยอดเยี่ยมแห่งเอเชีย (Best Airline Staff Service in Asia) และประเภท การให้บริการอาหารบนเครื่องบินชั้นประหยัดยอดเยี่ยม (Best Economy Class Airline Catering) นอกจากนี้ การบินไทยยังได้รับรางวัลสายการบินยอดเยี่ยมอันดับที่ 3 ประเภทการให้บริการภาคพื้น (Best Airport Services (Ground Service))

ผลกระทบจากสถานการณ์ทางการเมืองในประเทศ และการแข่งขันที่รุนแรง ทำให้ในไตรมาสที่ 2 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีจำนวนผู้โดยสารลดลงจากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนถึงร้อยละ 17.3 ถึงแม้ว่าบริษัทฯ ได้มีการปรับลดเที่ยวบินให้สอดคล้องกับปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารที่ลดลงแล้วก็ตาม โดยมีปริมาณการผลิตผู้โดยสาร (ASK) ลดลงร้อยละ 4.9 แต่ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ลดลงในอัตราที่สูงถึงร้อยละ 14.3 และมี

อัตราค่าบริการผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ยร้อยละ 63.5 ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนซึ่งเฉลี่ยร้อยละ 70.5 ทำให้รายได้จากการขายหรือการให้บริการลดลงถึง 4,326 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.2 และมีผลขาดทุนก่อนขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน ภาษีเงินได้ และผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ สูงกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 4,422 ล้านบาท หรือร้อยละ 134.9

ไตรมาสที่ 2 ปี 2557 บริษัทฯ และบริษัทย่อย ขาดทุนสุทธิ 7,654 ล้านบาท ขาดทุนลดลงจากปีก่อน 772 ล้านบาท โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 7,662 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 3.51 บาท เปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อนซึ่งขาดทุนต่อหุ้น 3.87 บาท

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานไตรมาส 2 ปี 2557

งบการเงินรวมสำหรับไตรมาส 2 ของปี 2557 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	เม.ย.-มิ.ย.			
	2557	2556	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้จากการขายหรือการให้บริการ	42,767	47,093	-4,326	-9.2
หัก ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	49,157	49,992	-835	-1.7
ขาดทุนจากการขายหรือการให้บริการ	(6,390)	(2,899)	-3,491	-120.4
บวก รายได้อื่น	659	1,313	-654	-49.8
หัก ค่าใช้จ่ายอื่น	316	168	+148	+88.1
หัก ต้นทุนทางการเงิน	1,652	1,523	+129	+8.5
ขาดทุนก่อนอัตราแลกเปลี่ยน ภาษีเงินได้ และด้อยค่า	(7,699)	(3,277)	-4,422	-134.9
หัก ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน	1,214	1,404	-190	-13.5
บวก กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	1,008	(4,202)	+5,210	+124.0
ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้	(7,905)	(8,883)	+978	+11.0
ขาดทุนสุทธิ	(7,654)	(8,426)	+772	+9.2
ขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(7,662)	(8,439)	+777	+9.2
ขาดทุน ต่อหุ้น (บาท)	(3.51)	(3.87)	+0.36	+9.3
EBITDA (ล้านบาท)	(896)	3,233	-4,129	-127.7
อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน (%)	(14.9)	(6.2)		-8.7
EBITDA Margin (%)	(2.1)	6.9		-9.0
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิต่อรายได้จากการขายหรือการให้บริการ (%)	(17.9)	(17.9)		-

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

ไตรมาส 2 ของปี 2557 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้จากการขายหรือการให้บริการ 42,767 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 4,326 ล้านบาท หรือ ร้อยละ 9.2 จากรายได้จากค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกินที่ลดลง 4,245 ล้านบาท หรือร้อยละ 10.9 แต่มีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน 49,157 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อนเพียงร้อยละ 1.7 สาเหตุหลักมาจากการอ่อนค่าของเงินบาท ทำให้ค่าใช้จ่ายเมื่อคิดเป็นเงินบาทสูงขึ้น อย่างไรก็ตาม ค่าเสื่อมราคาและค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่สูงขึ้นเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน เป็นผลจากจำนวนเครื่องบินที่เพิ่มขึ้นจากแผนพัฒนาฝูงบินของบริษัทฯ ส่งผลให้ขาดทุนจากการขายหรือการให้บริการ 6,390 ล้านบาท ขาดทุนเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 3,491 ล้านบาท

นอกจากนี้ เมื่อรวมกับรายได้ (ค่าใช้จ่าย) อื่นสุทธิ ซึ่งลดลงจากปีก่อน 802 ล้านบาท ประกอบกับต้นทุนทางการเงินที่เพิ่มขึ้นถึง 129 ล้านบาท หรือร้อยละ 8.5 จากการจัดหาเงินทุนเพื่อรักษาสภาพคล่องทางการเงินให้บริษัทฯ มีกระแสเงินสดหมุนเวียนสำหรับการดำเนินธุรกิจอย่างเพียงพอ และสามารถดำเนินโครงการลงทุนที่ได้ผูกพันไว้แล้ว เป็นผลให้บริษัทฯ ขาดทุนก่อนอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสุทธิ และผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบินจำนวน 7,699 ล้านบาท ขาดทุนเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 4,422 ล้านบาท หรือร้อยละ 134.9

อย่างไรก็ตามในไตรมาสนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 1,008 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสูงถึง 4,202 ล้านบาท และมีผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน A300-600 จำนวน 1,214 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 190 ล้านบาท เป็นผลให้บริษัทฯ และบริษัทย่อย ขาดทุนสุทธิ 7,654 ล้านบาท ขาดทุนลดลงจากปีก่อน 772 ล้านบาท โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 7,662 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 3.51 บาท เปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อนซึ่งขาดทุนต่อหุ้น 3.87 บาท

ในไตรมาสที่ 2 ของปี 2557 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีผลขาดทุนก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย และผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน (EBITDA) เท่ากับ 896 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อนที่มีกำไร 3,233 ล้านบาท โดยมี EBITDA Margin ติดลบร้อยละ 2.1 ลดลงจากปีก่อนที่เท่ากับร้อยละ 6.9

ตารางแสดงข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ (Operating Performance) การบินไทย และสายการบินไทยสมายล์แอร์เวย์

		เม.ย.-มิ.ย.		อัตรา
		2557	2556	เปลี่ยนแปลง
ปริมาณการผลิตรวม	(ล้านต้น-กิโลเมตร)	2,960	3,081	-3.9%
ปริมาณการขนส่งรวม	(ล้านต้น-กิโลเมตร)	1,787	1,974	-9.5%
อัตราส่วนการบรรทุก	(%)	60.4	64.1	-3.7
รายได้รวมทั้งระบบเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ต้น-กม.)	22.43	22.18	+1.1%
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	4.23	5.11	-17.3%
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	19,889	20,906	-4.9%
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	12,626	14,732	-14.3%
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	63.5	70.5	-7.0
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-ก.ม.)	2.69	2.56	+5.1%
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านต้น-กิโลเมตร)	1,167	1,200	-2.7%
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านต้น-กิโลเมตร)	625	621	+0.6%
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	53.5	51.7	+1.8
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	157,131	159,175	-1.3%
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ต้น-กม.)	9.37	9.10	+3.0%
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	88,660	93,009	-4.7%

รายได้

ในไตรมาส 2 ปี 2557 บริษัทฯ มีรายได้ (รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ) รวม 44,434 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 230 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.5 โดยมีรายละเอียดของรายได้ ดังนี้

ตารางแสดงรายได้ – งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	เม.ย.-มิ.ย.					
	2557	% ของ รายได้ รวม	2556	% ของ รายได้ รวม	เปลี่ยนแปลง	
					ล้านบาท	%
รายได้จากกิจการขนส่ง						
ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	34,547	77.8	38,792	87.8	-4,245	-10.9
ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	6,060	13.6	5,903	13.3	+157	+2.7
รวมรายได้จากกิจการขนส่ง	40,607	91.4	44,695	101.1	-4,088	-9.1
รายได้จากกิจการอื่น	2,160	4.9	2,398	5.5	-238	-9.9
รวมรายได้จากการขายหรือการให้บริการ	42,767	96.3	47,093	106.6	-4,326	-9.2
ดอกเบี้ยรับ	62	0.1	138	0.3	-76	-55.1
รายได้อื่น	597	1.3	453	1.0	+144	+31.8
กำไรจากรายการแทนการจำหน่าย	-	-	722	1.6	-722	-100.0
รวมรายได้อื่น	659	1.4	1,313	2.9	-654	-49.8
ผลกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน เงินตราต่างประเทศ	1,008	2.3	(4,202)	(9.5)	+5,210	+124.0
รวมรายได้	44,434	100.0	44,204	100.0	+230	+0.5

รายได้จากกิจการขนส่ง ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 91.4 ของรายได้รวม มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 40,607 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาส 2 ปีก่อน 4,088 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.1

- **รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน**

รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน 34,547 ล้านบาท ลดลง 4,245 ล้านบาท หรือร้อยละ 10.9 เป็นผลมาจากปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger - Kilometer : RPK) ลดลงร้อยละ 14.3 ซึ่งมีสาเหตุสำคัญมาจากจำนวนนักท่องเที่ยวที่ลดลงจากสถานการณ์การเมืองภายในประเทศ โดยเฉพาะในตลาดหลัก ได้แก่ ประเทศจีน และประเทศญี่ปุ่น ประกอบกับการแข่งขันที่รุนแรงในอุตสาหกรรมการบินทั้งในประเทศและระดับภูมิภาค ในขณะที่บริษัทฯ มีรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) เท่ากับ 2.69 บาท เพิ่มขึ้น 0.13 บาท หรือร้อยละ 5.1 ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผลมาจากการอ่อนค่าของเงินบาท เมื่อเทียบกับอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในปีก่อน

- **รายได้ค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์**

รายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์ 6,060 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 157 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.7 เป็นผลจากมีความต้องการขนส่งสินค้าทางอากาศเพิ่มขึ้นตามทิศทางการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก ทำให้ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.6 ประกอบกับรายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) เท่ากับ 9.37 บาท เพิ่มขึ้น 0.27 บาท หรือร้อยละ 3.0 โดยส่วนใหญ่เป็นผลจากการอ่อนค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในปีก่อน

รายได้กิจการอื่น ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจ ได้แก่ การบริการภาคพื้น ครีวการบิน และการบริการคลังสินค้า และรายได้จากกิจการอื่นๆ รวมจำนวน 2,160 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาส 2 ปีก่อนจำนวน 238 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากหน่วยธุรกิจส่วนใหญ่มีรายได้ลดลงจากเที่ยวบินสายการบินลูกค้าที่ลดลง นอกจากนี้ยังมีรายได้จากการซ่อมบำรุงอุปกรณ์อากาศยานลดลง ทั้งในส่วนที่ให้บริการสายการบินอื่น และหน่วยงานของรัฐ และรายได้จากการให้เช่าเครื่องบินและการให้บริการซ่อมบำรุงแก่บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ลดลง

รายได้อื่น มีจำนวน 659 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 654 ล้านบาท หรือร้อยละ 49.8 เนื่องจากปีก่อนมีกำไรจากรายการแทนการจำหน่าย 722 ล้านบาท หากไม่รวมกำไรดังกล่าวในไตรมาสนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีรายได้อื่นเพิ่มขึ้น 68 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจาก

- **รายได้อื่น ๆ** จำนวน 597 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 144 ล้านบาท หรือร้อยละ 31.8 เนื่องจากได้รับเงินคืนส่วนลดค่าธรรมเนียมในการขึ้น-ลงของอากาศยานจากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ตามโครงการส่งเสริมผู้โดยสารการบินและสายการบิน จำนวน 104 ล้านบาท ประกอบกับมีรายได้จากการให้บริการอื่นของฝ่ายซ่อมบำรุงอากาศยานเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม ปีก่อนมีการรับรู้ค่าธรรมเนียมสนามบินที่เรียกเก็บจากผู้โดยสาร แต่สายการบินอื่นหรือประเทศที่บริษัทฯ ขนส่งผู้โดยสารไปไม่ได้เรียกเก็บมาเกินกว่า 3 ปี ในขณะที่ปีนี้ไม่มี

- **ดอกเบี้ยรับ**จำนวน 62 ล้านบาท ลดลง 76 ล้านบาท หรือร้อยละ 55.1 เนื่องจากมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเฉลี่ยต่ำกว่าช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน

กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 1,008 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Gain) 762 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการปรับยอดเงินกู้คงเหลือที่เป็นเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวดแล้ว และกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Gain) 246 ล้านบาท

ค่าใช้จ่าย

ในไตรมาส 2 ปี 2557 **บริษัทฯ และบริษัทย่อย** มีค่าใช้จ่ายรวม 52,339 ล้านบาท ลดลง 748 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.4 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ตารางแสดงค่าใช้จ่าย – งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	เม.ย.-มิ.ย.					
	2557	% ของ	2556	% ของ	เปลี่ยนแปลง	
		ค่าใช้จ่าย		ค่าใช้จ่าย	ล้านบาท	%
	รวม	รวม	รวม			
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน						
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	18,717	35.8	18,453	34.8	+264	+1.4
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	7,768	14.8	8,742	16.5	-974	-11.1
ค่าบริการการบิน	5,180	9.9	5,227	9.9	-47	-0.9
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	1,457	2.8	1,459	2.7	-2	-0.1
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	3,051	5.8	3,237	6.1	-186	-5.7
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	5,151	9.8	4,987	9.4	+164	+3.3
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	1,502	2.9	1,189	2.2	+313	+26.3
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	1,927	3.7	2,245	4.2	-318	-14.2
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	1,932	3.7	2,184	4.1	-252	-11.5
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	120	0.2	169	0.3	-49	-29.0
ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น	2,352	4.5	2,100	4.0	+252	+12.0
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	49,157	93.9	49,992	94.2	-835	-1.7
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน	1,214	2.3	1,404	2.6	-190	-13.5
ต้นทุนทางการเงิน	1,652	3.2	1,523	2.9	+129	+8.5
ส่วนแบ่งขาดทุน (กำไร) จากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	48	0.1	(166)	(0.3)	+214	+128.9
ค่าใช้จ่ายอื่นๆ	268	0.5	334	0.6	-66	-19.8
รวมค่าใช้จ่าย	52,339	100.0	53,087	100.0	-748	-1.4

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน 49,157 ล้านบาท ลดลง 835 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.7 โดยมีค่าใช้จ่ายที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่

- ค่าน้ำมันเครื่องบิน 18,717 ล้านบาท ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 35.8 ของค่าใช้จ่ายรวม เพิ่มขึ้น 264 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.4 สาเหตุหลักเป็นผลจากการอ่อนค่าของเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐทำให้ค่าน้ำมันเมื่อคิดเป็นเงินบาทเพิ่มขึ้น ประกอบกับราคาน้ำมันเฉลี่ยสูงขึ้นอีกด้วย ถึงแม้ว่าปริมาณการใช้น้ำมันเครื่องบินจะลดลงถึงร้อยละ 6.9 ก็ตาม นอกจากนี้ จากการดำเนินการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ ทำให้สามารถลดภาระค่าน้ำมันลงได้ 520 ล้านบาท

- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายบุคลากร ผลประโยชน์พนักงาน ค่าตอบแทนผู้บริหาร และค่าตอบแทนกรรมการ มีจำนวนรวม 7,768 ล้านบาท ลดลง 974 ล้านบาท หรือร้อยละ 11.1 สาเหตุหลักจากการตั้งสำรองเงินรางวัลประจำปีในปีที่ไม่มีการตั้งสำรอง ในขณะที่ปีก่อนตั้งสำรองไว้ประมาณ 380 ล้านบาท การใช้โครงสร้างภาษีบุคคลธรรมดาใหม่ ที่มีการปรับลดอัตราภาษีบุคคลธรรมดา ทำให้ภาษีเงินได้พนักงานต่ำกว่าปีก่อน นอกจากนี้ จากการดำเนินมาตรการลดค่าใช้จ่าย ทำให้สามารถลดค่าล่วงเวลาได้ถึง 40% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน ประกอบด้วย ค่าบริการการบิน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ และค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน รวมจำนวน 9,688 ล้านบาท ลดลง 235 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.4 มีสาเหตุหลักเกิดจากการปริมาณการผลิตลดลง ถึงแม้ว่าการอ่อนค่าของเงินบาท จะทำให้ค่าใช้จ่ายที่คำนวณเป็นเงินบาทสูงขึ้นก็ตาม

- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย 5,151 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 164 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.3 เป็นผลมาจากการรับมอบเครื่องบินเพิ่มขึ้นในช่วงไตรมาส 2 ปี 2556 ถึงไตรมาส 2 ปี 2557 จำนวน 4 ลำ

- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ 1,502 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 313 ล้านบาท หรือร้อยละ 26.3 เป็นผลมาจากการรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงานในช่วงไตรมาส 2 ปี 2556 ถึงไตรมาส 2 ปี 2557 จำนวน 13 ลำ ประกอบกับการอ่อนค่าของเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐทำให้ค่าใช้จ่ายที่คำนวณเป็นเงินบาทสูงขึ้นเล็กน้อย อย่างไรก็ตามมีการส่งคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงานจำนวน 5 ลำ

- ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น ได้แก่ ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและการโฆษณา ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย และค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น ๆ รวม 6,331 ล้านบาท ลดลง 367 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.5 ส่วนใหญ่เป็นผลมาจากปริมาณการผลิตและปริมาณการขนส่งลดลง อย่างไรก็ตาม ในไตรมาสนี้มีการตั้งสำรองค่าเพื่อหนี้สงสัยจะสูญเพิ่มขึ้นในขณะที่ปีก่อนปรับลดลง ทำให้มีค่าใช้จ่ายดำเนินงานสูงขึ้น 177 ล้านบาท

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน รวมจำนวน 1,214 ล้านบาท ลดลง 190 ล้านบาท ประกอบด้วย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ 95 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 23 ล้านบาท และผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน 1,119 ล้านบาท ลดลง 213 ล้านบาท โดยในปีนี้เป็นารับรู้ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบิน A300-600 จำนวน 2 ลำ

ต้นทุนทางการเงิน 1,652 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 129 ล้านบาท หรือร้อยละ 8.5 เป็นผลมาจากเงินกู้ยืมระยะสั้นและหนี้สินระยะยาว (หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน เงินกู้ยืมระยะยาว และหุ้นกู้) ณ สิ้นไตรมาส 2 เพิ่มขึ้นจากไตรมาส 2 ปีก่อน 6,426 ล้านบาท ประกอบกับผลจากการอ่อนค่าของเงินบาททำให้ค่าใช้จ่ายที่คำนวณเป็นเงินบาทเพิ่มขึ้น ถึงแม้ว่าอัตราดอกเบี้ยจะลดลงก็ตาม นอกจากนี้ในไตรมาสนี้ยังมีการตัดจ่ายค่าธรรมเนียมค่าประกันเงินกู้ซื้อเครื่องบิน A340-500 3 ลำ จำนวน 95 ล้านบาท เนื่องจากได้ชำระคืนเงินกู้เต็มจำนวนแล้ว

ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม 48 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีกำไร 166 ล้านบาท สาเหตุหลักจากการรับรู้ผลขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) จำนวน 63 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนได้กำไร 128 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังได้รับส่วนแบ่งกำไรขาดทุนจากบริษัทร่วมอื่นๆ โดยมีรายละเอียดดังนี้

- บริษัท โรงแรมรอยัลลอคคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) ขาดทุน 11 ล้านบาท ขาดทุนเพิ่มขึ้น 9 ล้านบาท
- บริษัท คอนมือง อินเทอร์เน็ตเซ็นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด กำไร 4 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3 ล้านบาท
- บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) กำไร 12 ล้านบาท ลดลง 19 ล้านบาท
- บริษัท คริวการบินภูเก็ต จำกัด กำไร 9 ล้านบาท ลดลง 5 ล้านบาท
- บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด กำไร 1 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 6 ล้านบาท

สรุปผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ครึ่งปีแรกของปี 2557 (1 มกราคม - 30 มิถุนายน 2557)

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance)

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มิ.ย.			
	2557	2556	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้จากการขายหรือการให้บริการ	92,300	103,105	-10,805	-10.5
หัก ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	100,919	101,562	-643	-0.6
กำไร(ขาดทุน)จากการขายหรือการให้บริการ	(8,619)	1,543	-10,162	-658.6
บวก รายได้อื่น	1,107	2,443	-1,336	-54.7
หัก ค่าใช้จ่ายอื่น	399	59	+340	+576.3
หัก ต้นทุนทางการเงิน	3,075	2,932	+143	+4.9
กำไร(ขาดทุน)ก่อนอัตราแลกเปลี่ยนฯ ภาษีเงินได้ และค้อยค่า	(10,986)	995	-11,981	-
หัก ผลขาดทุนจากการค้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน	1,299	3,773	-2,474	-65.6
บวก กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	1,999	1,927	+72	+3.7
ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้	(10,286)	(851)	-9,435	-
ขาดทุนสุทธิ	(10,274)	(131)	-10,143	-
ขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(10,296)	(156)	-10,140	-
ขาดทุน ต่อหุ้น (บาท)	(4.72)	(0.07)	-4.65	-
EBITDA (ล้านบาท)	2,346	13,693	-11,347	-82.9
อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน (%)	(9.3)	1.5	-10.8	-10.8
EBITDA Margin (%)	2.5	13.3	-10.8	-10.8
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิต่อรายได้จากการขายหรือการให้บริการ (%)	(11.1)	(0.1)	-11.0	-11.0

หมายเหตุ : EBITDA = รายได้ (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน) – ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และผลขาดทุนจากการค้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน)

- บริษัทฯ และบริษัทย่อย ขาดทุนจากการดำเนินงาน 8,619 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีกำไร 1,543 ล้านบาท
 - รายได้จากการขายหรือการให้บริการลดลง 10,805 ล้านบาท หรือร้อยละ 10.5 โดยมีสาเหตุสำคัญจากสถานการณ์ความไม่สงบทางการเมืองในประเทศ และการแข่งขันในอุตสาหกรรมที่ทวีความรุนแรงขึ้น เป็นผลให้ปริมาณการขนส่งรวม (RTK) ลดลงถึงร้อยละ 9.4 อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้รับผลดีจากการอ่อนค่าของเงินบาท เมื่อเทียบกับปีก่อน ทำให้รายได้ส่วนใหญ่ซึ่งเป็นเงินตราต่างประเทศเมื่อแปลงเป็นเงินบาทเพิ่มขึ้นประมาณ ร้อยละ 4.2 โดยในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2557 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีรายได้จากค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกินลดลง 10,762 ล้านบาท หรือร้อยละ 12.5 สาเหตุสำคัญเนื่องจากปริมาณการขนส่งผู้โดยสารลดลง แต่มีรายได้จากผู้โดยสารต่อหน่วยสูงกว่าปีก่อน และรายได้จากหน่วยธุรกิจและกิจการอื่นลดลง 152 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.2 แต่รายได้ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์เพิ่มขึ้น 109 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.9 สาเหตุจากรายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วยสูงกว่าปีก่อน ถึงแม้ว่าปริมาณการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์จะต่ำกว่าปีก่อนเล็กน้อย
 - ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานลดลง 643 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.6 ซึ่งต่ำกว่าอัตราการลดลงของปริมาณการผลิตรวมที่ลดลงร้อยละ 2.8 สาเหตุหลักมาจากการอ่อนค่าของเงินบาท ทำให้ค่าใช้จ่ายเมื่อคิดเป็นเงินบาทสูงขึ้น อย่างไรก็ตาม ค่าเสื่อมราคา และค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่สูงขึ้นเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน เป็นผลจากจำนวนเครื่องบินที่เพิ่มขึ้นจากแผนพัฒนาฝูงบินของบริษัทฯ
 - รายได้ (ค่าใช้จ่าย) อื่นสุทธิ ลดลง 1,676 ล้านบาท เนื่องจากในปี 2556 มีรายได้จากกำไรจากรายการแทนการจำหน่าย 722 ล้านบาท กำไรจากการเปลี่ยนสภาพเงินลงทุน 298 ล้านบาท นอกจากนี้ ดอกเบี้ยรับต่ำกว่าปีก่อน 124 ล้านบาทจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดที่ลดลง ประกอบกับส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนบริษัทร่วมลดลงจากปีก่อน 405 ล้านบาท โดยสาเหตุหลักจากเงินลงทุนในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) และบริษัท โรงแรมรอยัลออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) ที่ปีนี้ขาดทุน ในขณะที่ปีก่อนมีกำไร
 - ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน 1,299 ล้านบาท ลดลง 2,474 ล้านบาท
 - กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 1,999 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 72 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.7
 - ขาดทุนสุทธิ 10,274 ล้านบาท ขาดทุนเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 10,143 ล้านบาท โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 10,296 ล้านบาท
 - ขาดทุนต่อหุ้น 4.72 บาท เปรียบเทียบกับปีก่อนที่ขาดทุนต่อหุ้น 0.07 บาท
 - กำไรจากการดำเนินงานก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย และผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน (EBITDA) เท่ากับ 2,346 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 11,347 ล้านบาท หรือร้อยละ 82.9
 - EBITDA Margin ร้อยละ 2.5 ลดลงจากปีก่อนที่เท่ากับร้อยละ 13.3

ตารางแสดงข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ (Operating Performance) การบินไทย และสายการบินไทยสมายล์ แอร์เวย์

		ม.ค.-มิ.ย.		อัตรา
		2557	2556	เปลี่ยนแปลง
ปริมาณการผลิตรวม	(ล้านต้น-กิโลเมตร)	6,057	6,234	-2.8%
ปริมาณการขนส่งรวม	(ล้านต้น-กิโลเมตร)	3,767	4,156	-9.4%
อัตราส่วนการบรรทุก	(%)	62.2	66.7	-4.5
รายได้รวมทั้งระบบเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ต้น-กม.)	22.98	23.27	-1.2%
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	9.04	10.79	-16.2%
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	40,823	41,957	-2.7%
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	27,303	31,534	-13.4%
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	66.9	75.2	-8.3
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-ก.ม.)	2.72	2.67	+1.9%
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านต้น-กิโลเมตร)	2,381	2,458	-3.1%
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านต้น-กิโลเมตร)	1,254	1,261	-0.6%
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	52.7	51.3	+1.4
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	315,286	324,864	-2.9%
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ต้น-กม.)	9.32	9.11	+2.3%
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	182,158	188,935	-3.6%

3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

รายจ่ายลงทุน

ในไตรมาส 2 ปี 2557 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 2,041 ล้านบาท ลดลงจากงวดเดียวกันของปี 2556 จำนวน 3,839 ล้านบาท โดยสาเหตุหลักเกิดจากในไตรมาสนี้ไม่มีการรับมอบเครื่องบินในขณะไตรมาส 2 ของปีก่อนมีการรับมอบเครื่องบิน A330-300 จำนวน 1 ลำ ทั้งนี้รายจ่ายลงทุนส่วนใหญ่เป็นการจัดหาเครื่องบินใหม่ 1,777 ล้านบาท ส่วนหนึ่งเป็นการจ่ายเงินล่วงหน้าค่าเครื่องบินและเครื่องยนต์ที่จะรับมอบระหว่างปี 2557 - 2561 นอกจากนี้มีการลงทุนในสินทรัพย์ถาวรอื่นๆ อีกเป็นเงิน 264 ล้านบาท และเมื่อรวมกับรายจ่ายลงทุนในไตรมาส 1 ของปี 2557 ซึ่งมีจำนวน 5,440 ล้านบาท ทำให้งวด 6 เดือนแรกปี 2556 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุนรวม 7,481 ล้านบาท

ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มิ.ย.	
	2557	2556
เครื่องบิน	6,999	16,289
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	482	592
รวม	7,481	16,881

การจัดหาเงินทุน

จากผลขาดทุนจากการดำเนินงานที่ผ่านมาได้ส่งผลกระทบต่อกระแสเงินสดจากการดำเนินงานที่ลดลงอย่างมีสาระสำคัญ บริษัทฯ จำเป็นต้องเบิกใช้วงเงินสินเชื่อหมุนเวียน (Committed Revolving Credit Line) เพื่อรักษาสภาพคล่องทางการเงินให้บริษัทฯ มีกระแสเงินสดหมุนเวียนสำหรับการดำเนินธุรกิจอย่างเพียงพอ สามารถดำเนินโครงการลงทุนที่ได้ผูกพันไว้แล้ว ในขณะที่อยู่ระหว่างการปรับปรุงแผนธุรกิจเพื่อให้ผลประกอบการปรับตัวดีขึ้นในอนาคต

ในไตรมาส 2 ของปี 2557 บริษัทฯ ได้กู้ยืมเงินระยะยาวและเบิกใช้วงเงินสินเชื่อหมุนเวียนทั้งสิ้น 14,000 ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. การจัดหาเงินกู้ระยะยาวระยะเวลา 5 ปี จากสถาบันการเงินในประเทศจำนวน 1,000 ล้านบาท
2. การเบิกใช้วงเงินสินเชื่อหมุนเวียนจากสถาบันการเงินในประเทศ จำนวน 13,000 ล้านบาท โดยได้ชำระคืนในระหว่างงวดจำนวน 4,000 ล้านบาท รวมกับเงินกู้ยืมระยะสั้น ณ สิ้นไตรมาส 1 ของปี 2557 จำนวน 4,000 ล้านบาท คงเหลือเป็นเงินกู้ยืมระยะสั้น ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 จำนวน 13,000 ล้านบาท

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มิ.ย.	
	2557	2556
เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมดำเนินงาน	(2,283)	13,695
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(4,032)	(5,589)
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงิน	5,177	7,190
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน และเงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น(ลดลง)	(167)	(405)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น(ลดลง)	(1,305)	14,891

ในงวด 6 เดือนแรกของปี 2557 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน บริษัทฯ มีเงินสดสุทธิจากการดำเนินงานลดลงจำนวน 15,978 ล้านบาท เนื่องจากผลการดำเนินงานขาดทุนสูงกว่าปีก่อน ประกอบกับการจัดหาเงินทุนเพิ่มเติมเพื่อนำมาใช้ในการดำเนินงานและการชำระคืนเงินกู้ที่ถึงกำหนดลดลงจากปีก่อน ถึงแม้ว่าจะมีเงินสดสุทธิใช้ไปในการลงทุนลดลงกว่าช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ก็ตาม เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่า เงินสด ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 เป็นจำนวน 1,305 ล้านบาท

เครื่องบิน

จากแผนการพัฒนาฝูงบินซึ่งได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการแข่งขัน การใช้เชื้อเพลิง ลดปริมาณการปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เพื่อร่วมรักษาสิ่งแวดล้อม ลดค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุง และการบริหารค่าใช้จ่ายในการจัดหาอุปกรณ์สนับสนุนของเครื่องบินแต่ละแบบ และค่าใช้จ่ายในการเก็บสำรองอะไหล่ โดยการจัดการเครื่องบินและเครื่องบินใหม่ในแบบเดียวกัน ซึ่งบริษัทฯ ได้กำหนดแผนการพัฒนาฝูงบิน โดยจะปลดระวางเครื่องบินเก่าควบคู่กับการจัดหาเครื่องบินใหม่ ทำให้ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีภาระผูกพันในการจัดหาเครื่องบินใหม่ ประกอบด้วยภาระในการซื้อเครื่องบินใหม่ระหว่างปี 2557-2561 จำนวน 14 ลำ ได้แก่ เครื่องบิน A320-200 จำนวน 5 ลำ A350-900XWB จำนวน 4 ลำ และ B777-300ER จำนวน 5 ลำ รวมเป็นเงิน 41,981 ล้านบาท และมีภาระผูกพันที่ต้องจ่ายค่าเช่าเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงานที่รับมอบแล้วในปัจจุบัน 29 ลำ และยังไม่ได้รับมอบอีก 17 ลำ รวมเป็นเงิน 154,087 ล้านบาท

ในไตรมาส 2 ของปี 2557 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบิน A320-200 ภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานจำนวน 2 ลำ ในเดือน พฤษภาคม และมิถุนายน 2557 และได้ปลดประจำการเครื่องบิน A300-600 จำนวน 2 ลำ เมื่อรวมกับเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 31 มีนาคม 2557 จำนวน 101 ลำ เป็นผลให้บริษัทฯ ยังคงมีเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงานจำนวน 101 ลำ เท่ากับ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557 แต่เพิ่มขึ้น 1 ลำเมื่อเทียบกับ ณ วันสิ้นงวดปี 2556 โดยมีรายละเอียดดังนี้

ประเภทเครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	เครื่องบินที่เป็นกรรมสิทธิ์ของบริษัทฯ	เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Financial Lease)	เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease)	เครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน		
					ณ วันที่ 30 มิ.ย.2557	เปลี่ยนแปลงจาก ณ วันที่ 31 ธ.ค.2556	รับมอบ(+)/ปลด(-) ภายใน ก.ค.-ธ.ค.2557
โบอิง 747-400	16	14	2	-	12		
โบอิง 777-300	6	6			6		
โบอิง 777-200ER	6	-	6		6		
โบอิง 777-200	8	6		2	8		
โบอิง 737-400	9	6		3	5		-3
โบอิง 777-300ER	9	-	1	8	9	+1	+2
โบอิง 787-8	-						+4
แอร์บัส 340-600	6		6		6		
แอร์บัส 340-500	4	4					
แอร์บัส 330-300	27	10	15	2	24	-2 ¹⁾	-2
แอร์บัส 320-200	14	-	-	14	14 ³⁾	+4	+3
แอร์บัส 380-800	6	2	4	-	6		
แอร์บัส 300-600	9	9	-	-	3	-2	-3
เอทีอาร์ 72	2	2	-	-			
เครื่องบินขนส่งสินค้าโบอิง 747-400	2	2			2		
รวม	124	61²⁾	34	29	101	+1	+1

หมายเหตุ : 1) ไม่รวมเครื่องบินแอร์บัส 330-300 1 ลำ ที่ไม่ได้นับรวมเป็นเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน ณ 31 ธันวาคม 2556 เนื่องจาก

จอดรอการประเมินความเสียหาย

2) รวมเครื่องบินที่ปลดระวาง 23 ลำ ที่อยู่ระหว่างรอการขาย

3) รวมเครื่องบินที่โอนสิทธิการเช่า 9 ลำ ไปให้ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

สินทรัพย์

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมทั้งสิ้น 300,055 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2556 จำนวน 7,030 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.3 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม			
	30 มิ.ย. 2557		31 ธ.ค. 2556	
	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์รวม
สินทรัพย์หมุนเวียน				
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	10,453	3.5	11,758	3.8
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้ขาย	8,861	2.9	7,197	2.3
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	37,146	12.4	39,530	12.9
สินทรัพย์หมุนเวียน	56,460	18.8	58,485	19.0
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์				
เครื่องบินและเครื่องขนค้อะไหล่จ่ายล่วงหน้า	17,715	5.9	17,986	5.8
เครื่องบิน	57,828	19.3	64,091	20.9
เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า	125,428	41.8	124,091	40.4
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	12,827	4.3	12,504	4.1
งานระหว่างทำ	1,200	0.4	1,113	0.4
ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุง	6,543	2.2	6,711	2.2
เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	4,928	1.6	4,953	1.6
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	226,469	75.5	231,449	75.4
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ	17,126	5.7	17,151	5.6
รวมสินทรัพย์	300,055	100.0	307,085	100.0

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 56,460 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 18.8 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2556 จำนวน 2,025 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.5 โดยมีรายการที่ลดลงหรือเพิ่มขึ้นอย่างมีสาระสำคัญได้แก่

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง 1,305 ล้านบาท สาเหตุสำคัญเป็นผลมาจากผลขาดทุนจากการดำเนินงานในงวดหกเดือนแรกของปี 2557 ทำให้มีเงินสดใช้ไปในการดำเนินงานจำนวน 2,283 ล้านบาท ประกอบกับเงินสดใช้ไปการลงทุนซึ่งรวมถึงการรับมอบและการจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องบินเป็นจำนวน 4,032 ล้านบาท ในขณะที่มีการจัดหาเงินทุนสุทธิเพียง 5,177 ล้านบาท

- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ ลดลง 2,384 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจาก ลูกหนี้การค้าลดลง 1,528 ล้านบาท จากยอดขายที่ลดลง ประกอบกับบริษัทฯ มีความสามารถในการบริหารระยะเวลาเรียกเก็บหนี้จากลูกหนี้การค้าได้เร็วขึ้น โดยมีระยะเวลาการเก็บหนี้เฉลี่ยลดลงจาก 31 วัน ในงวดหกเดือนแรกของปี 2556 เป็น 29 วัน ในงวดเดียวกันของปีนี้ ซึ่งต่ำกว่าระยะเวลาการให้สินเชื่อโดยปกติของบริษัทฯ

บริษัทฯ มียอดลูกหนี้การค้า ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 และ 31 ธันวาคม 2556 แยกตามอายุหนี้ที่ค้างชำระ (Aging) ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	30 มิ.ย.2557	31 ธ.ค.2556
ระยะเวลาค้างชำระ		
ไม่เกิน 6 เดือน	11,956	13,512
เกินกว่า 6 เดือน - 1 ปี	273	358
เกินกว่า 1 ปี - 2 ปี	400	350
เกินกว่า 2 ปี	708	1,309
รวม	13,337	15,529
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(1,225)	(1,889)
ลูกหนี้การค้า – สุทธิ	12,112	13,640

นอกจากนี้ ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าและเงินมัดจำลดลง 338 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการรับคืนเงินประกันการเช่าเครื่องบิน (Security Deposit) ของเครื่องบินเช่าดำเนินงานที่ครบกำหนดส่งคืน

- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายเพิ่มขึ้น 1,664 ล้านบาท เป็นผลมาจากการปลดระวางเครื่องบินเพื่อรอขายในงวดหกเดือนแรกของปี 2557 รวม 5 ลำ ประกอบด้วย เครื่องบิน A330-300 จำนวน 3 ลำ ในไตรมาสที่ 1 และ A300-600 จำนวน 2 ลำในไตรมาสนี้

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์สุทธิ มีจำนวน 226,469 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 75.5 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2556 เป็นจำนวน 4,980 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.1 โดยมีสาเหตุหลักมาจาก

- เครื่องบินและเครื่องบินต่ออะไหล่จ่ายล่วงหน้า มีจำนวน 17,715 ล้านบาท ลดลง 271 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการโอนเงินจ่ายล่วงหน้าของเครื่องบิน B777-300ER จำนวน 1 ลำ ที่รับมอบในไตรมาส 1 ของปี 2557 ไปเป็นเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงิน และโอนเงินจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องบินไปเป็นอุปกรณ์การบินหมุนเวียน ถึงแม้ว่าจะมีการจะมีการจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องบิน B777-300ER A350-900XWB และ A320-200 เพิ่มขึ้นก็ตาม

- เครื่องบิน มีจำนวน 57,828 ล้านบาท ลดลง 6,263 ล้านบาท เป็นผลจากการคิดค่าเสื่อมราคาซึ่งเกิดขึ้นตามปกติ และการโอนเครื่องบินที่ปลดระวาง จำนวน 5 ลำ ไปเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้ขาย ได้แก่ A330-300 จำนวน 3 ลำ และ A300-600 จำนวน 2 ลำ

- เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า มีจำนวน 125,428 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,337 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการรับมอบเครื่องบิน B777-300ER จำนวน 1 ลำ ในไตรมาส 1 ของปี 2557 ถึงแม้ว่าผลจากการคิดค่าเสื่อมราคาทำให้เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าลดลงก็ตาม

- อุปกรณ์การบินหมุนเวียน มีจำนวน 12,827 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 323 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการรับมอบเครื่องบินต่ออะไหล่เครื่องบินหมุนเวียนเพื่อรองรับเครื่องบินที่รับมอบเพิ่มขึ้น ถึงแม้ว่าผลจากการคิดค่าเสื่อมราคาทำให้สินทรัพย์ลดลงก็ตาม

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) ติดลบร้อยละ 2.4 เปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนที่เท่ากับร้อยละ 0.7 สาเหตุหลักที่ทำให้อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ในปีนี้ติดลบ เนื่องจากบริษัทฯ มีผลขาดทุนจากการดำเนินงาน

หนี้สิน

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 หนี้สินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย เท่ากับ 253,460 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 จำนวน 3,294 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.3 โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม			
	30 มิ.ย. 2557		31 ธ.ค. 2556	
	ล้านบาท	%ของ หนี้สินรวม	ล้านบาท	%ของ หนี้สินรวม
หนี้สินหมุนเวียน (รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี)	91,079	35.9	82,369	32.9
หนี้สินระยะยาว				
หุ้นกู้	37,600	14.8	37,400	15.0
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	61,823	24.4	63,319	25.3
เงินกู้ยืมระยะยาว	46,117	18.2	50,831	20.3
รวมหนี้สินระยะยาว	145,540	57.4	151,550	60.6
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	16,841	6.7	16,247	6.5
รวมหนี้สิน	253,460	100.0	250,166	100.0

หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 27,464 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 25.1 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวน 63,615 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ 31 ธันวาคม 2556 จำนวน 6,046 ล้านบาท หรือร้อยละ 10.5 สาเหตุหลักเกิดจาก

- เงินกู้ระยะสั้นเพิ่มขึ้น 13,000 ล้านบาท เป็นเงินกู้ยืมจากกิจการที่เกี่ยวข้องกันจำนวน 7,000 ล้านบาท โดยเป็นการกู้ยืมระยะสั้นจากธนาคารออมสิน และเป็นเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินอื่นๆ จำนวน 6,000 ล้านบาทเพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในบริษัทฯ
- ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายลดลง 2,819 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบินค้างจ่าย เช่น ค่าน้ำมันค้างจ่าย ค่าบริการการบินค้างจ่าย เป็นต้น ลดลงตามปริมาณการผลิตและปริมาณการขนส่งที่ลดลง
- เจ้าหนี้การค้าลดลง 1,150 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายที่ลดลงตามปริมาณการผลิตและปริมาณการขนส่งที่ลดลง
- หนี้สินหมุนเวียนอื่นๆ ลดลง 2,787 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักเกิดจากค่าธรรมเนียมภาษีสนามบินที่เรียกเก็บจากผู้โดยสารเพื่อนำส่งให้กับสายการบินอื่นหรือประเทศอื่นต่ำกว่าปีก่อน

หนี้สินระยะยาว (รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 27,464 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 68.3 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 173,004 ล้านบาท ลดลง 3,346 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 1.9 เป็นผลมาจากการจ่ายชำระคืนหนี้สินระยะยาว มากกว่าการจัดหาเงินกู้เพิ่ม ประกอบกับผลจากการแข็งค่าของเงินบาท ณ 30 มิถุนายน 2557 เมื่อเทียบกับ ณ สิ้นปี 2556 ทำให้หนี้สินระยะยาวเมื่อคิดเป็นเงินบาทมีจำนวนลดลง

ทั้งนี้ในงวดหกเดือนแรกของปี 2557 มีการจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวและหนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบินจำนวน 10,307 ล้านบาท และจ่ายชำระคืนหุ้นกู้ที่ครบกำหนดจำนวน 720 ล้านบาท ในขณะที่มีการจัดหาเงินกู้ระยะยาวเพิ่มขึ้นจำนวน 9,047 ล้านบาทประกอบด้วยเงินกู้ยืมระยะยาวเพื่อชำระค่าเช่าซื้อเครื่องบิน B777-300ER จำนวน 1 ลำ ประมาณ 4,847 ล้านบาท เงินกู้ระยะยาวจากสถาบันการเงินในประเทศ 1,000 ล้านบาท และการออกหุ้นกู้จำนวน 3,200 ล้านบาท เพื่อชำระคืนหุ้นกู้ที่ครบกำหนดไถ่ถอนในปี 2557 ชำระคืนหนี้เงินบาทตามสัญญาเงินกู้ปัจจุบัน และใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในบริษัทฯ

ณ สิ้นไตรมาส 2 ของปี 2557 บริษัทฯ มีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) เพิ่มขึ้นจาก 3.1 ณ 31 ธันวาคม 2556 เป็น 4.0 ณ สิ้นไตรมาส 2 ของปี 2557

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 46,595 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2556 จำนวน 10,324 ล้านบาท เป็นผลมาจากผลขาดทุนจากการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ทำให้อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity) ลดลงจากติดลบร้อยละ 0.2 ในงวดหกเดือนแรกของปี 2556 เป็นยอดติดลบร้อยละ 19.9 ในปีนี้

4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

ในครึ่งปีหลังของปี 2557 ภาพรวมของเศรษฐกิจโลกคาดว่าจะยังมีการฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง ถึงแม้ว่าจะอยู่ในระดับต่ำและเปราะบาง อย่างไรก็ตาม การเปลี่ยนแปลงในนโยบายทางการเงินของสหรัฐฯ และยุโรป รวมทั้งปัญหาความขัดแย้งระหว่างประเทศ โดยเฉพาะปัญหาความขัดแย้งระหว่างยูเครนและรัสเซีย ยังเป็นสถานการณ์ที่ต้องติดตามอย่างใกล้ชิด เนื่องจากอาจส่งผลกระทบต่อความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน ราคาน้ำมัน และมาตรการด้านความปลอดภัย ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ในส่วนของภาพรวมเศรษฐกิจไทย มีสัญญาณปรับตัวดีขึ้นในช่วงครึ่งปี โดยในส่วนของภาคการท่องเที่ยว มีการคาดการณ์ว่าไตรมาส 3 จะเริ่มฟื้นตัวจากปัจจัยสนับสนุนในช่วงที่ผ่านมา เช่นมีการประกาศเพิ่มวันหยุดช่วงวันแม่ การปราบปรามกลุ่มอิทธิพลตามแหล่งท่องเที่ยว การสร้างความเชื่อมั่นให้กับนักท่องเที่ยว และนักลงทุนต่างชาติ ซึ่งหากมีการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง คาดว่าไตรมาส 3 ไตรมาสที่ 4 จะมีนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม ในส่วนของอุตสาหกรรมการบินยังมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะสายการบินต้นทุนต่ำ ทำให้การแข่งขันทวีความรุนแรงขึ้น

ทั้งนี้ จากสถานการณ์ทางการเมืองที่ยืดเยื้อตั้งแต่ไตรมาสที่ 4 ของปี 2556 ประกอบกับการแข่งขันที่รุนแรงได้ส่งผลให้บริษัทฯ มีผลขาดทุนอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ ได้จัดทำแผนฟื้นฟูธุรกิจซึ่งได้ผ่านความเห็นชอบในหลักการจากคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2557 ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการพิจารณากลับรองแผนฟื้นฟูกิจการของบริษัทฯ ที่ได้ประชุมร่วมกันเมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2557 และจะประชุมอีกครั้งในวันที่ 18 สิงหาคม 2557 โดยในระยะเร่งด่วนได้เร่งดำเนินการจัดหาเงินกู้เพื่อรักษาสภาพคล่องทางการเงินโดยบริษัทฯ ได้หารือร่วมกับผู้แทนกระทรวงการคลังซึ่งประกอบด้วย เจ้าหน้าที่สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ และเจ้าหน้าที่สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ เพื่อพิจารณาแก้ไขปัญหาสภาพคล่องของบริษัทฯ เมื่อวันที่ 7 สิงหาคม 2557 โดยกระทรวงการคลังในฐานะผู้ถือหุ้นรายใหญ่จะให้การสนับสนุนในการจัดหาเงินทุนเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว และเพื่อให้บริษัทฯ สามารถดำเนินการตามแผนฟื้นฟูธุรกิจในช่วงครึ่งปีหลังของปี 2557 และ

ฟื้นฟูต่อเนื่องเป็นแผนระยะ 2 ปี ที่มุ่งให้ความสำคัญในการปรับสภาพคล่องทางการเงิน การเพิ่มรายได้ การลดต้นทุนและควบคุมค่าใช้จ่าย การบริหารความเสี่ยงทางธุรกิจ การบริหารงานในองค์กรและทรัพยากรบุคคลด้วยหลักธรรมาภิบาล การปรับเปลี่ยนระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และการบริหารจัดการข้อมูลสำหรับผู้บริหาร เพื่อรองรับวิกฤตการณ์ และสร้างความแข็งแกร่งให้กับองค์กรให้สามารถรับมือกับการแข่งขันที่รุนแรงและการเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมการบินในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถสร้างผลกำไรจากการดำเนินงานในอนาคตอย่างยั่งยืนต่อไป

ในครึ่งปีหลัง บริษัทฯ มีแผนจะรับมอบเครื่องบินรวม 9 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบิน B777-300ER จำนวน 2 ลำ A320-200 จำนวน 3 ลำ และ B787-8 ซึ่งเป็นเครื่องบินชนิดพิเศษ มีน้ำหนักเบาและสามารถประหยัดน้ำมันได้มากถึงร้อยละ 25 เมื่อเทียบกับรุ่นอื่นๆ จำนวน 4 ลำ และจะทยอยปลดเครื่องบินที่มีอายุใช้งานนานและเครื่องบินเช่าดำเนินงานที่หมดสัญญาเช่า รวม 8 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบิน A330-300 จำนวน 2 ลำ A300-600 จำนวน 3 ลำ และ B737-400 จำนวน 3 ลำ

ในส่วนของสายการบินไทยสมายล์จะให้บริการที่สนามบินดอนเมืองอีกแห่งหนึ่ง เพื่อเพิ่มความสะดวกและเป็นอีกทางเลือกหนึ่งให้ผู้โดยสารที่ใช้บริการเที่ยวบินภายในประเทศ โดยเริ่มให้บริการตั้งแต่วันที่ 8 สิงหาคม 2557 ใน 3 เส้นทางไป-กลับ ดอนเมือง-เชียงใหม่ ดอนเมือง-ขอนแก่น และดอนเมือง-ภูเก็ต

5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		ม.ค.-มิ.ย.	
		2557	2556
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)			
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	1.30	2.28
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)			
อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน	ร้อยละ	(9.34)	1.50
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ	ร้อยละ	(11.13)	(0.13)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	(19.85)	(0.19)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	(2.38)	0.66
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)			
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)	เท่า	3.99	2.65
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	0.76	4.67

ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

EBITDA หมายถึง รายได้ (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน) – ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิ)

EBITDA Margin = EBITDA / รายได้จากการขายหรือให้บริการ

อัตราส่วนสภาพคล่อง

= สินทรัพย์หมุนเวียน / หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี และรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้)

อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน (Operating Profit Margin)

= (รายได้จากการขายหรือให้บริการ-ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน)/รายได้จากการขายหรือให้บริการ

อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิต่อรายได้จากการขายและให้บริการ (Net Profit Margin)

= กำไร(ขาดทุน)สุทธิ / รายได้จากการขายหรือให้บริการ

อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity)

= กำไร(ขาดทุน)สุทธิ / ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Total Asset)

= กำไร(ขาดทุน)ก่อนหักดอกเบี้ยและภาษี / สินทรัพย์รวมเฉลี่ย

อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)

= (เงินกู้ยืมระยะสั้น+หนี้สินระยะยาวรวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) / ส่วนของผู้ถือหุ้น

อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย

= EBITDA / ดอกเบี้ยจ่าย