

# คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

## 1. บทสรุปผู้บริหาร

ภาพรวมเศรษฐกิจโลกในปี 2558 พื้นตัวดีขึ้น จากการที่เศรษฐกิจของหลายๆ ประเทศขยายตัวเพิ่มขึ้นจากปี 2557 แต่ยังคงต่ำกว่าที่คาดการณ์ไว้ เศรษฐกิจสหรัฐอเมริกาขยายตัวดีขึ้น ปัญหาการว่างงานลดลงอย่างต่อเนื่อง เศรษฐกิจสหภาพยุโรปขยายตัวแต่ยังคงมีปัญหาอัตราการว่างงานที่อยู่ในระดับสูง เศรษฐกิจญี่ปุ่นขยายตัวเล็กน้อย เป็นผลจากการปรับเพิ่มขึ้นของอัตราภาษีมูลค่าเพิ่ม ในขณะที่เดียวกันมีการชะลอตัวสำหรับเศรษฐกิจประเทศจีนและอาเซียน

เศรษฐกิจไทยมีสัญญาณชะลอตัวต่อเนื่องจากไตรมาส 2 และ 3 ของปี 2558 ถึงแม้จะเริ่มฟื้นตัวในไตรมาส 4 จากการใช้จ่ายภายในประเทศทั้งจากการบริโภคและการลงทุนภาคเอกชน ส่วนหนึ่งเป็นผลจากมาตรการเศรษฐกิจของรัฐบาลที่ได้ดำเนินการต่อเนื่อง อีกทั้งการใช้จ่ายของรัฐบาล โดยเฉพาะรายจ่ายลงทุนที่ขยายตัวได้ต่อเนื่องในระดับสูง ถือเป็นปัจจัยสนับสนุนเศรษฐกิจสำคัญ โดยยังคงได้รับปัจจัยสนับสนุนจากภาคการท่องเที่ยวที่ยังคงขยายตัวได้ต่อเนื่องจากนักท่องเที่ยวชาวจีน เกาหลีใต้ และสหรัฐอเมริกา อย่างไรก็ตามในไตรมาส 4 การขยายตัวชะลอตัวลงจากผลของเหตุการณ์ระเบิดที่แยกราชประสงค์เมื่อเดือนสิงหาคม 2558 การส่งออกสินค้าของไทยยังคงหดตัวต่อเนื่องสะท้อนภาวะเศรษฐกิจประเทศคู่ค้าของไทยที่ยังชะลอตัว โดยเฉพาะคู่ค้าหลักได้แก่ จีน ญี่ปุ่น สหรัฐฯ และอาเซียน-5

ทั้งนี้จากข้อมูลสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) แสดงการเติบโตอย่างต่อเนื่องของปริมาณการขนส่งและปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น 6.5% และ 5.6% ตามลำดับ โดยมีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ย 80.3% อย่างไรก็ตามจากการชะลอตัวของเศรษฐกิจจีนซึ่งมีผลให้เศรษฐกิจคู่ค้าของประเทศอื่นๆ ชะลอตัวไปด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งต่อการภาคการส่งออก ส่งผลให้อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์นั้นปรับตัวลดลง ถึงแม้ว่าราคาน้ำมันดิบที่ปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยราคาเฉลี่ยลดลงถึง 47.2% จากปีก่อน และการแข่งขันที่รุนแรงมีผลต่อราคาบัตรโดยสารที่ปรับตัวลดลง จะเป็นปัจจัยสนับสนุนส่งผลให้ความต้องการเดินทางเพิ่มขึ้น แต่ในปี 2558 อุตสาหกรรมการบินของโลกก็ยังคงเผชิญกับความท้าทายทั้งจากความไม่แน่นอนทางเศรษฐกิจและการเมือง การชะลอตัวของเศรษฐกิจโลก และเศรษฐกิจจีนที่ชะลอตัวมากกว่าที่คาดการณ์ไว้ ซึ่งมีผลต่อความต้องการเดินทางของนักท่องเที่ยว โดยเฉพาะในตลาดหลักได้แก่ ตลาดยุโรป และอเมริกา ประกอบกับการแข่งขันที่ยังคงทวีความรุนแรงขึ้นจากการขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำ และสายการบินจากตะวันออกกลาง และความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน

สำหรับอุตสาหกรรมการบินของไทย ผลการตรวจสอบจากสำนักงานบริหารการบินแห่งชาติ สหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration- FAA) อย่างเป็นทางการพบว่าระบบการกำกับดูแลความปลอดภัยการบินพลเรือนของประเทศไทยไม่เป็นไปตามมาตรฐานระหว่างประเทศของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศเกี่ยวกับการกำกับดูแลความปลอดภัยการบินพลเรือน ซึ่งมีผลให้มีการปรับลดระดับไทยมาอยู่ใน Category 2 จากเดิมที่อยู่ใน Category 1 นั้น ไม่ส่งผลกระทบต่อการบินไทยในการทำการบินไปยังประเทศสหรัฐอเมริกา เนื่องจากบริษัทฯ ได้ยกเลิกเส้นทางบินไปยังเมืองลอสแอนเจลิสแล้วเมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2558 ในส่วนของคณะกรรมการแห่งสหภาพยุโรป (European Commission) ได้มีแถลงการณ์ EU Air Safety List เมื่อวันที่ 10 ธันวาคม 2558 ปรากฏว่าไม่มีรายชื่อของสายการบินไทยที่ถูกเพิ่มเติมในรายชื่อสายการบินที่ไม่อนุญาตให้ทำ

การบินในขณะนี้ นอกจากนี้การบินไทยได้ผ่านการตรวจประเมินมาตรฐานด้านความปลอดภัยจากองค์กรความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป (European Aviation Safety Agency) และอนุญาตให้สายการบินไทยเป็นสายการบินของประเทศนอกสหภาพยุโรปที่สามารถทำการบินเข้า่านฟ้ากลุ่มประเทศสหภาพยุโรปต่อไปได้โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2558 เป็นต้นไป

ภาพรวมของอุตสาหกรรมการบินของไทยเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับอุตสาหกรรมการบินของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และของโลกคือมีการขยายตัว ซึ่งสอดคล้องกับจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางเข้า-ออกประเทศไทย ทำอากาศยานสุวรรณภูมิในปี 2558 จำนวน 38.3 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 15.2% อย่างไรก็ตามยังคงมีปัจจัยเสี่ยงเรื่องสถานะการแข่งขันทางธุรกิจที่ทวีความรุนแรง ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารที่มากกว่าอุปสงค์การเดินทาง ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน และความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน

ในปี 2558 บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามแผนปฏิรูปองค์กร ซึ่งได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2558 โดยดำเนินการต่อเนื่องมาตั้งแต่ไตรมาสที่ 1 เริ่มจากหยุดการขาดทุนด้วยการลดหรือยกเลิกเส้นทางบินที่ไม่ทำกำไร ลดค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็น และเน้นการหารายได้โดยปรับกลยุทธ์การขายและการหารายได้เสริมอื่นๆ รวมถึงพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการให้มีความสามารถในการแข่งขัน โดยมีการดำเนินงานที่สำคัญดังนี้

- ยกเลิกเส้นทาง กรุงเทพฯ-โจฮันเนสเบิร์ก กรุงเทพฯ-มอสโคว์ กรุงเทพฯ-มาดริด และ กรุงเทพฯ-ลอสแอนเจลิส
- ปรับเปลี่ยนความถี่ และ/หรือปรับแบบเครื่องบินให้เหมาะสมกับความต้องการเดินทาง เช่น ปรับขนาดของเครื่องบินในเส้นทางหลักให้เป็นเครื่องบินแบบแอร์บัส A380-800 เช่น เส้นทางกรุงเทพฯ-ลอนดอน กรุงเทพฯ-แฟรงค์เฟิร์ต กรุงเทพฯ-ฮ่องกง กรุงเทพฯ-โตเกียว (นาริตะ) และนำเครื่องบินแบบโบอิง 787-8 ทำการบินในเส้นทางกรุงเทพฯ-โตเกียว (ฮานดะ) เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันทางด้านผลิตภัณฑ์ และปรับลดเที่ยวบินในช่วงนอกฤดูการท่องเที่ยว (Low Season) เช่น เส้นทางกรุงเทพฯ-แฟรงค์เฟิร์ต กรุงเทพฯ-ลอนดอน เป็นต้น
- เพิ่มการให้บริการด้วยสายการบินไทยสมายล์ในเส้นทางหลัก เช่น กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-ภูเก็ต และทำการบินทดแทนการบินไทยในเส้นทาง กรุงเทพฯ-เชียงราย กรุงเทพฯ-หาดใหญ่
- ดำเนินการขายเครื่องบินและส่งมอบเรียบร้อยแล้วจำนวน 8 ลำ ได้แก่ แอร์บัส A300-600R 7 ลำ และ โบอิง 747-400 1 ลำ และคณะกรรมการบริษัทฯ อนุมัติขายแล้ว และอยู่ในขั้นตอนการจัดทำข้อตกลงและสัญญาซื้อขาย จำนวน 16 ลำ เหลือเครื่องบินที่อยู่ระหว่างดำเนินการขาย 12 ลำ และอยู่ระหว่างการเจรจาให้เช่า 2 ลำ
- จัดให้มีโครงการร่วมใจจากองค์กร (MSP) สำหรับพนักงานทั่วไป และโครงการ Golden Handshake สำหรับพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน เพื่อบริหารอัตรากำลังที่ได้รับผลกระทบจากการปรับลดเที่ยวบินและเส้นทางบิน ซึ่งจะส่งผลต่อการปรับปรุงโครงสร้างต้นทุนบุคลากร และลดภาระค่าใช้จ่ายในระยะยาว โดยมีผู้เข้าร่วมโครงการทั้งสิ้น 1,401 คน มีผลแล้วในปี 2558 จำนวน 1,277 คน และมีผล 1 มีนาคม 2559 จำนวน 124 คน
- พัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการ เช่น โครงการยกระดับการบริการชั้นธุรกิจ การพัฒนาระบบการสื่อสารสมัยใหม่บนเครื่องบิน เป็นต้น โดยในปี 2558 บริษัทฯ ได้รับรางวัลในด้านต่างๆ มากมาย เช่น รางวัลสายการบินยอดเยี่ยมจาก Smart Travel Asia 2015 ได้รับ 3 รางวัล ได้แก่ รางวัลการให้บริการบนเครื่องบินยอดเยี่ยม

อันดับ 3 ของโลก รางวัลการให้บริการชั้นธุรกิจยอดเยี่ยม อันดับ 5 ของโลก และรางวัลสายการบินยอดเยี่ยมอันดับ 6 ของโลก รางวัลสายการบินระหว่างประเทศยอดเยี่ยมประจำปี 2015 จาก Today's Traveller Award เป็นต้น

ในปี 2558 บริษัทฯ รับมอบเครื่องบินใหม่ 8 ลำ ประกอบด้วย B777-300ER 3 ลำ B787-8 2 ลำ และ A320-200 3 ลำ และปลดระวางเครื่องบินรวม 15 ลำ ประกอบด้วย แอร์บัส A330-300 5 ลำ A340-600 6 ลำ โบอิง B747-400 2 ลำ และ B747-400 Freighter 2 ลำ ตามแผนปรับปรุงฝูงบิน (Fleet Strategy) ทำให้ฝูงบิน ณ 31 ธันวาคม 2558 มีจำนวน 95 ลำ ลดลงจากปีก่อนที่มีจำนวน 102 ลำ อย่างไรก็ตามจากการปรับเที่ยวบินและเครื่องบินให้เหมาะสมกับความต้องการเดินทาง การใช้ประโยชน์ของเครื่องบินได้อย่างมีประสิทธิภาพขึ้น ทำให้บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้น 0.6% โดยมีปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้น 6.5% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 72.9% สูงกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ยที่ 68.9% และมีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 21.25 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 11.3%

การดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์และการปฏิรูปองค์กรซึ่งมีการติดตามผลอย่างใกล้ชิดโดยฝ่ายบริหารและคณะกรรมการบริษัทฯ ส่งผลให้ ปี 2558 บริษัทฯ และบริษัทย่อย ขาดทุนจากการดำเนินงาน จำนวน 1,304 ล้านบาท ขาดทุนลดลงจากปีก่อน 21,715 ล้านบาท (94.3%) เนื่องจากค่าใช้จ่ายรวมลดลงจากปีก่อน 11.2% จากค่าน้ำมันเครื่องบินลดลง 20.2% และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันลดลง 6.0% ส่วนหนึ่งเป็นผลจากมาตรการควบคุมและบริหารจัดการค่าใช้จ่ายอย่างเข้มงวด ในขณะที่รายได้รวมลดลง 2,239 ล้านบาท (1.2%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากค่าโดยสารลดลง 1.5% และรายได้ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์ลดลง 21.0% เนื่องจากการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินที่เป็นรายได้หลักทำให้รายได้เมื่อแปลงค่าเป็นเงินบาทลดลง รายได้ค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันลดลงเนื่องจากราคาน้ำมันลดลง และการแข่งขันที่รุนแรง

นอกจากนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 3,512 ล้านบาท เมื่อหักค่าใช้จ่ายที่จ่ายครั้งเดียวที่เกิดจากการดำเนินการตามแผนปฏิรูป จำนวน 4,167 ล้านบาท และผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน 12,157 ล้านบาท ส่งผลให้ปี 2558 บริษัทฯ และบริษัทย่อย ขาดทุนสุทธิ 13,047 ล้านบาท โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 13,068 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 5.99 บาท ขาดทุนลดลงจากปีก่อน 1.16 บาท (16.2%)

ทั้งนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์และเครื่องบิน (EBITDA) จำนวน 19,560 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 15,971 ล้านบาท (445.0%) โดยมี EBITDA Margin เท่ากับ 10.4% เปรียบเทียบกับปีก่อนที่เท่ากับ 1.9%

## 2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานปี 2558

ในปี 2558 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีการเปลี่ยนแปลงวิธีการทางบัญชี ดังนี้

- การเปลี่ยนวิธีการวัดมูลค่าที่ดินจากวิธีราคาทุนเป็นวิธีการตีราคาใหม่โดยให้มีผลกับงบการเงินรอบระยะเวลาบัญชีปี 2558 เป็นต้นไป ทำให้มูลค่าสินทรัพย์เพิ่มขึ้นประมาณ 8,647 ล้านบาท หนี้สิน (ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี) เพิ่มขึ้นประมาณ 1,729 ล้านบาท และส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้นประมาณ 6,918 ล้านบาท
- บริษัทฯ ได้นำการบัญชีเกี่ยวกับการป้องกันความเสี่ยงมาใช้ปฏิบัติมีผล 1 เมษายน 2558 โดยนำเงินกู้ยืมที่เป็นสกุลเงินต่างประเทศมาบริหารความผันผวนของกระแสเงินสดในอนาคตของรายได้ที่เป็นสกุลเงินต่างประเทศที่คาดการณ์ ทั้งนี้กำไรหรือขาดทุนที่เกิดขึ้นจากการปรับเงินกู้ที่เป็นเงินตราต่างประเทศ ณ วันสิ้นงวดให้เป็นเงินบาทโดยเปรียบเทียบผลต่างอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ณ วันที่ 1 เมษายน 2558 หรือวันที่เบิกเงินกู้ยืม (แล้วแต่วันใดเกิดขึ้นหลัง) จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558 จะบันทึกในองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้นในส่วนของผู้ถือหุ้น โดยรายการกำไรหรือขาดทุนดังกล่าวจะโอนเข้ากำไรหรือขาดทุนในงวดเดียวกับงวดที่รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวรับรู้ในกำไรหรือขาดทุน ทั้งนี้ ณ 31 ธันวาคม 2558 มีรายการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่โอนไปส่วนของผู้ถือหุ้นสุทธิจากภาษีจำนวน 1,878 ล้านบาท

งบการเงินรวมของปี 2558 ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อย 5 บริษัท ได้แก่ 1) บริษัท ไทย-อะมาดิอุสเซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด 2) บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด 3) บริษัท ไทยไฟลท์ เทรนนิ่ง จำกัด 4) บริษัท ทัวร์เอ็องหลวง จำกัด และ 5) บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) – งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.			
	2558	2557	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
<b>รายได้รวม</b>	<b>188,747</b>	<b>190,986</b>	<b>-2,239</b>	<b>-1.2</b>
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	152,488	154,881	-2,393	-1.5
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	18,651	23,601	-4,950	-21.0
- รายได้บริการอื่น ๆ	11,588	9,885	+1,703	+17.2
- อื่น ๆ	6,020	2,619	+3,401	+129.9
<b>ค่าใช้จ่ายรวม</b>	<b>190,051</b>	<b>214,005</b>	<b>-23,954</b>	<b>-11.2</b>
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	63,243	79,231	-15,988	-20.2
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	121,242	128,981	-7,739	-6.0
- ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ	5,566	5,793	-227	-3.9
<b>กำไร(ขาดทุน) จากการดำเนินงาน</b>	<b>(1,304)</b>	<b>(23,019)</b>	<b>+21,715</b>	<b>+94.3</b>
หัก ค่าใช้จ่ายตามแผนปฏิรูป	4,167	-	+4,167	-
หัก ผลขาดทุนจากการซื้อขายของสินทรัพย์และเครื่องบิน	12,157	6,342	+5,815	+91.7
บวก กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	3,512	12,623	-9,111	-72.2
กำไร(ขาดทุน)ก่อนภาษีเงินได้	(14,116)	(16,738)	+2,622	+15.7
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	(13,047)	(15,573)	+2,526	+16.2
<b>กำไร(ขาดทุน)สุทธิตัวส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่</b>	<b>(13,068)</b>	<b>(15,612)</b>	<b>+2,544</b>	<b>+16.3</b>
กำไร(ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	(5.99)	(7.15)	+1.16	+16.2
<b>ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ</b>				
EBITDA (ล้านบาท)	19,560	3,589	+15,971	+445.0
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	21.25	19.10	+2.15	+11.3
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	83,479	82,969	+510	+0.6
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านคน-กิโลเมตร)	60,893	57,194	+3,699	+6.5
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	72.9	68.9	+4.0	+4.0
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/คน-กม.)	2.46	2.66	-0.20	-7.4
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	3,514	3,812	-298	-7.8
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	2,091	2,458	-367	-14.9
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (%)	59.5	64.5	-5.0	-5.0
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง (พันกก.)	559,283	613,915	-54,632	-8.9
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/ตัน-กม.)	8.45	9.22	-0.77	-8.3
เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 31 ธ.ค. (ลำ)	95	102	-7	-6.9
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน (ชั่วโมง)	374,831	370,309	+4,522	+1.2
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย (ชั่วโมง/ลำ/วัน)	10.9	10.4	+0.5	+4.8
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย				
1 USD : THB	34.2861	32.4808	+1.8053	+5.6
1 EUR : THB	38.0611	43.1386	-5.0775	-11.8
100 JPY : THB	28.3389	30.7590	-2.4201	-7.9
ราคาน้ำมันเฉลี่ย (USD/BBL)	72.37	121.63	-49.26	-40.5

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

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

## รายได้

ในปี 2558 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวมลดลง 2,239 ล้านบาท (1.2%) โดยมีรายละเอียดของรายได้ ดังนี้

- **รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน**

รายได้จากค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกิน ลดลง 2,393 ล้านบาท (1.5%) โดยมีปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 6.5% คิดเป็นเงินประมาณ 9,800 ล้านบาท แต่รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย 2.46 บาท/RPK ลดลง 0.20 บาท (7.4%) คิดเป็นเงินประมาณ 12,180 ล้านบาท สาเหตุที่รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยลดลง เกิดจากการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเฉลี่ยในปี 2557 ทำให้รายได้ต่อหน่วยลดลงประมาณ 0.10 บาท คิดเป็นเงินประมาณ 6,090 ล้านบาท ทั้งนี้หากไม่รวมผลของการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยจะลดลง 0.10 บาท หรือ 3.8 % คิดเป็นเงินประมาณ 6,090 ล้านบาท เกิดจากการแข่งขันที่รุนแรง และการปรับลดอัตราค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมัน (Fuel Surcharge) ตามราคาน้ำมันที่ลดลง

### ตารางแสดงข้อมูลการดำเนินงานด้านการขนส่งผู้โดยสาร จำแนกตามภูมิภาค – บริษัทฯ และบริษัทย่อย

	เปลี่ยนแปลงจากปีก่อน (%)		อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	
	ปริมาณการผลิต	ปริมาณการขนส่ง	2558	2557
ภูมิภาคเอเชีย	+5.2	+13.2	74.5	69.3
ข้ามทวีป	-4.8	-0.6	71.8	68.7
ภายในประเทศ	+11.0	+14.2	70.7	68.7

### ตารางแสดงข้อมูลรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน จำแนกตามภูมิภาค – บริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	2558	2557	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
<b>รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน</b>				
ภูมิภาคเอเชีย	82,118	78,297	+ 3,821	+ 4.9
ข้ามทวีป	58,644	64,843	- 6,199	- 9.6
ภายในประเทศ	11,095	11,370	- 275	- 2.4
เที่ยวบินแบบไม่ประจำ	631	371	+ 260	+ 70.1
<b>รวมรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน</b>	<b>152,488</b>	<b>154,881</b>	<b>- 2,393</b>	<b>- 1.5</b>

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินในภูมิภาคเอเชีย มีจำนวน 82,118 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 3,821 ล้านบาท (4.9%) โดยในปี 2558 บริษัทฯ ได้ขยายการผลิตเพื่อรองรับการเติบโตของตลาดในภูมิภาคเอเชีย ส่งผลให้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 5.2% ส่วนปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 13.2% โดยเพิ่มในทุกเส้นทางบิน โดยเฉพาะเส้นทางสายตะวันตก และเส้นทางสายเหนือ อัตราส่วนการ

บรรทุกผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 69.3% ในปี 2557 เป็น 74.5% ในปี 2558 อย่างไรก็ตาม ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ การแข่งขันที่รุนแรง โดยเฉพาะการเพิ่มขึ้นของสายการบินต้นทุนต่ำแบบ Long-haul Low Cost ทำให้รายได้เฉลี่ยต่อหน่วยลดลง 7.3%

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินข้ามทวีป มีจำนวน 58,644 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 6,199 ล้านบาท (9.6%) โดยในปี 2558 บริษัทฯ ได้หยุดทำการบินในเส้นทางกรุงเทพฯ-โจฮันเนสเบิร์ก ในเดือนมกราคม 2558 เส้นทางกรุงเทพฯ-มอสโก และภูเก็ต-โซล ในเดือนมีนาคม 2558 เส้นทางกรุงเทพฯ-มาดริด ในเดือนกันยายน 2558 เส้นทางกรุงเทพฯ-ลอสแอนเจลิสในเดือนตุลาคม 2558 นอกจากนี้ยังได้ปรับลดเที่ยวบินในบางเส้นทางได้แก่ เส้นทาง กรุงเทพฯ-แฟรงก์เฟิร์ต จำนวน 1 เที่ยวบินในเดือนพฤษภาคม 2558 โดยกลับมาทำการบินอีกครั้งในเดือนตุลาคม 2558 และเส้นทางกรุงเทพฯ-ลอนดอน จำนวน 1 เที่ยวบินในเดือนกรกฎาคม 2558 และกลับมาบินอีกครั้งในเดือนตุลาคม 2558 ส่งผลให้ปริมาณการผลิตลดลงประมาณ 4.8% ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารลดลงเพียง 0.6% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 68.7% ในปี 2557 เป็น 71.8% ในปี 2558 ขณะที่รายได้เฉลี่ยต่อหน่วยลดลงจากปีก่อนประมาณ 9.0%

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินในประเทศ มีจำนวน 11,095 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 275 ล้านบาท (2.4%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้ต่อหน่วยลดลง 14.1% ถึงแม้ว่าปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 14.2% โดยมีสาเหตุสำคัญจากการแข่งขันในตลาดจากสายการบินต้นทุนต่ำที่มีการลดราคาและแย่งส่วนแบ่งตลาด โดยการบินไทยได้ให้สายการบินไทยสมายล์ทำการบินแทนในเส้นทางบินภายในประเทศเพิ่มขึ้นได้แก่ เส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ในเดือนมีนาคม 2558 และเส้นทางกรุงเทพฯ-ขอนแก่น และกรุงเทพฯ-หาดใหญ่ในเดือนพฤษภาคม 2558 โดยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 11.0% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 68.7% ในปี 2557 เป็น 70.7% ในปี 2558

#### • รายได้ค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์

รายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์ลดลง 4,950 ล้านบาท (21.0%) เป็นผลจากปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) ลดลง 14.9% คิดเป็นเงินประมาณ 3,380 ล้านบาท ในขณะที่รายได้จากพัสดุภัณฑ์ต่อหน่วยเฉลี่ยที่ 8.45 บาท ลดลง 0.77 บาท (8.3%) หรือประมาณ 1,610 ล้านบาท สาเหตุสำคัญเกิดจากรายได้ค่าธรรมเนียมขนส่งค่าน้ำมันลดลงตามราคาน้ำมันที่ลดลง นอกจากนี้ยังได้รับผลกระทบจากการนำเข้าและส่งออกลดลงจากการชะลอตัวของเศรษฐกิจคู่ค้า เช่น จีน และอาเซียน รวมถึงการตัดสิทธิประโยชน์ทางภาษี (GSP) ในทุกสินค้าที่ส่งไปยุโรป ในขณะที่มีปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ADTK) รวมได้ห้องเครื่องบิน (Belly) และเครื่องบินขนส่งสินค้า (Freighter) ต่ำกว่าปีก่อน 7.8% สาเหตุหลักเกิดจากการปลดระวางเครื่องบิน B747 Freighter 2 ลำ ในเดือนมีนาคม 2558 โดยมีอัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ย 59.5% ต่ำกว่าปีก่อนที่เฉลี่ย 64.5%

• รายได้บริการอื่นๆ ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจ ได้แก่การบริการภาคพื้น ครีวการบิน และการบริการคลังสินค้า และรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่นๆ เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1,703 ล้านบาท (17.2%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากบริการภาคพื้น และครีวการบิน สูงกว่าปีก่อนจากจำนวนเที่ยวบินของสายการบินลูกค้าและจำนวนผู้โดยสารสูงกว่าปีก่อน ประกอบกับรายได้จากการให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานของฝ่ายช่างเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตามรายได้จากการให้บริการด้านคลังสินค้าลดลงจากปริมาณการขนส่งสินค้าที่ต่ำกว่าปีก่อน

- รายได้อื่น เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 3,401 ล้านบาท (129.9%) สาเหตุหลักจากปีนี้ได้รับเงินชดเชยค่าเสียหายจากบริษัท KI Holdings Co.,Ltd. (Koito) จากการส่งมอบแก๊วผู้โดยสารชั้นประหยัดลำช้า ประมาณ 3,968 ล้านบาท

### ค่าใช้จ่าย

ในปี 2558 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวมลดลง 23,954 ล้านบาท (11.2%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- ค่าน้ำมันเครื่องบิน ลดลง 15,988 ล้านบาท (20.2%) สาเหตุหลักจากราคาน้ำมันเครื่องบินเฉลี่ยต่ำกว่าปีก่อน 40.5% ถึงแม้เงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอ่อนค่าทำให้ค่าน้ำมันเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทเพิ่มขึ้น และมีค่าใช้จ่ายในการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน 18,154 ล้านบาท
- ค่าใช้จ่ายดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน ลดลง 7,739 ล้านบาท (6.0%) โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.					
	2558	% ของ	2557	% ของ	เปลี่ยนแปลง	
		ค่าใช้จ่าย		ค่าใช้จ่าย	ล้านบาท	%
	รวม	รวม	รวม			
<b>ค่าใช้จ่าย</b>						
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	29,892	24.6	31,274	24.3	-1,382	-4.4
ค่าบริการการบิน	20,474	16.9	21,625	16.8	-1,151	-5.3
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	5,313	4.4	5,832	4.5	-519	-8.9
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	10,311	8.5	14,684	11.4	-4,373	-29.8
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	19,133	15.8	20,535	15.9	-1,402	-6.8
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	8,950	7.4	6,593	5.1	+2,357	+35.8
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	7,829	6.5	8,257	6.4	-428	-5.2
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	9,499	7.8	8,920	6.9	+579	+6.5
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	614	0.5	492	0.4	+122	+24.8
ค่าใช้จ่ายอื่น	9,359	7.7	10,846	8.4	-1,487	-13.7
ส่วนแบ่งขาดทุน (กำไร) จากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	(132)	(0.1)	(77)	(0.1)	-55	-71.4
<b>ค่าใช้จ่ายดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน</b>	<b>121,242</b>	<b>100.0</b>	<b>128,981</b>	<b>100.0</b>	<b>-7,739</b>	<b>-6.0</b>

- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายบุคลากร ผลประโยชน์พนักงาน ค่าตอบแทนผู้บริหาร และกรรมการ ลดลง 1,382 ล้านบาท (4.4%) สาเหตุหลักเกิดจากจำนวนพนักงานที่ลดลงจากการเกษียณอายุ และเข้าโครงการร่วมใจจากองค์กรสำหรับพนักงานที่มีปัญหาด้านสุขภาพในปี 2557 นอกจากนี้ ยังมีโครงการร่วมใจจากองค์กร (MSP) สำหรับพนักงานทั่วไป และโครงการ Golden Handshake สำหรับพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน ตามแผนปฏิรูปองค์กร โดยมีพนักงานที่มีผลตามโครงการในปีนี้เป็นจำนวน 1,277 คน

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน ประกอบด้วย ค่าบริการการบิน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ และค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป ลดลง 2,098 ล้านบาท (5.9%) สาเหตุหลักเนื่องจากการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินหลักของค่าใช้จ่ายได้แก่ ยูโร เยน และดอลลาร์ออสเตรเลีย ประกอบกับนโยบายการลดค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ



- ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยานลดลง 4,373 ล้านบาท (29.8%) สาเหตุหลักเกิดจากการลดลงในการตั้งสำรองค่าซ่อมบำรุงเพื่อเตรียมสภาพเครื่องบินก่อนการส่งมอบคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงาน (Return Condition) จำนวนประมาณ 600 ล้านบาท และการลดลงในการบันทึกค่าใช้จ่ายในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการจ่ายเงินสำรองค่าบำรุงรักษาเครื่องยนต์ (Maintenance Reserve) ของเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน ในกรณีเครื่องยนต์ดังกล่าวได้มีการทำสัญญาการดูแลรักษาเครื่องยนต์แบบเหมาจ่าย (Flight Hour Service Agreement) เพิ่มเติมกับบริษัทผู้ผลิตเครื่องยนต์โดยเปลี่ยนจากการบันทึกค่าใช้จ่ายเป็นทรัพย์สินรอการเรียกคืนจำนวนประมาณ 3,330 ล้านบาท ทั้งนี้บริษัทฯ สามารถเรียกคืนเงินจากผู้ให้เช่าเมื่อเกิดการซ่อมบำรุงจริงตามเงื่อนไขในวงเงินไม่เกิน Maintenance Reserve ที่บริษัทฯ ได้จ่ายให้กับผู้ให้เช่า จึงทำให้บริษัทฯ ไม่ต้องบันทึกบัญชีเป็นค่าใช้จ่ายดังเช่นในปี 2557 ประกอบกับการลดลงของค่าซ่อมในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการปลดระวางเครื่องบินทั้งจากส่วนที่ได้ดำเนินการในปี 2557 และที่ได้ปลดระวางเพิ่มเติมในปี 2558

- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายลดลง 1,402 ล้านบาท (6.8%) เป็นผลมาจากการปลดระวางเครื่องบินที่ยังไม่หมดอายุการใช้งาน ได้แก่ A340-600 จำนวน 6 ลำ ประกอบกับมีเครื่องบินที่คิดค่าเสื่อมราคาเต็มจำนวนแล้ว ถึงแม้ว่าจะมีการรับมอบเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงินเพิ่มขึ้น

- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ เพิ่มขึ้น 2,357 ล้านบาท (35.8%) เนื่องจากรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงานเพิ่มขึ้นในระหว่างปี 2557 และ 2558 รวมจำนวน 11 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบิน B787-8 จำนวน 6 ลำ และ A320-200 จำนวน 5 ลำ อย่างไรก็ตามมีการส่งคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงานจำนวน 3 ลำ

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณาเพิ่มขึ้น 579 ล้านบาท (6.5%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายสำรองที่นิ่งเพิ่มขึ้นจากอัตราค่าบริการที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับการอ่อนค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐฯ

นอกจากนี้ จากการพัฒนาระบบงานบัญชีรายได้ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์ (Cargo Revenue Accounting) ซึ่งเริ่มนำมาใช้ในเดือน สิงหาคม 2557 ทำให้การรับรู้รายได้ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์สามารถบันทึกแยกบัญชีรายได้และค่านายหน้า (Commission) ขณะที่ระบบงานเดิมบันทึกเป็นรายได้สุทธิ (รายได้หักค่านายหน้า) ซึ่งในปีนี้มีค่านายหน้า จำนวนประมาณ 413 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 211 ล้านบาท โดยบันทึกไว้ในรายได้ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์ และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณาด้วยจำนวนที่เท่ากันโดยไม่มีผลกับกำไรขาดทุน

- ค่าใช้จ่ายอื่น ลดลง 1,487 ล้านบาท (13.7%) มีสาเหตุสำคัญจากปีนี้ขาดทุนจากการขายเครื่องบินน้อยกว่าปีก่อน 595 ล้านบาท ประกอบกับการควบคุมและปรับลดค่าใช้จ่ายอย่างเข้มงวดตามแผนปฏิรูปองค์กร

- ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม เพิ่มขึ้น 55 ล้านบาท (71.4%) โดยในปีนี้รับรู้ส่วนแบ่งกำไรขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมดังนี้

- บริษัท โรงแรมรอยัลคอคคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) กำไร 7 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุน 42 ล้านบาท
- บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) กำไร 193 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 38 ล้านบาท
- บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ขาดทุน 143 ล้านบาท ขาดทุนลดลง 18 ล้านบาท
- บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด กำไร 20 ล้านบาท ลดลง 5 ล้านบาท
- บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด กำไร 18 ล้านบาท ลดลง 6 ล้านบาท
- บริษัท ครวการบินภูเก็ต จำกัด กำไร 37 ล้านบาท ลดลง 39 ล้านบาท

• **ต้นทุนทางการเงิน-สุทธิ** ลดลง 227 ล้านบาท (3.9%) สาเหตุหลักเกิดจากอัตราดอกเบี้ยเฉลี่ยในปีนี้ต่ำกว่าปีก่อน ประกอบกับการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุลหลักของหนี้สินระยะยาว ได้แก่เงินยูโร และเงินเยน ทำให้ค่าใช้จ่ายเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทมียอดลดลง

**ค่าใช้จ่ายตามแผนปฏิรูป** จำนวน 4,167 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นค่าตอบแทนในโครงการร่วมใจจากองค์กร (MSP) และGolden Handshake ซึ่งเป็นการดำเนินการตามแผนปฏิรูปองค์กร

**ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน** เพิ่มขึ้น 5,815 ล้านบาท (91.7%) ประกอบด้วย

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน เพิ่มขึ้น 5,680 ล้านบาท โดยในปีนี้มีการตั้งสำรองด้อยค่าเครื่องบินจำนวน 26 ลำ ประกอบด้วย A340-600 6 ลำ A340-500 4 ลำ B747-400 2 ลำ B747-400 (Freighter) 2 ลำ A330-300 6 ลำ B737-400 4 ลำ และ ATR72 2 ลำ รวมจำนวน 11,488 ล้านบาท ประกอบกับสำรองด้อยค่าของเครื่องบินด้อยค่าให้สำหรับเครื่องบิน A340-600 จำนวน 388 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนรับรู้ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินจำนวน 19 ลำ ได้แก่ A340-500 4 ลำ A300-600 8 ลำ B737-400 4 ลำ B747-400 1 ลำ และATR72 2 ลำ รวมจำนวน 6,196 ล้านบาท

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์เพิ่มขึ้น 135 ล้านบาท เนื่องจากมีการสำรองด้อยค่าอะไหล่เครื่องบินหมุนเวียนที่เสียหายและไม่สามารถซ่อมแซมได้เพิ่มขึ้นจากปีก่อน

**กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ** 3,512 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Gain) 1,740 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการปรับยอดเงินกู้และสินทรัพย์หนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวด และกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Gain) 1,772 ล้านบาท

### 3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

#### รายจ่ายลงทุน

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

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.	
	2558	2557
เครื่องบิน	16,097	14,313
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	522	1,404
<b>รวม</b>	<b>16,619</b>	<b>15,717</b>

ในปี 2558 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 16,619 ล้านบาท ดังนี้

- การลงทุนในเครื่องบิน จำนวน 16,097 ล้านบาท ประกอบด้วย รายจ่ายเพื่อการรับมอบเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงิน 6 ลำ ได้แก่ B777-300ER จำนวน 3 ลำ และ A320-200 จำนวน 3 ลำ และรายจ่ายที่เกี่ยวข้องกับเครื่องบินที่รับมอบแล้วรวมจำนวน 12,800 ล้านบาท การจ่ายเงินล่วงหน้าค่าเครื่องบินและเครื่องบินด้อยค่าที่จะรับมอบระหว่างปี 2559 – 2561 จำนวน 2,785 ล้านบาท และการซื้ออะไหล่เครื่องบินหมุนเวียนและเครื่องบินด้อยค่าให้จำนวน 512 ล้านบาท ทั้งนี้ การลงทุนในเครื่องบินเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1,784 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากในปีนี้มีรับมอบเครื่องบินมากกว่าปีก่อน 1 ลำ

- การลงทุนในสินทรัพย์ถาวรอื่น ๆ จำนวน 522 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 882 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการลงทุนในอุปกรณ์สนับสนุนการบินทั้งในกิจการซ่อมบำรุงอากาศยาน และการให้บริการอุปกรณ์ภาคพื้นต่ำกว่าปีก่อน

### การจัดหาเงินทุน

ในปี 2558 บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดหาเงินทุนรวมทั้งสิ้น 61,989 ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. การจัดหาเงินกู้ระยะยาวด้วยวิธีการเช่าซื้อ โดยใช้เครื่องบินเป็นหลักทรัพย์ค้ำประกัน เพื่อชำระค่าเครื่องบินจำนวน 6 ลำ ได้แก่ B777-300ER 3 ลำ และ A320-200 3 ลำ เป็นจำนวนประมาณ 20,124 ล้านบาท

2. การออกหุ้นกู้รวม 15,000 ล้านบาท ในเดือนเมษายน 2558 วงเงิน 7,000 ล้านบาท และในเดือนกันยายน 2558 วงเงิน 8,000 ล้านบาท แบ่งออกเป็น 4 ชุด โดยจะชำระดอกเบี้ยหุ้นกู้ทุกๆ 6 เดือน ตลอดอายุหุ้นกู้ โดยมีวัตถุประสงค์จะนำเงินที่ได้จากการออกและเสนอขายหุ้นกู้ในครั้งนี้ไปชำระคืนเงินกู้ของบริษัทฯ ที่มีต้นทุนทางการเงินสูงกว่า และชำระคืนหุ้นกู้ที่ครบกำหนดไถ่ถอน และ/หรือ เป็นเงินลงทุน และ/หรือเป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ และเงินทุนสนับสนุนแผนปฏิรูปบริษัทฯ

3. การเบิกใช้วงเงินสินเชื่อหมุนเวียนจากสถาบันการเงินในประเทศ การกู้เงินจากต่างประเทศผ่านกระทรวงการคลัง และออกตั๋วแลกเงินเพื่อชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นที่ครบกำหนดและใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงานจำนวน 26,865 ล้านบาท

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ก.-ธ.ค.	
	2558	2557
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	18,567	6,019
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(721)	(6,122)
เงินสดสุทธิได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมจัดหาเงิน	(20,838)	12,199
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน ของเงินสดและเงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น(ลดลง)	427	(507)
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น(ลดลง)</b>	<b>(2,565)</b>	<b>11,589</b>

ในปี 2558 เมื่อเปรียบเทียบกับงวดเดียวกันของปีก่อน บริษัทฯ มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 20,838 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อนจากการจ่ายชำระคืนเงินกู้ที่ระยะสั้นและระยะยาว ถึงแม้ว่ามีเงินสดสุทธิจากการดำเนินงานจำนวน 18,567 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อนถึง 12,548 ล้านบาท เนื่องจากปีนี้มีขาดทุนจากการดำเนินงานลดลงจากปีก่อน และมีเงินสดใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 721 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 เป็นจำนวน 2,565 ล้านบาท

## เครื่องบิน

ตามแผนพัฒนาฝูงบินซึ่งได้เริ่มดำเนินการอย่างต่อเนื่องจากปีก่อนๆ ประกอบกับบริษัทฯ ได้ดำเนินการตามแผนการปรับปรุงฝูงบิน (Fleet Strategy) เพื่อให้ฝูงบินมีจำนวนประเภทและแบบของเครื่องบินลดลงเพิ่มประสิทธิภาพ และลดต้นทุนในการดำเนินงาน ซึ่งเป็นกลยุทธ์หนึ่งในแผนปฏิรูปบริษัทฯ นั้น

ในปี 2558 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินรวม 8 ลำ เป็นเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน 6 ลำ ได้แก่ เครื่องบิน B777-300ER 3 ลำ และ เครื่องบิน A320-200 3 ลำ และ เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน ได้แก่ เครื่องบิน B787-8 2 ลำ ประกอบกับการปลดประจำการเครื่องบินรวม 15 ลำ ได้แก่ เครื่องบิน A340-600 จำนวน 6 ลำ A330-300 5 ลำ เครื่องบิน B747-400 จำนวน 2 ลำ และ เครื่องบิน B747-400 ที่บริษัทฯ ดัดแปลงเป็นเครื่องบินขนส่งสินค้า จำนวน 2 ลำ เมื่อรวมกับเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ วันสิ้นงวดปี 2557 จำนวน 102 ลำ เป็นผลให้บริษัทฯ มีเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงานรวม 95 ลำ (รวมเครื่องบิน A320-200 จำนวน 10 ลำ ที่โอนสิทธิการเช่าไปให้บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด และ 5 ลำที่ให้บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด เช่าช่วง)

ทั้งนี้ ในปี 2558 บริษัทฯ ได้ขายเครื่องบินรวม 8 ลำ ได้แก่ B747-400 1 ลำ และ A300-600R 7 ลำ และ ส่งคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงาน B737-400 3 ลำ ที่ได้ปลดประจำการไปในปีก่อนๆ

## สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 4,796 ล้านบาท (1.6%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 ธ.ค. 2558		31 ธ.ค. 2557		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	20,781	6.9	23,346	7.6	-2,565	-11.0
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้ขาย	15,099	5.0	4,826	1.6	+10,273	+212.9
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	34,596	11.4	36,113	11.7	-1,517	-4.2
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>	<b>70,476</b>	<b>23.3</b>	<b>64,285</b>	<b>20.9</b>	<b>+6,191</b>	<b>+9.6</b>
<b>ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์</b>						
เครื่องบินและเครื่องขนต่อะไหล่จ่ายล่วงหน้า	5,491	1.8	12,368	4.0	-6,877	-55.6
เครื่องบิน	44,979	14.9	51,322	16.7	-6,343	-12.4
เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า	126,251	41.8	134,611	43.8	-8,360	-6.2
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	12,465	4.1	13,191	4.3	-726	-5.5
งานระหว่างทำ	61	-	1,274	0.4	-1,213	-95.2
ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุง	14,733	4.9	6,449	2.1	+8,284	+128.5
เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	4,305	1.4	4,806	1.6	-501	-10.4
<b>ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ</b>	<b>208,285</b>	<b>68.9</b>	<b>224,021</b>	<b>72.9</b>	<b>-15,736</b>	<b>-7.0</b>
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ	23,710	7.8	18,961	6.2	+4,749	+25.0
<b>รวมสินทรัพย์</b>	<b>302,471</b>	<b>100.0</b>	<b>307,267</b>	<b>100.0</b>	<b>-4,796</b>	<b>-1.6</b>

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 70,476 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 23.3 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2557 เป็นจำนวน 6,191 ล้านบาท (9.6%) โดยมีสาเหตุสำคัญดังนี้

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง 2,565 ล้านบาท (11.0%) สาเหตุหลักเกิดจากในปีนี้มีบริษัทฯ มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 20,838 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อนจากการจ่ายชำระคืนเงินกู้ทั้งระยะสั้นและระยะยาว

- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายเพิ่มขึ้น 10,273 ล้านบาท (212.9%) สาเหตุหลักเกิดจากการโอนเครื่องบินที่ปลดระวางเพื่อรอขายรวม 15 ลำ ได้แก่ A330-300 จำนวน 5 ลำ A340-600 จำนวน 6 ลำ และ B747-400 จำนวน 4 ลำ ในขณะที่มีการโอนกรรมสิทธิ์เครื่องบินให้ผู้ซื้อรวม 8 ลำ ได้แก่ A300-600R จำนวน 7 ลำ และ B747-400 จำนวน 1 ลำ ประกอบกับมีเครื่องยนต์อะไหล่ของเครื่องบินที่ปลดระวางเพิ่มขึ้น

- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ ลดลง 1,517 ล้านบาท (4.2%) สาเหตุหลักเกิดจากลูกหนี้การค้าลดลง 997 ล้านบาท จากยอดขายที่ลดลงประกอบกับบริษัทฯ มีความสามารถในการบริหารระยะเวลาเรียกเก็บหนี้จากลูกหนี้ได้เร็วขึ้นโดยมีระยะเวลาการเก็บหนี้เฉลี่ยลดลงจาก 28 วัน ในปี 2557 เป็น 26 วัน ในปีนี้ ซึ่งต่ำกว่าระยะเวลาการให้สินเชื่อโดยปกติของบริษัทฯ ประกอบกับสินค้าและพัสดุคงเหลือลดลง 473 ล้านบาท

บริษัทฯ มียอดลูกหนี้การค้า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 และ 2557 แยกตามอายุหนี้ที่ค้างชำระ (Aging) ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	31 ธ.ค.2558	31 ธ.ค.2557
ระยะเวลาค้างชำระ		
ไม่เกิน 6 เดือน	11,430	12,426
เกินกว่า 6 เดือน - 1 ปี	161	334
เกินกว่า 1 ปี - 2 ปี	319	253
เกินกว่า 2 ปี	941	849
รวม	12,851	13,862
หัก ค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ	(1,155)	(1,169)
ลูกหนี้การค้า - สุทธิ	11,696	12,693

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์สุทธิ มีจำนวน 208,285 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 68.9 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2557 เป็นจำนวน 15,736 ล้านบาท (7.0%) โดยมีสาเหตุจาก

- เครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่จ่ายล่วงหน้าลดลง 6,877 ล้านบาท (55.6%) สาเหตุหลักเกิดจากการโอนเงินจ่ายล่วงหน้าของเครื่องบิน B777-300ER จำนวน 3 ลำ และ A320-200 จำนวน 3 ลำ ไปเป็นเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงิน ถึงแม้ว่ามีการจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องบิน A350-900XWB เพิ่มขึ้นก็ตาม

- เครื่องบินลดลง 6,343 ล้านบาท (12.4%) เป็นผลจากการคิดค่าเสื่อมราคาซึ่งเกิดขึ้นตามปกติ และการโอนเครื่องบินที่ปลดระวางจำนวน 9 ลำ ไปเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้ขาย ได้แก่ A330-300 จำนวน 5 ลำ และ B747-400 จำนวน 4 ลำ (รวมเครื่องบิน B747-400 ที่บริษัทฯ ดัดแปลงเป็นเครื่องบินขนส่งสินค้า จำนวน 2 ลำ)

- เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าลดลง 8,360 ล้านบาท (6.2%) สาเหตุหลักเกิดจากการโอนเครื่องบินที่ปลดระวาง ได้แก่ A340-600 จำนวน 6 ลำ ไปเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย และผลจากการคิดค่าเสื่อมราคา ถึงแม้ว่าจะมีการรับมอบเครื่องบิน B777-300ER จำนวน 3 ลำ และ A320-200 จำนวน 3 ลำ ในปีนี้ ก็ตาม

- อุปกรณ์การบินหมุนเวียนลดลง 726 ล้านบาท (5.5%) จากการโอนเครื่องบินต่ออะไหล่ของเครื่องบินที่ปลดระวางไปเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย

- ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุงเพิ่มขึ้น 8,284 ล้านบาท (128.5%) สาเหตุหลักเกิดจากการเปลี่ยนวิธีการวัดมูลค่าที่ดินจากวิธีราคาทุนเป็นวิธีราคาตลาดใหม่โดยให้มีผลกับงบการเงินรอบระยะเวลาบัญชีปี 2558 ทั้งที่ดินในประเทศและต่างประเทศของบริษัทฯ ทำให้มูลค่าที่ดินเพิ่มขึ้นจำนวน 8,647 ล้านบาท

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ มีจำนวน 23,710 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 7.8 ของสินทรัพย์ทั้งหมดเพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 4,749 ล้านบาท (25.0%) สาเหตุหลักเกิดจาก

- สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเพิ่มขึ้น 1,671 ล้านบาท จากภาษีของค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ที่ตั้งสำรองเพิ่มขึ้นในปี และผลกระทบทางภาษีของการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสดเฉพาะส่วนที่มีประสิทธิภาพ

- การเพิ่มขึ้นของเงินสำรองค่าบำรุงรักษาเครื่องยนต์ (Maintenance Reserve) ของเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานที่บริษัทฯ สามารถเรียกคืนเงินจากผู้ให้เช่าได้เมื่อมีการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์เกิดขึ้นจริงตามเงื่อนไขจำนวนประมาณ 3,330 ล้านบาท ตามที่กล่าวไว้ในหัวข้อค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) ของปี 2558 ตีลดร้อยละ 2.7 ในขณะที่ปีก่อนติดลบร้อยละ 3.5 สาเหตุหลักเกิดจากขาดทุนสุทธิต่ำกว่าปีก่อน

## หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 หนี้สินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 3,574 ล้านบาท (1.3%) โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 ธ.ค. 2558		31 ธ.ค. 2557		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	%ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)	73,592	27.3	80,432	30.2	-6,840	-8.5
หนี้สินระยะยาว						
หุ้นกู้	56,600	21.0	44,600	16.8	+12,000	+26.9
หนี้สินภายใต้สัญญาเช่าเครื่องบิน	77,551	28.8	72,027	27.1	+5,524	+7.7
เงินกู้ยืมระยะยาว	43,627	16.2	51,925	19.5	-8,298	-16.0
รวมหนี้สินระยะยาว	177,778	66.0	168,552	63.4	+9,226	+5.5
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	18,175	6.7	16,987	6.4	+1,188	+7.0
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>269,545</b>	<b>100.0</b>	<b>265,971</b>	<b>100.0</b>	<b>+3,574</b>	<b>+1.3</b>

หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 22,430 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 27.3 ของหนี้สินทั้งหมดลดลงจาก ณ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 6,840 ล้านบาท (8.5%) สาเหตุหลักเกิดจากเงินกู้ระยะสั้นลดลง 8,675 ล้านบาท จากการจ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นที่ครบกำหนด

หนี้สินระยะยาว (รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 22,430 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 66.0 ของหนี้สินทั้งหมดเพิ่มขึ้น 9,226 ล้านบาท (5.5%) ทั้งนี้ การอ่อนค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุลหลักของหนี้สินระยะยาว ณ 31 ธันวาคม 2558 เปรียบเทียบกับ ณ วันสิ้นงวดของปี 2557 ทำให้หนี้สินระยะยาวเมื่อคิดเป็นเงินบาทมีจำนวนเพิ่มขึ้น ดังนั้น หากไม่รวมผลของการปรับอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 1,490 ล้านบาท หนี้สินระยะยาวเพิ่มขึ้นจำนวน 7,736 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจาก

- การจัดหาเงินกู้ระยะยาวเพิ่มขึ้นจำนวน 20,124 ล้านบาท ประกอบด้วยเงินกู้ยืมระยะยาวเพื่อชำระค่าเช่าซื้อเครื่องบิน B777-300ER จำนวน 3 ลำ และ A320-200 จำนวน 3 ลำ
- การออกหุ้นกู้จำนวน 15,000 ล้านบาท โดยเป็นหุ้นกู้ที่ออกในเดือนเมษายน 2558 จำนวน 7,000 ล้านบาท และเดือนกันยายน 2558 จำนวน 8,000 ล้านบาท
- การจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน และหุ้นกู้ที่ถึงกำหนดชำระจำนวน 27,390 ล้านบาท

ณ สิ้นปี 2558 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) เพิ่มขึ้นจาก 4.7 เท่า ณ 31 ธันวาคม 2557 เป็น 5.8 เท่า

#### ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 32,926 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 8,370 ล้านบาท (20.3%) เนื่องจากการดำเนินงานในปี 2558 มีผลขาดทุนสุทธิ ถึงแม้ว่าจะมีส่วนเกินทุนจากการตีราคาที่ดินเพิ่ม ทำให้อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity) ลดลงจากติดลบร้อยละ 31.7 ในปี 2557 เป็นยอดติดลบร้อยละ 35.2 ในปีนี้

#### 4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

การคาดการณ์อุตสาหกรรมการบินของโลกในปี 2559 คาดว่ายังคงเติบโตต่อเนื่องแต่ลดลงกว่าปี 2558 เนื่องจากการชะลอตัวของเศรษฐกิจจีนที่ส่งผลกระทบต่อประเทศคู่ค้าของจีนด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภูมิภาคเอเชีย รวมทั้งเศรษฐกิจยุโรปยังไม่ฟื้นตัวและเริ่มมีปัญหาค่าครองชีพในหลายประเทศรวมทั้งปัญหาการก่อการร้าย ถึงแม้ว่าราคาน้ำมันที่คาดว่าจะปรับตัวลดลงจากปี 2558 เนื่องจากอุปทานล้นตลาด รวมทั้งการขึ้นดอกเบี้ยของธนาคารกลางสหรัฐเป็นการส่งสัญญาณการฟื้นตัวของเศรษฐกิจสหรัฐฯ อย่างไรก็ตามมาตรการดังกล่าวส่งผลกระทบต่อค่าเงินในสกุลต่างๆอ่อนค่าลง

ภาพรวมอุตสาหกรรมการบินของไทยในปี 2559 แม้ประเทศไทยจะถูกปรับลดอันดับมาตรฐานความปลอดภัยในการบินจาก FAA แต่การผ่านมาตรฐานการบินของ EASA ก็ช่วยทำให้สถานการณ์ดีขึ้น และส่งผลดีต่อธุรกิจการบินของไทย โดยมีแนวโน้มการขยายตัว แต่ยังคงมีปัจจัยเสี่ยงที่จะส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินของไทย ได้แก่ การก่อการร้าย และภัยสงคราม ภัยธรรมชาติขนาดใหญ่ และสภาวะเศรษฐกิจโลก ถึงแม้ว่าจะมี

ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ลดลงเป็นปัจจัยบวก นอกจากนี้ ยังคงต้องติดตามประเด็นเรื่องการตรวจสอบระบบการกำกับดูแลความปลอดภัยการบินพลเรือนของประเทศไทยซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการแก้ไขอย่างเป็นรูปธรรม ทั้งนี้ คณะกรรมการการบินพลเรือนได้มีมติอนุมัติแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme-NCASP) ซึ่งเป็นแผนชาติที่เกี่ยวกับระบบรักษาความปลอดภัยที่ยึดตามกรอบและแนวทางที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) กำหนดไว้เพื่อเตรียมความพร้อมในการรับการตรวจสอบและกำกับดูแลระบบรักษาความปลอดภัยสากล (Universal Security Audit Programme : USAP) ของ ICAO ที่จะเข้ามาตรวจสอบในปี 2560 ต่อไป

ในส่วนของการดำเนินงานตามแผนปฏิรูปบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในช่วงต่อไป บริษัทฯ มีแผนที่จะดำเนินการต่อเนื่อง โดยสรุปได้ดังนี้

- แผนหารายได้ที่เข้มข้น (Aggressive) มากขึ้นทั้งรายได้บัตรโดยสาร รายได้จากสินค้าและพัสดุ รวมทั้งรายได้อื่นๆ
- แผนลดค่าใช้จ่าย Non Fuel Cash Cost ที่มีประสิทธิภาพ
- แผนสร้างความสามารถ (Capability) เพื่อความยั่งยืน อาทิ การปรับปรุงระบบบริหารจัดการเครือข่าย (Network Management System), ระบบบริหารจัดการตัวแทนขาย (Agent Management System) การปรับปรุงกระบวนการจัดหางานซ่อมบำรุงและอุปกรณ์อากาศยาน การเพิ่มความสามารถด้านการเงิน
- แผนสร้างความเป็นเลิศในการบริการลูกค้า ได้แก่ เสริมสร้างความภักดีของลูกค้า การพัฒนาความเป็นเลิศด้านการบริการลูกค้า และการยกระดับการบริการชั้นธุรกิจ

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จัดให้มีการติดตามผลการดำเนินงานตามแผนอย่างใกล้ชิด เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ จะสามารถปรับปรุงแผนงานให้สะท้อนต่อการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์ต่างๆ ได้อย่างทันท่วงที

## 5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		ม.ค.-ธ.ค.	
		2558	2557
<b>อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)</b>			
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.78	0.75
<b>อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)</b>			
อัตรากำไร(ขาดทุน)ก่อนอัตราแลกเปลี่ยน ภาษีเงินได้ และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	ร้อยละ	(0.69)	(12.03)
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ	ร้อยละ	(6.90)	(8.14)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	(35.16)	(31.71)
<b>อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)</b>			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	(2.70)	(3.47)
<b>อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)</b>			
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)	เท่า	5.84	4.65
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Total Debt to Equity)	เท่า	8.19	6.44
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	3.32	0.59



ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

**อัตราส่วนสภาพคล่อง**

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

**อัตรากำไร(ขาดทุน)ก่อนอัตราแลกเปลี่ยน ภาษีเงินได้ และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียว**

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

**อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิต่อรายได้รวม (Net Profit (Loss) Margin)**

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

**อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity)**

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

**อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Total Asset)**

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

**อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)**

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

**อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Total Debt to Equity)**

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

**อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย**

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