

## คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับไตรมาส 2 ปี 2558 สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2558 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

### 1. บทสรุปผู้บริหาร

ภาพรวมอุตสาหกรรมการบินโลกมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเติบโตขึ้นเกือบทุกภูมิภาค โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภูมิภาคตะวันออกกลาง และภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก จากข้อมูลสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ในช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน 2558 เปิดเผยปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศสูงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน 6.3% โดยมีปริมาณการผลิตสูงขึ้นจากปีก่อน 5.9% อัตราการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ย 79.0% ทั้งนี้ราคาน้ำมันที่ลดลงจากปีก่อน ประกอบกับเศรษฐกิจโลกที่เข้มแข็งขึ้น ราคาค่าบัตรโดยสารที่ลดลง และการขยายเส้นทางบินใหม่เพิ่มขึ้น เป็นตัวกระตุ้นให้เกิดผลดีต่อธุรกิจการขนส่งทางอากาศ อย่างไรก็ตาม การแข่งขันที่รุนแรงขึ้น และการปรับตัวให้เข้ากับสถานการณ์ความเปลี่ยนแปลงยังเป็นปัจจัยท้าทายสำคัญที่สายการบินทั่วโลกต้องเผชิญ

สำหรับอุตสาหกรรมการบินของไทย ถึงแม้มีหลายปัจจัยที่สนับสนุนการขยายตัวของอุตสาหกรรม แต่ผลการตรวจสอบขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization หรือ ICAO) ตามโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Program หรือ USOAP) เมื่อเดือนมีนาคม 2558 ที่พบข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัย (Significant Safety Concern : SSC) ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินของไทยอย่างมาก ซึ่งต้องเร่งรัดการดำเนินการแก้ไขตามที่ ICAO ระบุโดยด่วนเพื่อไม่ให้ปัญหาลุกลามและทวีความรุนแรงมากขึ้น

ในส่วนของการบินไทยยังคงรักษามาตรฐานด้านความปลอดภัยในระดับสูงมาโดยตลอด และได้รับการรับรองมาตรฐานสากลจากองค์กรด้านความปลอดภัยการบินในหลายประเทศ แต่จากการที่ประเทศต่างๆ ได้รับความประทับใจ ICAO โดยได้เพิ่มการตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยของการปฏิบัติการบินในทุกๆ ด้านของการบินไทย (Ramp Inspection, Station Audit and Base Audit) ซึ่งผลการตรวจสอบอยู่ในเกณฑ์ดี แสดงให้เห็นว่าการบินไทยยังคงรักษามาตรฐานด้านความปลอดภัยสูงสุด สำหรับกรณีที่หลายประเทศประกาศไม่ให้สายการบินจากประเทศไทยทำการบินในลักษณะ Charter Flight ไปยังประเทศนั้นๆ บริษัทฯ ได้รับผลกระทบในส่วนสัญญาบินในลักษณะ Charter Flight ไปยังเมืองที่ไม่ได้เป็นเส้นทางปกติของประเทศญี่ปุ่นเท่านั้น อย่างไรก็ตามผลกระทบดังกล่าวไม่มีนัยสำคัญต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ

ล่าสุดคณะกรรมการความปลอดภัยทางการบินของสหภาพยุโรป (European Aviation Safety Agency) ได้มีการประกาศในเว็บไซต์ในเรื่องต่างๆ แต่ไม่มีประเด็นเกี่ยวกับประเทศไทย ทำให้การบินไทยยังคงให้บริการเส้นทางบินสู่ทวีปยุโรปได้ตามปกติ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้เตรียมความพร้อมและป้องกันความเสี่ยง หากเกิดกรณีที่มีผลกระทบต่อการทำงาน โดยได้มีจัดเตรียมแผนรองรับ (Business Continuity Plan) ในทุกด้านไว้อย่างครบถ้วน

ในไตรมาส 2 ของปี 2558 บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามแผนปฏิรูปซึ่งขับเคลื่อนโดยกลยุทธ์หลัก 6 กลยุทธ์อย่างต่อเนื่องซึ่งเริ่มตั้งแต่ไตรมาสแรกของปี 2558 ประกอบด้วย การปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางบิน การปรับปรุงฝูงบิน การพาณิชย์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการหารายได้ การปรับปรุงการปฏิบัติการและต้นทุน การปรับปรุงโครงสร้างองค์กร และการจัดการกลุ่มธุรกิจ โดยมีกระบวนการติดตามผลอย่างใกล้ชิด ในช่วงไตรมาสนี้บริษัทฯ ได้หยุดทำการบินไปยังแฟรงก์เฟิร์ตสำหรับเที่ยวบินช่วงกลางวัน (Day Flight) ตั้งแต่ 1 พฤษภาคม 2558 ตามแผนการ

ปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางบินเพื่อลดการขาดทุน และปรับปรุงฝูงบิน (Fleet Strategy) โดยได้ปลดระวางเครื่องบิน 1 ลำ และรับมอบเครื่องบินใหม่ 2 ลำ ทำให้ฝูงบิน ณ 30 มิถุนายน 2558 มีจำนวน 94 ลำ

นอกจากนั้นยังจัดให้มีโครงการร่วมใจจากองค์กร (MSP) สำหรับพนักงานทั่วไป และโครงการ Golden Handshake สำหรับพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน เพื่อบริหารอัตรากำลังที่ได้รับผลกระทบจากการปรับลดเที่ยวบินและเส้นทางบิน ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อปรับปรุงโครงสร้างต้นทุนบุคลากร และลดภาระค่าใช้จ่ายในระยะยาว รวมทั้งช่วยให้สามารถบริหารโครงสร้างบุคลากร ทั้งด้านอายุ (Age Profile) สัดส่วน (Shape Profile) และจำนวนพนักงานบางระดับตำแหน่งงานที่มีศักยภาพได้อย่างสมดุล โดยมีผู้เข้าร่วมโครงการรวมทั้งสิ้น 1,401 คน

การฟื้นตัวของภาคการท่องเที่ยวไทย และการขยายตัวของนักท่องเที่ยวจีนจากการผ่อนคลายมาตรการเดินทางท่องเที่ยวต่างประเทศของทางการจีน ทำให้ในไตรมาส 2 ของปี 2558 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งทั้งสิ้น 5.07 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 19.7% ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้น 11.2% โดยมีปริมาณการผลิตผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้นเพียง 2.0% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 69.2% สูงกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อนซึ่งเฉลี่ย 63.5% สำหรับการขนส่งสินค้าได้รับผลกระทบจากการส่งออกหดตัว และการลดการผลิตจากการปลดประจำการเครื่องบินขนส่งสินค้า ทำให้ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ลดลงจากปีก่อน 22.6%

ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย สำหรับไตรมาส 2 ของปี 2558 ขาดทุนจากการดำเนินงานลดลงจากปีก่อน 2,805 ล้านบาท (45.9%) โดยมีรายได้รวมต่ำกว่าปีก่อน 1,557 ล้านบาท (3.6%) สาเหตุใหญ่เนื่องจากรายได้จากค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์ที่ลดลง 26.3% จากปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ที่ลดลง ในขณะที่ค่าใช้จ่ายรวมลดลง 4,362 ล้านบาท (8.8%) สาเหตุหลักเกิดจากราคาน้ำมันเฉลี่ยที่ลดลงทำให้ค่าน้ำมันลดลง

อย่างไรก็ตาม ในไตรมาสนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียว รวมจำนวน 7,827 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายผลตอบแทนพนักงานตามโครงการร่วมใจจากองค์กร (MSP) และ Golden Handshake ซึ่งเป็นการดำเนินการตามแผนปฏิรูปองค์กร จำนวน 3,722 ล้านบาท ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบินจำนวน 426 ล้านบาท และขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ จำนวน 3,679 ล้านบาท และมีต้นทุนทางการเงิน-สุทธิ จำนวน 1,409 ล้านบาท เป็นผลให้ไตรมาส 2 ของปี 2558 ขาดทุนสุทธิ 12,754 ล้านบาท โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ จำนวน 12,759 ล้านบาท ขาดทุนสูงกว่าปีก่อน 5,097 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 5.85 บาท เปรียบเทียบกับปีก่อนซึ่งขาดทุนต่อหุ้น 3.51 บาท

ทั้งนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีกำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียว (EBITDA) จำนวน 1,418 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุน 896 ล้านบาท โดยมี EBITDA Margin 3.4% เปรียบเทียบกับปีก่อนที่ติดลบ 2.1%

## 2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานไตรมาส 2 ปี 2558

งบการเงินรวมสำหรับไตรมาส 2 ของปี 2558 ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อย 5 บริษัท ได้แก่ 1) บริษัท ไทย-อะมาดิอุสเซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด 2) บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด 3) บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด 4) บริษัท ทัวร์เอ็องหลวง จำกัด และ 5) บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) – งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	เม.ย.-มิ.ย.			
	2558	2557	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
<b>รายได้รวม</b>	<b>41,807</b>	<b>43,364</b>	<b>-1,557</b>	<b>-3.6</b>
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	34,044	34,547	-503	-1.5
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	4,469	6,060	-1,591	-26.3
- รายได้ค่าบริการอื่นๆ	2,850	2,160	+690	+31.9
- อื่นๆ	444	597	-153	-25.6
<b>ค่าใช้จ่ายรวม</b>	<b>45,111</b>	<b>49,473</b>	<b>-4,362</b>	<b>-8.8</b>
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	14,934	18,717	-3,783	-20.2
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	30,177	30,756	-579	-1.9
<b>กำไร(ขาดทุน) จากการดำเนินงาน</b>	<b>(3,304)</b>	<b>(6,109)</b>	<b>+2,805</b>	<b>+45.9</b>
หัก ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ	1,409	1,590	-181	-11.4
หัก ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ตอบแทนตามโครงการ	3,722	-	+3,722	-
หัก ผลขาดทุนจากการซื้อขายของสินทรัพย์และเครื่องบิน	426	1,214	-788	-64.9
บวก กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(3,679)	1,008	-4,687	-465.0
กำไร(ขาดทุน)ก่อนภาษีเงินได้	(12,540)	(7,905)	-4,635	-58.6
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	(12,754)	(7,654)	-5,100	-66.6
<b>กำไร(ขาดทุน)สุทธิตัวส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่</b>	<b>(12,759)</b>	<b>(7,662)</b>	<b>-5,097</b>	<b>-66.5</b>
กำไร(ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	(5.85)	(3.51)	-2.34	-66.7
<b>ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ</b>				
EBITDA (ล้านบาท)	1,418	(896)	+2,314	+258.3
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	5.07	4.23	+0.84	+19.7
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	20,278	19,889	+389	+2.0
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านคน-กิโลเมตร)	14,042	12,626	+1,415	+11.2
อัตรส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	69.2	63.5	+5.8	+5.8
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/คน-ก.ม.)	2.38	2.69	-0.31	-11.4
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	830	915	-85	-9.3
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	483	625	-141	-22.6
อัตรส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (%)	58.3	68.3	-10.0	-10.0
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง (พันกก.)	130,366	157,131	-26,765	-17.0
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/ตัน-กม.)	8.76	9.38	-0.62	-6.6
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน (ชั่วโมง)	91,031	88,661	+2,370	+2.7
อัตรการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย (ชั่วโมง/ลำ/วัน)	11.0	10.0	+1.0	+10.0
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย				
1 USD : THB	33.2874	32.4539	+0.8335	+2.6
1 EUR : THB	36.8733	44.4757	-7.6025	-17.1
100 JPY : THB	27.4230	31.7764	-4.3534	-13.7
ราคาน้ำมันเฉลี่ย (USD/BBL)	78.79	126.89	-48.10	-37.9

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

: ในปี 2558 บริษัทฯ มีการเปลี่ยนแปลงค่าสถิติการคำนวณน้ำหนักเฉลี่ยผู้โดยสารรวมสัมภาระ (Free Baggage Allowance) จาก 90 กิโลกรัมต่อคน เป็น 100 กิโลกรัมต่อคน เพื่อให้ค่าสถิติของบริษัทฯ สามารถเปรียบเทียบกับอุตสาหกรรมการบินที่เปลี่ยนแปลง โดยได้ทำการปรับค่าสถิติของปี 2557 ให้เป็นฐานเดียวกันเพื่อการเปรียบเทียบ

## รายได้

ในไตรมาส 2 ของปี 2558 บริษัทฯ มีรายได้รวมลดลง 1,557 ล้านบาท (3.6%) โดยมีรายละเอียดของรายได้ ดังนี้

### • รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน

รายได้จากค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกิน ลดลง 503 ล้านบาท (1.5%) เป็นผลมาจาก

- รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) ลดลง 0.31 บาท (11.4%) สาเหตุหลักเกิดจากการแข่งขันที่รุนแรงในช่วงนอกฤดูกาลท่องเที่ยว รวมทั้งการปรับลดอัตราค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันตามราคาน้ำมันที่ลดลง และการแข็งค่าของเงินบาทโดยเฉพาะเมื่อเทียบกับสกุลเงินที่เป็นรายได้หลักได้แก่ ยูโร และเยน ทั้งนี้หากไม่รวมผลของอัตราแลกเปลี่ยนรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยจะลดลงประมาณ 7.4%

- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร เพิ่มขึ้น 11.2% คิดเป็นเงินประมาณ 3,800 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นในเส้นทางภูมิภาคเอเชียทุกเส้นทางซึ่งเป็นเส้นทางที่มีการแข่งขันสูงจากสายการบินต้นทุนต่ำทำการบินด้วยความถี่สูง โดยเฉพาะเส้นทางสายเหนือ และเส้นทางสายตะวันตก แต่ลดลงในเส้นทางข้ามทวีป ได้แก่ เส้นทางแอฟริกา เนื่องจากการหยุดบินในเส้นทางกรุงเทพฯ-โจฮันเนสเบิร์ก และเส้นทางยุโรป จากการปรับลดจำนวนเที่ยวบินเพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทาง และหยุดทำการบินในเส้นทางบินที่มีผลการดำเนินงานขาดทุน ในขณะที่บริษัทฯ มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 2.0% จากปีก่อนซึ่งเกิดความไม่สงบทางการเมือง ส่งผลให้อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 69.2% เพิ่มขึ้นจากปีก่อนซึ่งเฉลี่ย 63.5%

### • รายได้ค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์

รายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์ ลดลง 1,591 ล้านบาท (26.3%) เป็นผลจากปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) ลดลง 22.6% คิดเป็นเงินประมาณ 1,330 ล้านบาท ในขณะที่รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าประกันภัย) เท่ากับ 8.76 บาท ลดลง 0.62 บาท (6.6%) สาเหตุสำคัญเกิดจากรายได้ค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันลดลงตามราคาน้ำมันที่ลดลง นอกจากนี้ยังได้รับผลกระทบจากการนำเข้าและส่งออกลดลงจากการชะลอตัวของเศรษฐกิจคู่ค้าหลัก โดยเฉพาะญี่ปุ่น และจีน รวมถึงการตัดสิทธิประโยชน์ทางการค้า (GSP) ในทุกสินค้าที่ส่งไปยุโรป ในขณะที่มีปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ADTK) ต่ำกว่าปีก่อน 9.3% จากการปลดระวางเครื่องบิน B747 Freighter 2 ลำ เมื่อเดือนมีนาคม 2558 ส่งผลให้อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ย 58.3% ต่ำกว่าปีก่อนที่เฉลี่ย 68.3%

- รายได้บริการอื่นๆ ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจ ได้แก่การบริการภาคพื้น ครวการบิน และการบริการคลังสินค้า และรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่นๆ เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 690 ล้านบาท (31.9%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากทุกหน่วยธุรกิจสูงกว่าปีก่อนจากจำนวนเที่ยวบินของสายการบินลูกค้าและจำนวนผู้โดยสารสูงกว่าปีก่อน ประกอบกับรายได้จากการให้บริการซ่อมบำรุงเพิ่มขึ้นจากปีก่อน

- **รายได้อื่น** ลดลง 153 ล้านบาท (25.6%) สาเหตุหลักเกิดจากรายการพิเศษส่วนลดค่าธรรมเนียมในการขึ้น-ลงของอากาศยานจากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ในปี 2557

### ค่าใช้จ่าย

ในไตรมาส 2 ปี 2558 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวมลดลง 4,362 ล้านบาท (8.8%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- **ค่าน้ำมันเครื่องบิน** ลดลง 3,783 ล้านบาท (20.2%) สาเหตุหลักจากราคาน้ำมันเฉลี่ยต่ำกว่าปีก่อน 37.9% ถึงแม้เงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอ่อนค่าทำให้ค่าน้ำมันเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทเพิ่มขึ้น และมีค่าใช้จ่ายในการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน 2,486 ล้านบาท
- **ค่าใช้จ่ายดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน** ลดลง 579 ล้านบาท (1.9%) โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	เม.ย.-มิ.ย.					
	2558	% ของ	2557	% ของ	เปลี่ยนแปลง	
		ค่าใช้จ่าย		ค่าใช้จ่าย	ล้านบาท	%
		รวม		รวม		
<b>ค่าใช้จ่าย</b>						
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	7,591	25.2	7,768	25.3	-177	-2.3
ค่าบริการการบิน	4,766	15.8	5,180	16.8	-414	-8.0
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	1,290	4.3	1,457	4.7	-167	-11.5
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	3,424	11.3	3,051	9.9	+373	+12.2
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	4,632	15.3	5,151	16.7	-519	-10.1
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	2,132	7.1	1,502	4.9	+630	+41.9
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	1,786	5.9	1,927	6.3	-141	-7.3
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	2,274	7.5	1,932	6.3	+342	+17.7
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	158	0.5	120	0.4	+38	+31.7
ค่าใช้จ่ายอื่น	2,159	7.2	2,620	8.5	-461	-17.6
ส่วนแบ่งขาดทุน (กำไร) จากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	(35)	(0.1)	48	0.2	-83	-172.9
<b>ค่าใช้จ่ายดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน</b>	<b>30,177</b>	<b>100.0</b>	<b>30,756</b>	<b>100.0</b>	<b>-579</b>	<b>-1.9</b>

- **ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน** ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายบุคลากร ผลประโยชน์พนักงาน ค่าตอบแทนผู้บริหาร และกรรมการ ลดลง 177 ล้านบาท (2.3%) สาเหตุหลักเกิดจากจำนวนพนักงานที่ลดลงจากการเกษียณอายุและเข้าโครงการร่วมใจจากองค์กรสำหรับพนักงานที่มีปัญหาด้านสุขภาพในปี 2557

- **ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน** ประกอบด้วย ค่าบริการการบิน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ และค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป ลดลง 722 ล้านบาท (8.4%) สาเหตุหลักเนื่องจากการแข็งค่าของเงินบาทโดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อเทียบกับเงินสกุลยูโร เงินเยน และดอลลาร์ออสเตรเลีย ทำให้ค่าใช้จ่ายเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทลดลงจากปีก่อน

- ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน สูงกว่าปีก่อน 373 ล้านบาท (12.2%) สาเหตุหลักจากค่าซ่อมบำรุงของเครื่องยนต์ที่ใช้สำหรับเครื่องบิน 787-8 ที่รับมอบใหม่

- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ เพิ่มขึ้น 630 ล้านบาท (41.9%) เนื่องจากรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงานเพิ่มขึ้นในระหว่างปี 2557 และใน 6 เดือนแรกของปี 2558 รวมจำนวน 10 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบิน B787-8 จำนวน 5 ลำ และ A320-200 จำนวน 5 ลำ อย่างไรก็ตามมีการส่งคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงานในระหว่างปี 2557 และในหกเดือนแรกของปี 2558 จำนวน 3 ลำ

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา เพิ่มขึ้น 342 ล้านบาท (17.7%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายสำรองที่นิ่งเพิ่มขึ้นจากจำนวนผู้โดยสารที่สูงกว่าปีก่อน

นอกจากนี้ จากการพัฒนาระบบงานบัญชีรายได้ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์ (Cargo Revenue Accounting) ซึ่งเริ่มนำมาใช้ในเดือน สิงหาคม 2557 ทำให้การรับรู้รายได้ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์สามารถบันทึกแยกบัญชีรายได้และค่านายหน้า (Commission) ขณะที่ระบบงานเดิมบันทึกเป็นรายได้สุทธิ (รายได้หักค่านายหน้า) ซึ่งในปีนี้มีค่านายหน้า จำนวนประมาณ 97 ล้านบาท บันทึกไว้ในรายได้ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์ และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณาด้วยจำนวนที่เท่ากัน โดยไม่มีผลกับกำไรขาดทุน

- ค่าใช้จ่ายอื่น ลดลง 461 ล้านบาท (17.6%) มีสาเหตุสำคัญจากการควบคุมและปรับลดค่าใช้จ่ายอย่างเข้มงวดตามแผนปฏิรูปองค์กร ประกอบกับมีค่าใช้จ่ายหนี้สูญ และหนี้สงสัยจะสูญลดลง

ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม 35 ล้านบาท ในขณะที่งวดเดียวกันของปีก่อนมียอดขาดทุน 48 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากบริษัทร่วมส่วนใหญ่มีผลประกอบการดีขึ้น โดยมีรายละเอียดดังนี้

- บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) กำไร 39 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 27 ล้านบาท
- บริษัท โรงแรมรอยัลออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) กำไร 10 ล้านบาท ขณะที่ปีก่อนขาดทุน 11 ล้านบาท
- บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ขาดทุน 20 ล้านบาท ขาดทุนลดลง 43 ล้านบาท
- บริษัท คริวการบินภูเก็ต จำกัด มีกำไร 1 ล้านบาท ลดลง 7 ล้านบาท
- บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด ขาดทุน 1 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีกำไร 1 ล้านบาท
- บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเทล จำกัด กำไร 6 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1 ล้านบาท

ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ตอบแทนตามโครงการ จำนวน 3,722 ล้านบาท เป็นค่าตอบแทนในโครงการร่วมใจจากองค์กร (MSP) และ Golden Handshake ซึ่งเป็นการดำเนินการตามแผนปฏิรูปองค์กร

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน ลดลง 788 ล้านบาท (64.9%) ประกอบด้วย

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน ลดลง 807 ล้านบาท โดยในไตรมาส 2 ของปี 2558 มีการตั้งสำรองด้อยค่าเครื่องบิน A330-300 1 ลำ จำนวน 313 ล้านบาท ในขณะที่ช่วงเดียวกันของปีก่อนมีการรับรู้ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบิน A300-600 จำนวน 2 ลำ รวมจำนวน 1,120 ล้านบาท
- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์ เพิ่มขึ้น 19 ล้านบาท เนื่องจากการตั้งสำรองด้อยค่าอะไหล่ที่เสียหายและไม่สามารถซ่อมแซมได้สูงกว่าปีก่อน

ต้นทุนทางการเงิน -สุทธิ ลดลง 181 ล้านบาท (11.4%) สาเหตุหลักเกิดจากอัตราดอกเบี้ยเฉลี่ยในปีนี้ต่ำกว่าปีก่อน ประกอบกับการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุลหลักของหนี้สินระยะยาว ได้แก่เงินยูโร และเงินเยน ทำให้ค่าใช้จ่ายเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทมียอดลดลง

ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 3,679 ล้านบาท ประกอบด้วย ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Loss) 4,372 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการปรับยอดเงินกู้คงเหลือที่เป็นเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวด และกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Gain) 693 ล้านบาท

สรุปผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ครึ่งปีแรกของปี 2558 (1 มกราคม - 30 มิถุนายน 2558)

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance)

	ม.ค.-มิ.ย.			
	2558	2557	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
<b>รายได้รวม</b>	<b>93,373</b>	<b>93,274</b>	<b>+99</b>	<b>+0.1</b>
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	77,566	75,582	+1,984	+2.6
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	9,374	12,083	-2,709	-22.4
- รายได้การบริการอื่นๆ	5,638	4,635	+1,003	+21.6
- อื่นๆ	795	974	-179	-18.4
<b>ค่าใช้จ่ายรวม</b>	<b>90,935</b>	<b>101,318</b>	<b>-10,383</b>	<b>-10.2</b>
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	29,414	39,459	-10,045	-25.5
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	61,521	61,859	-338	-0.5
<b>กำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน</b>	<b>2,438</b>	<b>(8,044)</b>	<b>+10,482</b>	<b>+130.3</b>
<b>หัก</b> ต้นทุนทางการเงิน – สุทธิ	2,735	2,942	-207	-7.0
<b>หัก</b> ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ตอบแทนตามโครงการ	3,722	-	+3,722	-
<b>หัก</b> ผลขาดทุนจากการซื้อขายค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน	12,230	1,299	+10,931	+841.5
<b>บวก</b> กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	5,975	1,999	+3,976	+198.9
<b>กำไร(ขาดทุน)ก่อนภาษีเงินได้</b>	<b>(10,274)</b>	<b>(10,286)</b>	<b>+12</b>	<b>+0.1</b>
<b>กำไร(ขาดทุน)สุทธิ</b>	<b>(8,205)</b>	<b>(10,274)</b>	<b>+2,069</b>	<b>+20.1</b>
<b>กำไร(ขาดทุน)สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่</b>	<b>(8,218)</b>	<b>(10,296)</b>	<b>+2,078</b>	<b>+20.2</b>
กำไร(ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	(3.76)	(4.72)	+0.96	+20.3
<b>ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ</b>				
EBITDA (ล้านบาท)	12,335	2,346	+9,989	+425.8
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	10.69	9.04	+1.65	+18.3
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	42,147	40,823	+1,323	+3.2
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านคน-กิโลเมตร)	30,530	27,303	+3,227	+11.8
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	72.4	66.9	+5.5	+8.3
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/คน-ก.ม.)	2.50	2.72	-0.22	-8.1
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	1,818	1,863	-45	-2.4
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	1,079	1,254	-175	-13.9
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (%)	59.3	67.3	-8.0	-11.9
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง (พันก.)	282,134	315,286	-33,152	-10.5
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/ตัน-ก.ม.)	8.23	9.32	-1.08	-11.6

	ม.ค.-มิ.ย.			
	2558	2557	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน (ชั่วโมง)	189,594	182,159	+7,435	+4.1
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย (ชั่วโมง/ลำ/วัน)	10.9	10.3	+0.6	+5.8
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย				
1 USD : THB	32.9559	32.5629	+0.3930	+1.2
1 EUR : THB	36.8118	44.6138	-7.8020	-17.5
100 JPY : THB	27.4238	31.7747	-4.3509	-13.7
ราคาน้ำมันเฉลี่ย (USD/BBL)	77.88	128.36	-50.48	-39.3

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

: ในปี 2558 บริษัทฯ มีการเปลี่ยนแปลงค่าสถิติการคำนวณน้ำหนักเฉลี่ยผู้โดยสารรวมสัมภาระ (Free Baggage Allowance) จาก 90 กิโลกรัมต่อคน เป็น 100 กิโลกรัมต่อคน เพื่อให้ค่าสถิติของบริษัทฯ สามารถเปรียบเทียบกับอุตสาหกรรมการบินที่เปลี่ยนแปลง โดยได้ทำการปรับค่าสถิติของปี 2557 ให้เป็นฐานเดียวกันเพื่อการเปรียบเทียบ

งวดครึ่งปีแรกของปี 2558 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรจากการดำเนินงาน 2,438 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุน 8,044 ล้านบาท

- รายได้รวม เพิ่มขึ้น 99 ล้านบาท (0.1%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกินเพิ่มขึ้น 1,984 ล้านบาท (2.6%) เนื่องจากสถานการณ์ทางการเมืองมีเสถียรภาพมากขึ้นเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ถึงแม้ว่าภาพรวมเศรษฐกิจจะยังชะลอตัว และการแข่งขันในอุตสาหกรรมยังคงมีความรุนแรงอยู่ก็ตาม เป็นผลให้มีจำนวนผู้โดยสารเดินทางเข้า-ออกประเทศไทย ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามข้อมูลของกรมการขนส่งทางอากาศในเดือนมกราคม-มิถุนายน 2558 เพิ่มขึ้นจากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน 20.8% บริษัทฯ มีปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้นถึง 11.8% อย่างไรก็ตาม การแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับปีก่อน ซึ่งทำให้รายได้ส่วนใหญ่ซึ่งเป็นเงินตราต่างประเทศเมื่อแปลงเป็นเงินบาทลดลงประมาณ 4.4% และสภาพการแข่งขันที่รุนแรงในอุตสาหกรรม ทำให้รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) ลดลง 0.22 บาท (8.1%) แต่มีรายได้จากค่าธรรมเนียมขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์ลดลง 2,709 ล้านบาท (22.4%) สาเหตุจากทั้งรายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย และปริมาณการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ต่ำกว่าปีก่อน ในขณะที่รายได้การบริการอื่นๆ เพิ่มขึ้น 1,003 ล้านบาท (21.6%)

- ค่าใช้จ่ายรวม ลดลง 10,383 ล้านบาท (10.2%) สาเหตุใหญ่มาจากค่าน้ำมันเครื่องบินที่ลดลงประกอบกับการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุลหลักของค่าใช้จ่ายได้แก่ เงินยูโร เงินเยน และดอลลาร์ออสเตรเลีย ทำให้ค่าใช้จ่ายเมื่อคิดเป็นเงินบาทลดลง ถึงแม้ว่าเงินบาทจะอ่อนค่าเล็กน้อยเมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐฯ

- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ตอบแทนตามโครงการจำนวน 3,722 ล้านบาท ซึ่งเป็นค่าตอบแทนพนักงานในโครงการ MSP และGolden Handshake ตามแผนปฏิรูปองค์กร

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบินเพิ่มขึ้น 10,931 ล้านบาท จากการด้อยค่าเครื่องบินที่ปลดระวาง 9 ลำ

- กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ สูงกว่าปีก่อน 3,976 ล้านบาท (198.9%)



งวดครึ่งปีแรกของปี 2558 บริษัทฯ และบริษัทย่อย ขาดทุนลดลงจากปีก่อน 2,069 ล้านบาท โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 8,218 ล้านบาท ขาดทุนต่อหุ้น 3.76 บาท เปรียบเทียบกับปีก่อนที่ขาดทุนต่อหุ้น 4.72 บาท

EBITDA 6 เดือนแรกของปี 2558 เพิ่มขึ้น 9,989 ล้านบาท (425.8%) โดยมี EBITDA Margin 13.2% เพิ่มขึ้นจากปีก่อนที่เท่ากับ 2.5%

### 3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

#### ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน - เฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มิ.ย.	
	2558	2557
เครื่องบิน	8,791	6,999
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	367	482
<b>รวม</b>	<b>9,158</b>	<b>7,481</b>

ในไตรมาส 2 ของปี 2558 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 4,393 ล้านบาท ดังนี้

- การลงทุนในเครื่องบิน จำนวน 4,272 ล้านบาท ประกอบด้วย รายจ่ายเพื่อการรับมอบเครื่องบิน B777-300ER จำนวน 1 ลำ และรายจ่ายที่เกี่ยวข้องกับเครื่องบินที่รับมอบแล้วรวมจำนวน 3,365 ล้านบาท การจ่ายเงินล่วงหน้าค่าเครื่องบินและเครื่องบินที่จะรับมอบระหว่างปี 2558 – 2561 จำนวน 805 ล้านบาท และการซื้ออะไหล่เครื่องบินหมุนเวียนและเครื่องบินต่ออะไหล่จำนวน 102 ล้านบาท

- การลงทุนในสินทรัพย์ถาวรอื่น ๆ จำนวน 121 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในอุปกรณ์สนับสนุนการให้บริการภาคพื้น

ทั้งนี้ เมื่อรวมกับรายจ่ายลงทุนในไตรมาส 1 ของปี 2558 ซึ่งมีจำนวน 4,765 ล้านบาท ทำให้งวดหกเดือนแรกของปี 2558 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุนรวม 9,158 ล้านบาท

#### การจัดหาเงินทุน

ในงวดหกเดือนแรกของปี 2558 บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดหาเงินทุนรวมทั้งสิ้น 30,982 ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. การจัดหาเงินกู้ระยะยาวด้วยวิธีการเช่าซื้อ โดยใช้เครื่องบินเป็นหลักทรัพย์ค้ำประกัน เพื่อชำระค่าเครื่องบินเป็นจำนวนประมาณ 11,597 ล้านบาท โดยในช่วงไตรมาสที่ 1 มีการจัดหาเงินกู้สำหรับเครื่องบิน B777-300ER จำนวน 1 ลำ เป็นเงิน 137 ล้านบาท หรือประมาณ 5,140 ล้านบาท และ A320-200 จำนวน 1 ลำ เป็นเงิน 28 ล้านบาท หรือประมาณ 1,067 ล้านบาท และในไตรมาสที่ 2 มีการจัดหาเงินกู้สำหรับเครื่องบิน B777-300ER อีก 1 ลำ เป็นเงิน 160 ล้านบาท หรือเป็นเงินประมาณ 5,390 ล้านบาท

2. การออกหุ้นกู้ ในเดือนเมษายน 2558 วงเงิน 7,000 ล้านบาท แบ่งออกเป็น 4 ชุด โดยจะชำระดอกเบี้ยหุ้นกู้ ทุกๆ 6 เดือน ตลอดอายุหุ้นกู้ โดยมีวัตถุประสงค์จะนำเงินที่ได้จากการออกและเสนอขายหุ้นกู้ในครั้งนี้ไปชำระคืนหุ้นกู้ ที่จะครบกำหนดชำระ และ/หรือ เป็นเงินลงทุน และ/หรือเป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ

3. การเบิกใช้วงเงินสินเชื่อหมุนเวียนจากสถาบันการเงินในประเทศ และออกตั๋วแลกเงินเพื่อชำระคืนเงินกู้ ระยะเวลาที่ครบกำหนดและใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงานจำนวน 12,386 ล้านบาท

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มิ.ย.	
	2558	2557
เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไป)ในกิจกรรมดำเนินงาน	9,391	(2,283)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(234)	(4,032)
เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไป)จากกิจกรรมจัดหาเงิน	(10,402)	5,178
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน ของเงินสดและเงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น(ลดลง)	424	(167)
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง</b>	<b>(821)</b>	<b>(1,304)</b>

ในงวดหกเดือนแรกของปี 2558 เมื่อเปรียบเทียบกับงวดเดียวกันของปีก่อน บริษัทฯ มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 10,402 ล้านบาท จากการชำระคืนเงินกู้ทั้งระยะสั้นและระยะยาว ซึ่งมีจำนวนสูงกว่าปีก่อน ถึงแม้ว่า บริษัทฯ มีเงินสดสุทธิจากการดำเนินงานจำนวน 9,391 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน 11,674 ล้านบาท และมีเงินสดสุทธิใช้ไปในการลงทุนลดลงจากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ก็ตาม เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2558 ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 เป็นจำนวน 821 ล้านบาท

### เครื่องบิน

ตามแผนพัฒนาฝูงบินซึ่งได้เริ่มดำเนินการมาอย่างต่อเนื่องจากปีก่อนๆ ประกอบกับบริษัทฯ ได้ดำเนินการตามแผนกลยุทธ์การปรับปรุงฝูงบิน (Fleet Strategy) เพื่อให้ฝูงบินมีจำนวนประเภทและแบบของเครื่องบินลดลงเพิ่มประสิทธิภาพ และลดต้นทุนในการดำเนินงาน ซึ่งเป็นแผนกลยุทธ์หนึ่งในแผนปฏิรูปบริษัทฯ นั้น

ในไตรมาส 2 ของปี 2558 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน 1 ลำ ได้แก่ เครื่องบิน B777-300ER และ เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน 1 ลำ ได้แก่ เครื่องบิน B787-8 ประกอบกับการปลดประจำการเครื่องบินรวม 1 ลำ ได้แก่ เครื่องบิน A330-300 เมื่อรวมกับเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 31 มีนาคม 2558 จำนวน 93 ลำ เป็นผลให้บริษัทฯ มีเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงานรวม 94 ลำ (รวมเครื่องบิน A320-200 จำนวน 10 ลำ ที่โอนสิทธิการเช่าไปให้บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด และ 3 ลำที่ให้บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด เช่าช่วง)

ทั้งนี้ ในไตรมาส 2 ของปี 2558 บริษัทฯ ตัดคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงาน B737-400 2 ลำ ที่ได้ปลดประจำการไปในปีก่อน

## สินทรัพย์

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2558 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 10,838 ล้านบาท (3.5%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	30 มิ.ย. 2558		31 ธ.ค. 2557		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	22,525	7.6	23,346	7.6	-821	-3.5
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้ขาย	13,940	4.7	4,826	1.6	+9,114	+188.9
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	36,250	12.2	36,113	11.7	+137	+0.4
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>	<b>72,715</b>	<b>24.5</b>	<b>64,285</b>	<b>20.9</b>	<b>+8,430</b>	<b>+13.1</b>
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์						
เครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่จ่ายล่วงหน้า	7,435	2.5	12,368	4.0	-4,933	-39.9
เครื่องบิน	43,151	14.6	51,322	16.7	-8,171	-15.9
เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า	127,005	42.8	134,611	43.8	-7,606	-5.7
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	13,091	4.4	13,191	4.3	-100	-0.8
งานระหว่างทำ	460	0.2	1,274	0.4	-814	-63.9
ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุง	6,251	2.1	6,449	2.1	-198	-3.1
เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	4,943	1.7	4,806	1.6	+137	+2.9
<b>ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ</b>	<b>202,336</b>	<b>68.3</b>	<b>224,021</b>	<b>72.9</b>	<b>-21,685</b>	<b>-9.7</b>
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	21,378	7.2	18,961	6.2	+2,417	+12.7
<b>รวมสินทรัพย์</b>	<b>296,429</b>	<b>100.0</b>	<b>307,267</b>	<b>100.0</b>	<b>-10,838</b>	<b>-3.5</b>

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 72,715 ล้านบาท หรือคิดเป็น 24.5% ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 8,430 ล้านบาท (13.1%) โดยมีรายการที่เพิ่มขึ้นหรือลดลงอย่างมีสาระสำคัญได้แก่

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง 821 ล้านบาท (3.5%) สาเหตุหลักเกิดจากการจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะสั้นที่ถึงกำหนดชำระสุทธิจำนวน 4,914 ล้านบาท และจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวสุทธิและดอกเบี้ยจ่ายจำนวน 9,456 ล้านบาท ประกอบกับมีเงินสดใช้ในกิจกรรมลงทุนจำนวน 234 ล้านบาท ขณะที่เงินสดสุทธิได้มาจากการดำเนินงานรวม 9,391 ล้านบาท และได้รับเงินจากหุ้นกู้สุทธิ 4,000 ล้านบาท

- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายเพิ่มขึ้น 9,114 ล้านบาท (188.9%) เป็นผลมาจากการโอนเครื่องบินที่ปลดระวางเพื่อรอขายในงวดหกเดือนแรกของปี 2558 รวม 13 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบิน A330-300 จำนวน 5 ลำ A340-600 จำนวน 6 ลำ และ B747-400 (Freighter) จำนวน 2 ลำ ทั้งนี้ เป็นการปลดระวางเพิ่มในไตรมาสที่ 2 จำนวน 1 ลำ ในขณะที่มีการขายเครื่องบินจำนวน 2 ลำในไตรมาสที่ 1 ได้แก่ A300-600 1 ลำ และ B747-400 1 ลำ

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์สุทธิ มีจำนวน 202,336 ล้านบาท หรือคิดเป็น 68.3% ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2557 เป็นจำนวน 21,685 ล้านบาท (9.7%) โดยมีสาเหตุหลักมาจาก

- เครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่จ่ายล่วงหน้า ลดลง 4,933 ล้านบาท (39.9%) สาเหตุหลักเกิดจากการโอนเงินจ่ายล่วงหน้าของเครื่องบิน B777-300ER จำนวน 2 ลำ และ A320-200 จำนวน 1 ลำ ที่ได้รับมอบแล้วไปเป็น

เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงินและโอนค่าเครื่องบินต่อให้จ่ายล่วงหน้าไปเป็นอุปกรณ์การบินหมุนเวียน ถึงแม้ว่าจะมีการจะมีการจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องบิน A350-900XWB และ A320-200 เพิ่มขึ้นก็ตาม

- เครื่องบิน ลดลง 8,171 ล้านบาท (15.9%) เป็นผลจากการคิดค่าเสื่อมราคาซึ่งเกิดขึ้นตามปกติ และการโอนเครื่องบินที่ปลดระวางจำนวน 7 ลำ ได้แก่ A330-300 5 ลำ และเครื่องบิน B747-400 จำนวน 2 ลำ ที่บริษัทฯ ตัดแปลงเป็นเครื่องบินขนส่งสินค้า ไปเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้ขาย

- เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าลดลง 7,606 ล้านบาท (5.7%) สาเหตุหลักเกิดจากการโอนเครื่องบินที่ปลดระวาง ได้แก่ A340-600 จำนวน 6 ลำ ไปเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย และผลจากการคิดค่าเสื่อมราคา ถึงแม้ว่าจะมีการรับมอบเครื่องบิน B777-300ER จำนวน 2 ลำ และ A320-200 จำนวน 1 ลำ ในงวดหกเดือนนี้ ก็ตาม

- ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์อื่นๆ ประกอบด้วย งานระหว่างทำ ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุง เครื่องมือ โรงซ่อมและอุปกรณ์ ลดลง 875 ล้านบาท (7.0%) สาเหตุหลักเกิดจากการคิดค่าเสื่อมราคาตามปกติ ถึงแม้ว่าจะมีการรับมอบสินทรัพย์เพิ่มก็ตาม

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ มีจำนวน 21,378 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 7.2 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้น จากวันที่ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 2,417 ล้านบาท (12.7%) สาเหตุหลักเกิดจากสินทรัพย์ภายใต้การตัดบัญชี เพิ่มขึ้น 2,404 ล้านบาท (34.3%) สาเหตุหลักเกิดจากภายใต้การตัดบัญชีของค่าเผื่อการด้อยค่าของเครื่องบิน ที่ตั้งสำรองเพิ่มขึ้น

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) ในงวดหกเดือนแรกของปี 2558 ติดลบ 2.4% ใกล้เคียงกับ ช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน

#### หนี้สิน

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2558 หนี้สินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 1,427 ล้านบาท (0.5%) โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	30 มิ.ย. 2558		31 ธ.ค. 2557		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	%ของ หนี้สินรวม	ล้านบาท	%ของ หนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน	76,804	29.0	80,432	30.2	-3,628	-4.5
หนี้สินระยะยาว						
หุ้นกู้	48,600	18.4	44,600	16.8	+4,000	+9.0
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	74,699	28.2	72,027	27.1	+2,672	+3.7
เงินกู้ยืมระยะยาว	46,946	17.8	51,925	19.5	-4,979	-9.6
รวมหนี้สินระยะยาว	170,245	64.4	168,552	63.4	+1,693	+1.0
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	17,495	6.6	16,987	6.4	+508	+3.0
รวมหนี้สิน	264,544	100.0	265,971	100.0	-1,427	-0.5

หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 24,148 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 29.0 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวน 76,804 ล้านบาท ลดลงจาก ณ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 3,628 ล้านบาท (4.5%) สาเหตุหลักเกิดจากเงินกู้ระยะสั้นลดลง 4,904 ล้านบาท จากการจ่ายชำระคืนเงินกู้ที่ครบกำหนด ถึงแม้ว่าจะมีการกู้เงินระยะสั้นมาเพิ่มก็ตาม

หนี้สินระยะยาว (รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 24,148 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 64.4 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 170,245 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,693 ล้านบาท (1.0%) ทั้งนี้ การแข็งค่าของเงินบาท ณ 30 มิถุนายน 2558 เมื่อเทียบกับ ณ วันสิ้นงวดของปี 2557 ทำให้หนี้สินระยะยาวเมื่อคิดเป็นเงินบาทมีจำนวนลดลง ดังนั้น หากไม่รวมผลของการปรับอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 3,513 ล้านบาท หนี้สินระยะยาวเพิ่มขึ้นจำนวน 5,206 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจาก

- การจัดหาเงินกู้ระยะยาวเพิ่มขึ้นจำนวน 11,597 ล้านบาท ประกอบด้วยเงินกู้ยืมระยะยาวเพื่อชำระค่าเช่าซื้อเครื่องบิน B777-300ER จำนวน 2 ลำ และ A320-200 จำนวน 1 ลำ
- การออกหุ้นกู้ในเดือนเมษายน 2558 วงเงิน 7,000 ล้านบาท
- การจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน และหุ้นกู้ที่ถึงกำหนดชำระจำนวน 13,382 ล้านบาท

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 6.6 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวน 17,495 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 508 ล้านบาท (3.0%) สาเหตุสำคัญมาจากภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงานที่เพิ่มขึ้น

ณ สิ้นไตรมาส 2 ของปี 2558 บริษัทฯ มีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) เพิ่มขึ้นจาก 4.7 เท่า ณ 31 ธันวาคม 2557 เป็น 5.9 เท่า

#### ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2558 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 31,885 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 9,410 ล้านบาท (22.8%) เป็นผลมาจากผลขาดทุนจากการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ส่งผลให้อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity) ลดลงจากติดลบ 19.9% ในงวดหกเดือนแรกของปี 2557 เป็นติดลบ 22.4% ในงวดหกเดือนแรกของปี 2558

#### 4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

การคาดการณ์อุตสาหกรรมการบินของโลกในไตรมาส 3 ปี 2558 นี้คาดว่าจะยังคงเติบโตต่อเนื่องทั้งจากความผ่อนคลายของเศรษฐกิจโลกจากการที่เงินช่วยเหลือที่กรีซจะได้รับหลังจากการเจรจาต่อรองรอบใหม่กับประเทศเจ้าหนี้รวมทั้งปัจจัยบวกอื่นๆ ได้แก่ ราคาน้ำมันที่คาดว่าจะปรับตัวลดลงจากไตรมาส 2 รวมทั้งการฟื้นตัวของเศรษฐกิจสหรัฐฯ

ภาพรวมอุตสาหกรรมการบินในปี 2558 มีแนวโน้มเป็นไปในทิศทางที่ดี แต่ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกจะยังคงมีความท้าทายจากการชะลอตัวของการขนส่งสินค้าทางอากาศ และแม้ว่าราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ลดลงเป็นปัจจัยบวก แต่เงินดอลลาร์ที่แข็งค่าขึ้นก็ทำให้กำไรของภูมิภาคนี้ลดลงไปด้วย สำหรับอุตสาหกรรมการบินของไทยนั้น ยังมีเรื่องใหญ่ที่ต้องดำเนินการแก้ไขโดยด่วนที่สุด คือการแก้ปัญหาข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัยตามโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากลของ ICAO เพื่อไม่ให้เกิดเป็นปัญหาลุกลามมากขึ้น

ในส่วนของการดำเนินงานตามแผนปฏิรูปบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในช่วงต่อไป บริษัทฯ มีแผนที่ดำเนินการต่อเนื่อง โดยสรุปดังนี้

- ปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางบิน (Network Strategy) ในตารางการบินประจำฤดูร้อน 2015 (Summer TPI 2015) โดยหยุดทำการบินในไตรมาส 3 ในเที่ยวบินไปยังลอนดอนช่วงกลางวัน (Day Flight) ตั้งแต่ 1 กรกฎาคม 2558 และหยุดทำการบินไปแมดริด ตั้งแต่ 6 กันยายน 2558

• ปรับการให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศในตารางบินประจำฤดูหนาว 2015/2016 โดยกลับมาให้บริการจำนวน 2 เที่ยวบินต่อวันในเส้นทางกรุงเทพฯ-ลอนดอน และกรุงเทพฯ-แฟรงก์เฟิร์ต ยกเลิกเส้นทางบิน กรุงเทพฯ-โซล-ลอสแอนเจลิส กรุงเทพฯ-โรม และลดเที่ยวบินกรุงเทพฯ-โกลกาทา เหลือวันละ 1 เที่ยวบิน ตั้งแต่วันที่ 25 ตุลาคม 2558 เป็นต้นไป

• ดำเนินการจัดหาแหล่งเงินทุนเพื่อเพิ่มสภาพคล่องในการดำเนินงานประมาณ 8,000 ล้านบาท ภายในสิ้นปีนี้

##### 5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		ม.ค.-มี.ย.	
		2558	2557
<b>อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)</b>			
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.73	0.67
<b>อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)</b>			
อัตรากำไร(ขาดทุน)ก่อนอัตราแลกเปลี่ยน ภาษีเงินได้ และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	ร้อยละ	-0.32	-11.76
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ	ร้อยละ	-8.77	-11.00
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	-22.42	-19.85
<b>อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)</b>			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	-2.44	-2.38
<b>อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)</b>			
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)	เท่า	5.92	3.99
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	4.24	0.76

ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

อัตราส่วนสภาพคล่อง

$$= \text{สินทรัพย์หมุนเวียน(ไม่รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย)} / \text{หนี้สินหมุนเวียน(ไม่รวมรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้)}$$

อัตรากำไร(ขาดทุน)ก่อนอัตราแลกเปลี่ยน ภาษีเงินได้ และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียว

$$= \text{กำไร(ขาดทุน)ก่อนอัตราแลกเปลี่ยน ภาษีเงินได้ และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียว} / \text{รายได้รวม (ไม่รวมอัตราแลกเปลี่ยน)}$$

อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิต่อรายได้รวม (Net Profit Margin)

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

อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity)

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

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Total Asset)

$$= \text{กำไร(ขาดทุน)ก่อนหักดอกเบี้ยและภาษี} / \text{สินทรัพย์รวมเฉลี่ย}$$

อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)

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

อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย

$$= \text{EBITDA} / \text{ดอกเบี้ยจ่าย}$$