



สถานะการดำเนินงาน



สรุปปัญหา : ธุรกิจการบินประสบผลกระทบต่างๆ เช่น ปัญหาด้านการเมืองและโรคติดต่อ ซึ่งอาจเกิดปัญหาสภาพคล่องในระยะสั้นได้อีก

ข้อเสนอแนะ : ถึงแม้จะมีแผนแก้ปัญหาในระยะเร่งด่วนแล้ว แต่ บกท. ควรเร่งจัดทำแผนระยะกลาง เพื่อให้ บกท. สามารถแข่งขันได้ในระยะยาว และเป็นสายการบินแห่งชาติที่สนับสนุนการเป็นศูนย์กลางทางการบินของประเทศไทยในภูมิภาค

ข้อมูลทั่วไป

สังกัด : กระทรวงคมนาคม

ประธานกรรมการ : นายอำพน กิตติอำพน

กรรมการผู้แทน กค. : 1) นายสถิตย์ สัมพงษ์พันธ์

2) นายอารีพงศ์ ภู่ชอุ่ม

รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (DD) :

พลอากาศเอก ณรงค์ศักดิ์ สังกชพงศ์

CFO : .นางงามนิตย์ สมบัติพิบูลย์

จำนวนพนักงาน : 28,577 คน

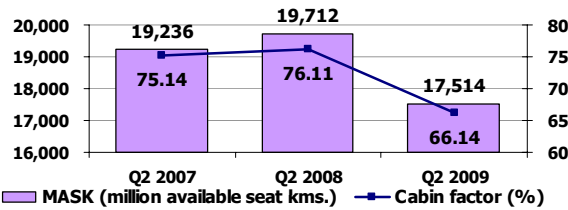
Website : www.thaiairways.com

“เป็นสายการบินที่ถูกคัดเลือกเป็นอันดับแรก ให้บริการดีเลิศด้วยเสน่ห์ไทย”

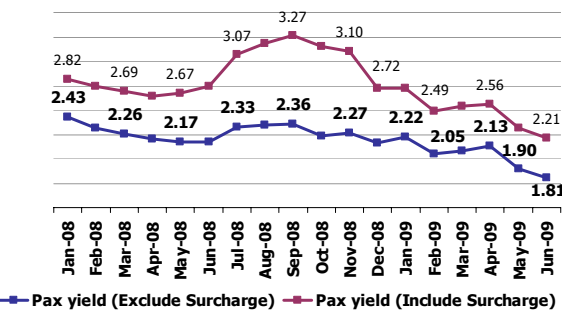
- บมจ. การบินไทย (บกท.) ได้จัดทำแผนการฟื้นฟูและปรับปรุงกิจการ เพื่อแก้ปัญหาการขาดสภาพคล่องและปรับปรุงการดำเนินงานให้สามารถเติบโตได้อย่างยั่งยืน คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบเมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2552 และอยู่ระหว่างการจัดทำแผนระยะกลางและระยะยาว
- บกท. ได้สรรหากรรมการผู้อำนวยการใหญ่แล้ว ได้แก่ นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันทน์ ซึ่งคาดว่าจะสามารถเข้าดำรงตำแหน่งได้ในเดือนตุลาคม 2552
- บกท. อยู่ระหว่างการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูระยะเร่งด่วนและปรับปรุงโครงสร้างองค์กรเพื่อให้เกิดความคล่องตัวตอบสนองการเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็วของธุรกิจสายการบิน
- บกท. มีผลขาดทุนสุทธิในไตรมาสที่ 2 ปี 2552 (Q2/52) จำนวน 5,403 ลบ. เนื่องจากกำลังการผลิต Yield และ Cabin Factor ที่ลดลงจากปัญหาโรคระบาด การชุมนุมทางการเมือง และเศรษฐกิจโลกที่ซบเซา ประกอบกับราคาน้ำมันในตลาดโลกเริ่มสูงขึ้นและมีผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน นอกจากนี้ ไตรมาสที่ 2 ของทุกปีจะเป็นช่วง low season ของธุรกิจสายการบิน ซึ่งมีเมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปี 51 บกท. มี EBITDA สูงกว่าเดิมกว่า 5 เท่า ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลจากราคาน้ำมันที่ลดลงและนโยบายการลดค่าใช้จ่ายที่ไม่ใช่ น้ำมันของ บกท. ซึ่ง ณ สิ้น Q2/52 ลดได้กว่า 9,000 ลบ. จากค่าใช้จ่ายที่ไม่ใช่ น้ำมันในปี 51
- บกท. มี Passenger และ Cargo Yield (ราคาขายเฉลี่ยต่อคน/ตันกิโลเมตร) ลดลงอย่างต่อเนื่อง ซึ่ง Yield ถือเป็นปัจจัยหลักในการทำกำไรของธุรกิจสายการบิน ดังนั้น บกท. ควรเร่งบริหารจัดการด้านการขายเพื่อเพิ่มและ/หรือรักษาระดับของ Yield

ข้อมูลด้านการดำเนินงาน

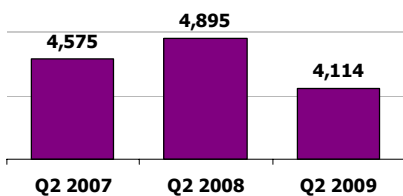
การให้บริการด้านการโดยสาร



Passenger yield (บาท)



จำนวนผู้โดยสาร (พันคน)



ที่มา : บกท.

ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

รายการ	2551	H1/52 (ม.ค.- มิ.ย. 52)	H1/51 (ม.ค.- มิ.ย. 51)	%Chg	Q2/52 (ก.ค.- มิ.ย. 52)	Q2/51 (ก.ค.- มิ.ย. 51)	%Chg (YoY)	Q1/52 (ม.ค.- มิ.ย. 52)	%Chg (QoQ)
งบดุล									
สินทรัพย์รวม	259,535	261,274	264,122	(1.1%)	9,136	7,113	28.4%	10,028	(8.9%)
เงินสด	7,494	9,136	7,113	28.4%	261,274	264,122	(1.1%)	260,351	0.4%
หนี้สิน	213,652	212,945	203,924	4.4%	212,945	203,924	4.4%	206,582	3.1%
ส่วนของผู้ถือหุ้น	45,882	48,329	60,199	(19.7%)	48,329	60,199	(19.7%)	53,769	(10.1%)
กำไร(ขาดทุน)สะสม	12,976	15,441	27,318	(43.5%)	15,441	27,318	(43.5%)	20,845	(25.9%)
งบกำไรขาดทุน									
รายได้รวม	198,069	78,717	106,710	(26.2%)	32,838	50,860	(35.4%)	45,879	(28.4%)
รายได้จากการดำเนินงาน	200,118	75,045	105,139	(28.6%)	34,362	50,294	(31.7%)	40,683	(15.5%)
ค่าใช้จ่ายรวม	216,183	73,074	111,135	(34.2%)	36,709	59,919	(38.7%)	36,366	0.9%
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	206,780	71,939	104,619	(31.2%)	36,196	54,745	(33.9%)	35,743	1.3%
EBITDA	13,619	13,352	10,572	26.3%	3,338	609	448.1%	10,014	(66.7%)
ค่าใช้จ่ายพนักงาน	30,607	13,594	15,909	(14.6%)	6,837	8,165	(16.3%)	6,757	1.2%
ค่าเสื่อมราคา/ค่าตัดจำหน่าย	20,281	10,245	10,052	1.9%	5,171	5,060	2.2%	5,073	1.9%
กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยน	(4,471)	2,788	(5,691)	N/A	(1,822)	(5,029)	(63.8%)	4,610	N/A
ดอกเบี้ยจ่าย	5,485	2,872	2,685	7.0%	1,423	1,307	8.9%	1,449	(1.8%)
ภาษีเงินได้นิติบุคคล	(2,285)	269	(111)	N/A	92	(1,128)	N/A	177	(47.7%)
กำไรสุทธิ	(21,379)	2,465	(7,038)	N/A	(5,403)	(9,254)	(41.6%)	7,869	N/A
อื่นๆ									
รายได้นำส่งรัฐ/เงินปันผล	1,951	0	1,951	(100.0%)	0	390	(100.0%)	0	0.0%
เงินอุดหนุนจากงบประมาณ	0	0	0	0.0%	0	0	0.0%	0	0.0%
งบลงทุน (เป็นนาม)	27,380	15,630	20,612		9,736	8,268		5,894	
งบลงทุนเบ็ดเตล็ด	22,968	14,411	12,799		8,895	5,086		5,516	
อัตราการเบิกจ่าย (%)	83.89%	92.20%	62.09%		91.36%	61.51%		93.59%	
อัตราส่วนทางการเงิน									
ROA (%) annualized	Neg.	1.9%	Neg.		Neg.	Neg.		313.9%	
ROE (%) annualized	Neg.	10.2%	Neg.		Neg.	Neg.		58.5%	
D/E (เท่า)	4.66	4.41	3.39		4.41	3.39		3.84	
Net Profit Margin	-10.8%	3.1%	-6.6%		-16.5%	-18.2%		17.2%	

ที่มา : งบการเงินของ บกท. และข้อมูลจากระบบ GF-MIS SOE



www.sepo.go.th

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) กระทรวงการคลัง

State Enterprise Review : รายงาน

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ประจำปี 2552

นโยบายของรัฐบาล

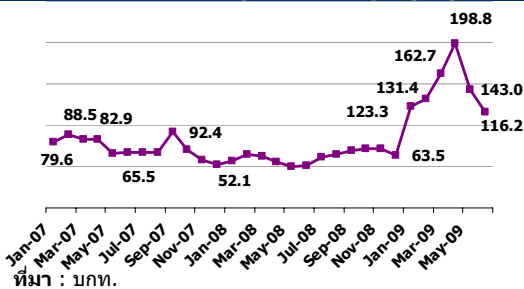
Statements of Direction

- พัฒนากลยุทธ์การแข่งขันในธุรกิจอุตสาหกรรมการบินให้สอดคล้องต่อสถานการณ์ สร้างผลตอบแทนและความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุนอย่างต่อเนื่อง

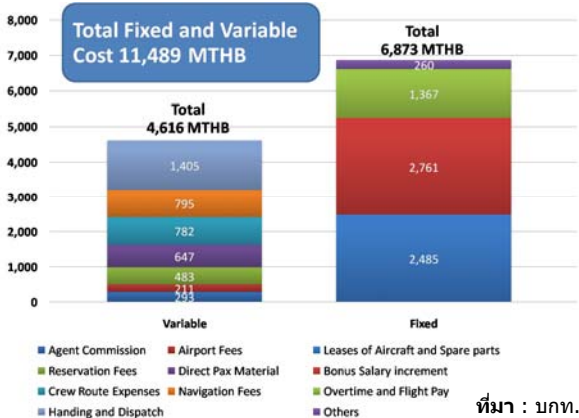
การดำเนินการตามนโยบายภาครัฐ

- รัฐบาลได้ให้ความสำคัญของปัญหาการขาดทุนของ บกท. ในฐานะสายการบินแห่งชาติ และได้กำหนดทิศทางให้การบินไทยแก้ไขปัญหาการขาดทุนดังกล่าวตามแนวทางปฏิบัติของบริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ โดยได้มีนโยบายผ่านตัวแทนของภาครัฐในคณะกรรมการบริษัทให้การบินไทยจัดทำแผนฟื้นฟูกิจการเพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทและส่งให้แก่ภาครัฐต่อไป ซึ่ง บกท. ได้ดำเนินการจัดทำแผนฟื้นฟูในระยะเร่งด่วนเสร็จสิ้นและส่งให้กระทรวงการคลังและกระทรวงคมนาคมรับทราบแล้ว เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2552 และคณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบแผนแล้วเมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2552

Fuel Surcharge Coverage (%)



แผนการลดค่าใช้จ่ายในปี 2552



วิเคราะห์ผลการดำเนินงาน

- ใน Q2/52 บกท. มีผลขาดทุนสุทธิเท่ากับ 5,403 ลบ. ลดลงจาก Q2/51 ที่ขาดทุนเท่ากับ 9,254 ลบ. ถึงแม้ว่าจะมีรายได้รวมลดลงจาก 50,860 ลบ. ใน Q2/51 เหลือเพียง 32,838 ลบ. โดยมีสาเหตุหลัก ดังนี้
 - ราคาน้ำมันลดลงอย่างมากทำให้ บกท. ลดค่าธรรมเนียมน้ำมัน (Fuel Surcharge) ราคาตัวโดยสาร อย่างไรก็ตาม Fuel Surcharge ที่ บกท. เก็บลดลงต่ำกว่าราคาน้ำมันที่ลดลง ทำให้รายได้ที่ลดลงต่ำกว่าค่าใช้จ่ายที่ลดลง
 - บกท. ได้เริ่มมาตรการลดค่าใช้จ่ายที่ไม่ใช่น้ำมันลง ซึ่งใน Q2/52 บกท. มีค่าใช้จ่ายที่ไม่ใช่น้ำมันต่ำกว่าใน Q2/51 4,328 ลบ.
 - ใน Q2/52 บกท. มีผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 1,822 ลบ. ในขณะที่ Q2/51 มีผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน 5,029 ลบ.
- นอกจาก บกท. ต้องลดกำลังการผลิตลงประมาณร้อยละ 13 ตามภาวะเศรษฐกิจที่ถดถอย และโรคระบาด Cabin factor ของ บกท. ยังคงลดลงต่ำกว่าร้อยละ 70 และมี Yield excluded Fuel Surcharge ลดลงต่ำกว่า 2 บาทต่อคนกิโลเมตร
- ในต้นปี 52 ราคาน้ำมันลดลงอย่างมาก แต่ด้วย บกท. ได้ทำ Hedging ไว้ในระดับที่ต่ำกว่าสายการบินอื่น ทำให้ บกท. สามารถเก็บค่า Fuel Surcharge ได้ในระดับที่สูงกว่าส่วนต่างราคาน้ำมันจริง แต่ราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้นใน Q2/52 ทำให้ Fuel Surcharge Coverage ลดลงอย่างมีสาระสำคัญ
- อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (D/E) ของ บกท. อยู่ในระดับสูงเมื่อเปรียบเทียบกับสายการบินอื่นๆ แต่ ณ สิ้น Q2/52 บกท. มี D/E สูงขึ้นจากสิ้น Q1/52 เนื่องจาก ผลขาดทุนและหนี้สินที่เพิ่มขึ้นใน Q2/52 ปัจจุบัน บกท. ได้รับวงเงินกู้เพิ่มเติมจากสถาบันการเงินต่างๆ ตามแผนฟื้นฟูระยะเร่งด่วนบางส่วนแล้ว
- บกท. อยู่ระหว่างการพัฒนาเครือข่ายของเส้นทางการบิน (Network Strategy) เพื่อที่จะสามารถพัฒนาฝูงบินที่เหมาะสมได้ในอนาคต และเกิดความชัดเจนในการตัดสินใจเกี่ยวกับการรับเครื่องบิน A380 ที่ได้สั่งจองไว้

ผลประเมินครึ่งปี 2552

ตัวชี้วัดที่สำคัญ	เป้าหมาย (ค่า 3)	ค่าจริง
ทางการเงิน		
1. Change in EVA (ลบ.)	-2,118	-3,833
2. EPS (บาทต่อหุ้น)	1.71	1.49
3. Net Passenger Yield	1.87	1.90
4. EBITDA (ลบ.)	30,857	12,338
ไม่ใช่ทางการเงิน		
1. Expense/RTK	1.0461	1.3539
2. Cabin factor	74.75	71.23
3. Aircraft availability	84.50	85.70
4. Fuel consumption/RTK	0.4006	0.4255

สรุปการดำเนินงานและข้อเสนอแนะ

สรุปการดำเนินงานโดยรวม

บกท. ดำเนินธุรกิจขนส่งผู้โดยสาร สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศทั้งในและระหว่างประเทศในฐานะสายการบินแห่งชาติ และมีกิจการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศในลักษณะหน่วยธุรกิจย่อย ได้แก่ การซ่อมบำรุงอากาศยาน การให้บริการภาคพื้น การบริการพาณิชย์ สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ และครัวการบิน

ข้อเสนอแนะในการปรับปรุง/พัฒนารัฐวิสาหกิจ

- จัดทำแผนฟื้นฟูกิจการระยะกลางที่ชัดเจนและเป็นรูปธรรม ทั้งในส่วนการเพิ่มรายได้จากการขาย การปรับโครงสร้างทางการเงิน และการปรับเส้นทางการบินที่เหมาะสมกับ บกท. รวมทั้ง แผนการจัดหาฝูงบิน ซึ่งถือเป็นการลงทุนที่สำคัญและมีมูลค่าสูงของธุรกิจการบิน

ผู้จัดทำ : นายพลจักร นิมรัฒนา
 กลุ่ม : ขนส่ง
 หัวหน้ากลุ่ม : นายสุรารักษ์ ซีร์จันทัก
 โทรศัพท์ : 0-2298-5880-9 ต่อ 6627
 วันที่จัดทำ : 31 สิงหาคม 2552