

## คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับไตรมาส 1 ปี 2559 สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2559 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

### 1. บทสรุปผู้บริหาร

ภาพรวมเศรษฐกิจโลกในไตรมาสแรกของปี 2559 มีแนวโน้มขยายตัวอยู่ในระดับต่ำ โดยได้รับผลกระทบจากการชะลอตัวทางเศรษฐกิจของประเทศจีน และความผันผวนของกระแสเงินลงทุนที่ไหลเข้าตลาดเกิดใหม่ ส่งผลกระทบในเชิงลบต่อการเติบโตของกลุ่มประเทศกำลังพัฒนาอย่างมีนัยสำคัญ ขณะที่การขยายตัวทางเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศยุโรปและญี่ปุ่นยังอยู่ในระดับต่ำ อย่างไรก็ตาม การฟื้นตัวของเศรษฐกิจสหรัฐฯ ที่ค่อนข้างแข็งแกร่งจะเป็นตัวขับเคลื่อนเศรษฐกิจโลกได้ในระยะถัดไป ในขณะที่ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกยังคงอยู่ในระดับต่ำโดยมีราคาเฉลี่ยในไตรมาส 1 ของปี 2559 อยู่ที่ 30.4 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล

เศรษฐกิจไทยในไตรมาส 1 ปี 2559 มีการฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไป ส่วนหนึ่งเป็นผลจากมาตรการเศรษฐกิจของรัฐบาลที่ได้ดำเนินการต่อเนื่อง โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากภาคการท่องเที่ยวที่ขยายตัวได้ดีเกือบทุกกลุ่มภูมิภาค โดยเฉพาะจากเอเชียตะวันออกเป็นหลัก โดยนักท่องเที่ยวชาวจีนเป็นตลาดนักท่องเที่ยวหลักของไทยที่มีการเติบโตอย่างต่อเนื่องในช่วงหลายปีที่ผ่านมาและส่วนใหญ่จะเดินทางท่องเที่ยวในช่วงเทศกาลต่างๆ ตลอดทั้งปี โดยเฉพาะในไตรมาส 1 ซึ่งมีเทศกาลตรุษจีน นอกจากนี้ตลาดนักท่องเที่ยวชาวยุโรปและรัสเซียยังคงขยายตัวได้ต่อเนื่อง อย่างไรก็ตามการส่งออกสินค้าของไทยยังคงมีปัจจัยเสี่ยงจากความไม่แน่นอนของเศรษฐกิจโลก ซึ่งส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นทางเศรษฐกิจที่ลดลง และกระทบต่อการบริโภคภาคเอกชนให้ชะลอลง

ในไตรมาส 1 ปี 2559 อุตสาหกรรมการบินของโลกก็ยังคงเผชิญกับความท้าทายทั้งจากความไม่แน่นอนทางเศรษฐกิจและการเมือง การชะลอตัวของเศรษฐกิจโลก ประกอบกับเหตุการณ์ก่อการร้ายในยุโรป ซึ่งมีผลต่อความต้องการเดินทางของนักท่องเที่ยวโดยเฉพาะในตลาดหลักได้แก่ ตลาดยุโรป ประกอบกับการแข่งขันที่ยังคงทวีความรุนแรงขึ้นจากการขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำ และสายการบินจากตะวันออกกลาง และความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน ถึงแม้ว่าราคาน้ำมันดิบที่ปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่องโดยราคาเฉลี่ยลดลงถึง 41.7% จากปีก่อน และการแข่งขันที่รุนแรงมีผลต่อราคาบัตรโดยสารที่ปรับตัวลดลง จะเป็นปัจจัยสนับสนุนส่งผลให้ความต้องการเดินทางเพิ่มขึ้น ทั้งนี้จากข้อมูลสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) แสดงการเติบโตอย่างต่อเนื่องของปริมาณการขนส่งและปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น 7.0% และ 7.0% ตามลำดับ โดยมีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ย 78.7% อย่างไรก็ตามจากการชะลอตัวของเศรษฐกิจจีนซึ่งมีผลให้เศรษฐกิจคู่ค้าของประเทศอื่นๆ ชะลอตัวไปด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งต่อการภาคการส่งออก ส่งผลให้อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์นั้นปรับตัวลดลง

ภาพรวมของอุตสาหกรรมการบินของไทยมีแนวโน้มการขยายตัว ซึ่งสอดคล้องกับจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางเข้า-ออกประเทศไทย ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในช่วงไตรมาส 1 ปี 2559 จำนวน 11.03 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 6.6% อย่างไรก็ตามยังคงมีปัจจัยเสี่ยงเรื่องสภาวะการแข่งขันทางธุรกิจที่ทวีความรุนแรง ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารที่มากกว่าอุปสงค์การเดินทาง ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน และความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน

ในปี 2559 บริษัทฯ ได้เข้าสู่ระยะที่ 2 ของแผนปฏิรูปองค์กรคือ “สร้างความแข็งแกร่งในการแข่งขัน” โดยมีกลยุทธ์ในการดำเนินงาน 4 กลยุทธ์ ดังนี้ 1) การหารายได้ โดยเน้นที่แผนการเพิ่มรายได้ในทุกๆ ด้าน 2) การบริหารจัดการค่าใช้จ่าย ในด้านการบริหารจัดการต้นทุน การบริหารจัดการกระแสเงินสดและโครงสร้างเงินทุน 3)

การสร้างศักยภาพในด้านต่างๆ อาทิ การบริหารเครือข่ายเส้นทางบิน (Network Management & Optimization) การวางแผนฝูงบิน (Fleet Plan) การเพิ่มศักยภาพระบบบริหารรายได้ (Revenue Management Enhancement) 4) การสร้างความเป็นเลิศในการบริการลูกค้า ซึ่งหลายแผนงานได้ดำเนินการต่อเนื่องมาจากรายปี 2558 เช่น การยกระดับการบริการชั้นธุรกิจ (Business Class Service Upgrade)

ในไตรมาสนี้ บริษัทฯ มีจำนวนเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน 95 ลำ น้อยกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 9 ลำ แต่จากการปรับเที่ยวบินและใช้เครื่องบินให้เหมาะสมกับความต้องการเดินทาง การใช้ประโยชน์ของเครื่องบินได้อย่างมีประสิทธิภาพขึ้น Aircraft Utilization เพิ่มขึ้นเป็น 11.5 ชั่วโมง (จาก 10.7 ชั่วโมง) ทำให้บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ลดลงเพียง 1.8% โดยมีปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้น 0.9% มีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 77.5% สูงกว่า ปีก่อนซึ่งเฉลี่ยที่ 75.4% และมีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 5.92 ล้านคน สูงกว่าปีก่อน 5.3%

ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในไตรมาส 1 ของปี 2559 มีรายได้รวมทั้งสิ้น 50,183 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 1,384 ล้านบาท (2.7%) สาเหตุสำคัญเนื่องจากรายได้จากค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกินลดลงจากการปรับอัตราค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมันลดลง และการแข่งขันที่รุนแรง ถึงแม้จะมีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งเพิ่มขึ้น 5.3% สำหรับค่าใช้จ่ายรวม 43,003 ล้านบาท ลดลง 4,149 ล้านบาท (8.8%) เนื่องจากค่าน้ำมันเครื่องบินลดลง 3,637 ล้านบาท (25.1%) จากราคาน้ำมันเฉลี่ยลดลง 37.6% ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันลดลง 524 ล้านบาท (1.7%) ส่วนหนึ่งเป็นผลจากการลดปริมาณการผลิตและมาตรการควบคุมและบริหารจัดการค่าใช้จ่ายดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรจากการดำเนินงาน 7,180 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 2,765 ล้านบาท (62.6%) อย่างไรก็ตาม มีค่าใช้จ่ายจากการประมาณการค่าซ่อมแซมเครื่องบินเช่าดำเนินงานตามสภาพการบินและเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องบิน จำนวน 1,153 ล้านบาท ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน จำนวน 174 ล้านบาท และมีขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 681 ล้านบาท ส่งผลให้บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรสุทธิ 6,011 ล้านบาท โดยเป็นกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 5,999 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 2.75 บาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 0.67 บาท (32.2%)

ทั้งนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์และเครื่องบิน (EBITDA) จำนวน 12,049 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 1,133 ล้านบาท (10.4%) โดยมี EBITDA Margin เท่ากับ 24.0% เปรียบเทียบกับปีก่อนที่เท่ากับ 21.2%

## 2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานไตรมาส 1 ปี 2559

งบการเงินรวมสำหรับไตรมาส 1 ของปี 2559 ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อย 5 บริษัท ได้แก่ 1) บริษัท ไทย-อะมาคิอุสเซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด 2) บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด 3) บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิง จำกัด 4) บริษัท ทัวร์เอ็องหลวง จำกัด และ 5) บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) - งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มี.ค.			
	2559	2558	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
<b>รายได้รวม</b>	<b>50,183</b>	<b>51,567</b>	<b>-1,384</b>	<b>-2.7</b>
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	42,045	43,523	-1,478	-3.4
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	4,412	4,905	-493	-10.1
- รายได้การบริการอื่นๆ	3,283	2,788	+495	+17.8
- อื่นๆ	443	351	+92	+26.2
<b>ค่าใช้จ่ายรวม</b>	<b>43,003</b>	<b>47,152</b>	<b>-4,149</b>	<b>-8.8</b>
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	10,843	14,480	-3,637	-25.1
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	30,821	31,345	-524	-1.7
- ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ	1,339	1,327	+12	+0.9
<b>กำไรจากการดำเนินงาน</b>	<b>7,180</b>	<b>4,415</b>	<b>+2,765</b>	<b>+62.6</b>
หัก ประมาณการค่าซ่อมแซมเครื่องบินเช่าดำเนินงาน	1,153	-	+1,153	-
หัก ผลขาดทุนจากการซื้อขายของสินทรัพย์และเครื่องบิน	174	11,804	-11,630	-98.5
บวก กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(681)	9,654	-10,335	-107.1
กำไรก่อนภาษีเงินได้	5,172	2,265	+2,907	+128.3
กำไรสุทธิ	6,011	4,549	+1,462	+32.1
<b>กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่</b>	<b>5,999</b>	<b>4,541</b>	<b>+1,458</b>	<b>+32.1</b>
กำไรต่อหุ้น (บาท)	2.75	2.08	+0.67	+32.2
<b>ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ</b>				
EBITDA (ล้านบาท)	12,049	10,916	+1,133	+10.4
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	5.92	5.62	+0.30	+5.3
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	21,476	21,869	-393	-1.8
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านคน-กิโลเมตร)	16,637	16,489	+148	+0.9
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	77.5	75.4		+2.1
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/คน-กม.)	2.50	2.60	-0.10	-3.8
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	890	988	-98	-9.9
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	508	596	-88	-14.8
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (%)	57.1	60.3		-3.2
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง (พันกก.)	140,626	151,768	-11,142	-7.3
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/ตัน-กม.)	8.18	7.81	+0.37	+4.8
เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน (ลำ)	95	104	-9	-8.6
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน (ชั่วโมง)	97,855	98,563	-708	-0.7
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย (ชั่วโมง/ลำ/วัน)	11.5	10.7	+0.8	+7.5
<b>อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย</b>				
1 USD : THB	35.6470	32.6462	+3.0008	+9.2
1 EUR : THB	39.3163	36.7544	+2.5619	+7.0
100 JPY : THB	30.9407	27.4246	+3.5161	+12.8
ราคาน้ำมันเฉลี่ย (USD/BBL)	48.11	77.06	-28.95	-37.6

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

## รายได้

ในไตรมาส 1 ของปี 2559 บริษัทฯ มีรายได้รวมลดลง 1,384 ล้านบาท (2.7%) โดยมีรายละเอียดของรายได้ดังนี้

### • รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน

รายได้จากค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกิน ลดลง 1,478 ล้านบาท (3.4%) เป็นผลมาจาก

- รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย)

ลดลง 0.10 บาท/RPK (3.8%) หรือประมาณ 1,665 ล้านบาท ถึงแม้ว่าการอ่อนค่าของเงินบาทโดยเฉพาะเมื่อเทียบกับสกุลเงินที่เป็นรายได้หลักได้แก่ เงินยูโร ดอลลาร์สหรัฐฯ และเงินเยน จะทำให้รายได้เมื่อคิดเป็นเงินบาทสูงขึ้นก็ตาม หากไม่รวมผลของอัตราแลกเปลี่ยนที่มีผลให้รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยเพิ่มขึ้น 0.05 บาท/RPK หรือประมาณ 830 ล้านบาท รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยจะลดลงประมาณ 5.8% หรือประมาณ 2,495 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการแข่งขันที่รุนแรง และปรับลดอัตราค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมัน (Fuel Surcharge) ตามราคาน้ำมันที่ลดลง

- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร เพิ่มขึ้น 0.9% คิดเป็นเงินประมาณ 385 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นในเส้นทางภายในประเทศจากสายการบินไทยสมายล์ เส้นทางข้ามทวีป ได้แก่ เส้นทางยุโรป และออสเตรเลีย และเส้นทางภูมิภาคเอเชียบางเส้นทาง ได้แก่ เส้นทางสายตะวันตก และอินโดจีน แต่ปรับลดลงในเส้นทางสายเหนือสายใต้ ตะวันออกกลาง ในขณะที่บริษัทฯ มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารลดลง 1.8% สาเหตุหลักเกิดจากการหยุดทำการบินในเส้นทางกรุงเทพฯ-โจฮันเนสเบิร์ก กรุงเทพฯ-มอสโก กรุงเทพฯ-มาดริด และกรุงเทพฯ-ลอสแอนเจลิส ในปีก่อน ส่งผลให้อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 77.5% เพิ่มขึ้นจากปีก่อนซึ่งเฉลี่ย 75.4%

### • รายได้ค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์

รายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์ ลดลง 493 ล้านบาท (10.1%) โดยมีอัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ย 57.1% ต่ำกว่าปีก่อนที่เฉลี่ย 60.3% เป็นผลจากปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ADTK) ต่ำกว่าปีก่อน 9.9% จากการปลดระวางเครื่องบิน B747 Freighter 2 ลำ ในเดือนมีนาคม 2558 ประกอบกับปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) ลดลง 14.8% คิดเป็นเงินประมาณ 687 ล้านบาท ถึงแม้จะมีรายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าประกันภัย) เท่ากับ 8.18 บาท เพิ่มขึ้น 0.37 บาท (4.8%) ก็ตาม

- รายได้การบริการอื่น ๆ ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจ ได้แก่ การบริการภาคพื้น ครีวการบิน และการบริการคลังสินค้า และรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่นๆ เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 495 ล้านบาท (17.8%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากการบริการภาคพื้น และครีวการบิน สูงกว่าปีก่อนจากจำนวนเที่ยวบินของสายการบินลูกค้าและจำนวนผู้โดยสารสูงกว่าปีก่อน ประกอบกับรายได้จากการให้บริการซ่อมบำรุงเพิ่มขึ้นจากปีก่อน อย่างไรก็ตาม รายได้จากการให้บริการด้านคลังสินค้าลดลงจากปริมาณการขนส่งสินค้าที่ต่ำกว่าปีก่อน

- รายได้อื่น เพิ่มขึ้น 92 ล้านบาท (26.2%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากการให้บริการอื่นของฝ่ายซ่อมบำรุงอากาศยาน สูงกว่าปีก่อน

## ค่าใช้จ่าย

ในไตรมาส 1 ปี 2559 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวมลดลง 4,149 ล้านบาท (8.8%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- **ค่าน้ำมันเครื่องบิน** ลดลง 3,637 ล้านบาท (25.1%) สาเหตุหลักจากราคาน้ำมันเฉลี่ยต่ำกว่าปีก่อน 37.6% ถึงแม้เงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอ่อนค่าทำให้ค่าน้ำมันเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ค่าใช้จ่ายในการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันยังต่ำกว่าปีก่อน 302 ล้านบาท
- **ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน** ลดลง 524 ล้านบาท (1.7%) โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มี.ค.					
	2559		2558		เปลี่ยนแปลง	
		% ของ ค่าใช้จ่าย รวม		% ของ ค่าใช้จ่าย รวม	ล้านบาท	%
<b>ค่าใช้จ่าย</b>						
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	7,387	24.0	7,502	23.9	-115	-1.5
ค่าบริการการบิน	5,243	17.0	5,333	17.0	-90	-1.7
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	1,345	4.4	1,382	4.4	-37	-2.7
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	3,330	10.8	3,352	10.7	-22	-0.7
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	4,628	15.0	5,092	16.3	-464	-9.1
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	2,477	8.0	2,040	6.5	+437	+21.4
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	1,997	6.5	2,234	7.1	-237	-10.6
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	2,262	7.3	2,302	7.3	-40	-1.7
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	146	0.5	147	0.5	-1	-0.7
ค่าใช้จ่ายอื่น	2,084	6.8	2,097	6.7	-13	-0.6
ส่วนแบ่งขาดทุน (กำไร) จากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	(78)	(0.3)	(136)	(0.4)	+58	+42.6
<b>ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน</b>	<b>30,821</b>	<b>100.0</b>	<b>31,345</b>	<b>100.0</b>	<b>-524</b>	<b>-1.7</b>

- **ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน** ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายบุคลากร ผลประโยชน์พนักงาน ค่าตอบแทนผู้บริหาร และกรรมการ ลดลง 115 ล้านบาท (1.5%) สาเหตุหลักเกิดจากจำนวนพนักงานที่ลดลงจากการเกษียณอายุ และโครงการร่วมใจจากองค์กร (MSP) สำหรับพนักงานทั่วไป และโครงการ Golden Handshake สำหรับพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน ตามแผนปฏิรูปองค์กร
- **ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน** ประกอบด้วย ค่าบริการการบิน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ และค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป ลดลง 364 ล้านบาท (4.1%) สาเหตุหลักจากปริมาณการผลิตที่ต่ำกว่าปีก่อน
- **ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย** ต่ำกว่าปีก่อน 464 ล้านบาท (9.1%) เป็นผลจากการปลดระวางเครื่องบินที่ยังไม่หมดอายุการใช้งาน ประกอบกับมีเครื่องบินที่คิดค่าเสื่อมราคาเต็มจำนวนแล้ว ถึงแม้ว่าจะมีการรับมอบเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงินเพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน

- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ เพิ่มขึ้น 437 ล้านบาท (21.4%) เนื่องจากการรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงานในระหว่างปี 2558 ได้แก่ B787-8 จำนวน 2 ลำ ประกอบกับการอ่อนค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐฯ ทำให้ค่าเช่าเครื่องบินเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทเพิ่มขึ้น

- ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม ลดลง 58 ล้านบาท (42.6%) สาเหตุหลักเกิดจากบริษัท สายการบิน นกแอร์ จำกัด (มหาชน) มีผลการดำเนินงานขาดทุน โดยมีรายละเอียดดังนี้

- บริษัท สายการบิน นกแอร์ จำกัด (มหาชน) ขาดทุน 165 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีกำไร 22 ล้านบาท
- บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) กำไร 182 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 113 ล้านบาท
- บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด กำไร 11 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 5 ล้านบาท
- บริษัท คริวการบินภูเก็ต จำกัด มีกำไร 27 ล้านบาท ลดลง 6 ล้านบาท
- บริษัท คอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเทล จำกัด กำไร 13 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 7 ล้านบาท
- บริษัท โรงแรมรอยัลฮิลด์ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) กำไร 11 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 10 ล้านบาท

- ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ เพิ่มขึ้น 12 ล้านบาท (0.9%) สาเหตุหลักเกิดจากดอกเบี้ยหุ้นกู้สูงกว่าปีก่อน จากการออกหุ้นกู้ในปี 2558 จำนวน 15,000 ล้านบาท แต่มีดอกเบี้ยเงินกู้ยืมระยะสั้นและระยะยาวต่ำกว่าปีก่อนจากอัตราดอกเบี้ยเฉลี่ยที่ต่ำกว่าปีก่อน และมีการจ่ายชำระคืนเงินกู้มากกว่าการรับเงินกู้ อย่างไรก็ตามการอ่อนค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุลหลักของหนี้สินระยะยาว ได้แก่ เงินยูโร และเงินเยนเป็นอีกปัจจัยที่ทำให้ค่าใช้จ่ายเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทเพิ่มขึ้น

**ประมาณการค่าซ่อมแซมเครื่องบินเช่าดำเนินงาน 1,153 ล้านบาท** จากการประมาณการค่าซ่อมแซมเครื่องบินเช่าดำเนินงานตามสภาพการบินและเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องบิน

**ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน 174 ล้านบาท ลดลง 11,630 ล้านบาท (98.5%)** ประกอบด้วย

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน 83 ล้านบาท เนื่องจากการตั้งสำรองด้อยค่าเครื่องบินที่ปลดระวางเพิ่มขึ้น ในขณะที่ช่วงเดียวกันของปีก่อนมีการรับรู้ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินจำนวน 8 ลำ ประกอบด้วย A340-600 6 ลำ B747-400 (Freighter) 2 ลำ รวมจำนวน 11,804 ล้านบาท
- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ 91 ล้านบาท เกิดจากการตั้งสำรองด้อยค่าอะไหล่ที่เสียหายและไม่สามารถซ่อมแซมได้สูงกว่าปีก่อน

**ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 681 ล้านบาท** ประกอบด้วย ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Loss) 401 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการปรับยอดเงินกู้คงเหลือสกุลเงินยูโร และเงินเยนให้เป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวด และขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Loss) 280 ล้านบาท

### 3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

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

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มี.ค.	
	2559	2558
เครื่องบิน	902	4,519
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	54	246
<b>รวม</b>	<b>956</b>	<b>4,765</b>

ในไตรมาส 1 ของปี 2559 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 956 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 3,809 ล้านบาท เนื่องจากในไตรมาสนี้ไม่มีการรับมอบเครื่องบิน ในขณะที่ไตรมาส 1 ของปี 2558 มีรายจ่ายเพื่อการรับมอบเครื่องบิน 2 ลำ จำนวนประมาณ 3,900 ล้านบาท

โดยรายจ่ายเพื่อการลงทุนในไตรมาสนี้ประกอบด้วย

- การลงทุนในเครื่องบิน จำนวน 902 ล้านบาท โดยเป็นการจ่ายเงินล่วงหน้าค่าเครื่องบิน A350-900XWB 2 ลำ จำนวน 832 ล้านบาท และการซื้ออะไหล่เครื่องบินหมุนเวียนจำนวน 68 ล้านบาท
- การลงทุนในสินทรัพย์ถาวรอื่น ๆ จำนวน 54 ล้านบาท

#### การจัดการเงินทุน

ในไตรมาสแรกของปี 2559 บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดหาเงินทุนโดยการกู้ยืมระยะสั้นจากต่างประเทศผ่านกระทรวงการคลัง และเบิกใช้วงเงินสินเชื่อหมุนเวียนจากสถาบันการเงินในประเทศเพื่อชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นที่ครบกำหนดและใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงานรวมทั้งสิ้น 11,400 ล้านบาท

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มี.ค.	
	2559	2558
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	7,110	3,716
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(843)	(1)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(4,133)	(10,353)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน ของเงินสดและเงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น(ลดลง)	7	391
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น(ลดลง)</b>	<b>2,141</b>	<b>(6,247)</b>

ในไตรมาส 1 ของปี 2559 เมื่อเปรียบเทียบกับงวดเดียวกันของปีก่อน บริษัทฯ มีเงินสดสุทธิจากการดำเนินงานจำนวน 7,110 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 3,394 ล้านบาท จากกำไรจากการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้นจากปีก่อน และมีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 4,133 ล้านบาท ลดลงจากงวดเดียวกันของปีก่อนจากการชำระคืนเงินกู้ทั้งระยะสั้นและระยะยาวลดลง แต่มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน

เพิ่มขึ้นจากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2559 มีจำนวน 22,922 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 มีนาคม 2558 และ 31 ธันวาคม 2558 เป็นจำนวน 5,822 ล้านบาท จำนวน 2,141 ล้านบาท ตามลำดับ

### เครื่องบิน

ในไตรมาส 1 ของปี 2559 บริษัทฯ ไม่มีการรับมอบและปลดประจำการเครื่องบิน ทำให้จำนวนเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงานไม่เปลี่ยนแปลงจาก ณ 31 ธันวาคม 2558 ซึ่งมีจำนวน 95 ลำ (รวมเครื่องบิน A320-200 จำนวน 11 ลำ ที่โอนสิทธิการเช่าไปให้บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด และ 5 ลำที่ให้บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด เช่าช่วง) แต่เพิ่มขึ้น 2 ลำ เมื่อเทียบกับ ณ 31 มีนาคม 2558

### สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2559 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมเพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2558 จำนวน 1,290 ล้านบาท (0.4%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 มี.ค. 2559		31 ธ.ค. 2558		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	22,922	7.6	20,781	6.9	+2,141	+10.3
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้ขาย	15,016	4.9	15,099	5.0	-83	-0.5
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	34,301	11.3	34,596	11.4	-295	-0.9
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>	<b>72,239</b>	<b>23.8</b>	<b>70,476</b>	<b>23.3</b>	<b>+1,763</b>	<b>+2.5</b>
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์						
เครื่องบินและเครื่องขนค้อะไหล่จ่ายล่วงหน้า	6,323	2.1	5,491	1.8	+832	+15.2
เครื่องบิน	43,563	14.3	44,979	14.9	-1,416	-3.1
เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า	124,210	40.9	126,251	41.8	-2,041	-1.6
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	12,026	4.0	12,465	4.1	-439	-3.5
งานระหว่างทำ	38	-	61	-	-23	-37.7
ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุง	14,632	4.8	14,733	4.9	-101	-0.7
เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	3,998	1.3	4,305	1.4	-307	-7.1
<b>ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ</b>	<b>204,790</b>	<b>67.4</b>	<b>208,285</b>	<b>68.9</b>	<b>-3,495</b>	<b>-1.7</b>
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	26,732	8.8	23,710	7.8	+3,022	+12.7
<b>รวมสินทรัพย์</b>	<b>303,761</b>	<b>100.0</b>	<b>302,471</b>	<b>100.0</b>	<b>+1,290</b>	<b>+0.4</b>

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 72,239 ล้านบาท หรือคิดเป็น 23.8% ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2558 จำนวน 1,763 ล้านบาท (2.5%) โดยมีรายการที่เพิ่มขึ้นหรือลดลงอย่างมีสาระสำคัญได้แก่

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น 2,141 ล้านบาท (10.3%) สาเหตุหลักเกิดจากเงินสดสุทธิได้มาจากการดำเนินงานเพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน



- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ ลดลง 295 ล้านบาท (0.9%) สาเหตุหลักเกิดจากสินค้าและพัสดุลดลงเหลือลดลง 650 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักเกิดจากน้ำมันเครื่องบินคงเหลือลดลงจากราคาน้ำมันที่ลดลง แต่มีลูกหนี้การค้าเพิ่มขึ้น 427 ล้านบาท จากยอดขายในเดือนมีนาคม 2559 ที่สูงกว่าเดือน ธันวาคม 2558 อย่างไรก็ตามบริษัทฯ มีความสามารถในการบริหารระยะเวลาเรียกเก็บหนี้จากลูกหนี้การค้าได้เร็วขึ้น โดยมีระยะเวลาการเก็บหนี้เฉลี่ยลดลงจาก 25 วัน ในไตรมาส 1 ของปี 2558 เป็น 24 วันในไตรมาส 1 ของปี 2559 ซึ่งต่ำกว่าระยะเวลาการให้สินเชื่อโดยปกติของบริษัทฯ

บริษัทฯ มียอดลูกหนี้การค้า ณ วันที่ 31 มีนาคม 2559 และ 31 ธันวาคม 2558 แยกตามอายุหนี้ที่ค้างชำระ (Aging) ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	31 มี.ค.2559	31 ธ.ค.2558
ระยะเวลาค้างชำระ		
ไม่เกิน 6 เดือน	11,917	11,430
เกินกว่า 6 เดือน - 1 ปี	164	161
เกินกว่า 1 ปี - 2 ปี	202	319
เกินกว่า 2 ปี	1,005	941
รวม	13,288	12,851
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(1,165)	(1,155)
ลูกหนี้การค้า - สุทธิ	12,123	11,696

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์สุทธิ มีจำนวน 204,790 ล้านบาท หรือคิดเป็น 67.4% ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2558 เป็นจำนวน 3,495 ล้านบาท (1.7%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากการคิดค่าเสื่อมราคาตามปกติ ในขณะที่เครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่จ่ายล่วงหน้าเพิ่มขึ้น 832 ล้านบาท (15.2%) จากการจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องบิน A350-900XWB จำนวน 2 ลำ

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 26,732 ล้านบาท หรือคิดเป็น 8.8% ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 จำนวน 3,022 ล้านบาท (12.7%) สาเหตุหลักเกิดจาก

- สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเพิ่มขึ้น 968 ล้านบาท จากภาษีของประมาณการค่าซ่อมแซมเครื่องบินเช่าดำเนินงานที่เพิ่มขึ้น

- การเพิ่มขึ้นของเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่า (Maintenance Reserve) จำนวน 2,200 ล้านบาท ตามประมาณการหนี้สินระยะยาวที่บริษัทได้ประมาณเพิ่มขึ้นในส่วนค่าซ่อมแซมเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงานตามสภาพการบิน และเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องบิน ทั้งนี้ บริษัทสามารถนำค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้นตามประมาณการหนี้สินดังกล่าวไปเบิกคืนจากผู้ให้เช่าได้ตามเงื่อนไขที่ปรากฏในสัญญาเช่า

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) ในไตรมาส 1 ของปี 2559 เท่ากับร้อยละ 2.2 เปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ซึ่งเท่ากับ 1.2

## หนี้สิน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2559 หนี้สินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 จำนวน 4,250 ล้านบาท (1.6%) โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 มี.ค. 2559		31 ธ.ค. 2558		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	%ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)	68,967	26.0	73,592	27.3	-4,625	-6.3
หนี้สินระยะยาว						
หุ้นกู้	56,300	21.2	56,600	21.0	-300	-0.5
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	75,834	28.6	77,551	28.8	-1,717	-2.2
เงินกู้ยืมระยะยาว	42,138	15.9	43,627	16.2	-1,489	-3.4
รวมหนี้สินระยะยาว	174,272	65.7	177,778	66.0	-3,506	-2.0
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	22,056	8.3	18,175	6.7	+3,881	+21.4
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>265,295</b>	<b>100.0</b>	<b>269,545</b>	<b>100.0</b>	<b>-4,250</b>	<b>-1.6</b>

หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 22,129 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 26.0 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวน 68,967 ล้านบาท ลดลงจาก ณ 31 ธันวาคม 2558 จำนวน 4,625 ล้านบาท (6.3%) สาเหตุหลักเกิดจากการใช้จ่ายค้างจ่ายลดลง 4,010 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากค่าชดเชยการบริหารความเสี่ยงน้ำมันค้างจ่าย และเงินชดเชยสำหรับพนักงานที่เข้าโครงการ MSP ค้างจ่าย ณ สิ้นปี 2558 ในขณะที่เงินกู้ระยะสั้นเพิ่มขึ้น 1,396 ล้านบาท

หนี้สินระยะยาว (รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 22,129 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 65.7 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 174,272 ล้านบาท ลดลง 3,506 ล้านบาท (2.0%) ทั้งนี้ การอ่อนค่าของเงินบาท ณ 31 มีนาคม 2559 เมื่อเทียบกับ ณ วันสิ้นงวดของปี 2558 ทำให้หนี้สินระยะยาวเมื่อคิดเป็นเงินบาทมีจำนวนเพิ่มขึ้น ดังนั้น หากไม่รวมผลของการปรับอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 1,084 ล้านบาท หนี้สินระยะยาวจะลดลงจำนวน 4,590 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน และหุ้นกู้ที่ถึงกำหนดชำระ

- หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 8.3 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวน 22,056 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3,881 ล้านบาท (21.4%) สาเหตุหลักเกิดจากประมาณการค่าใช้จ่ายซ่อมแซมเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงาน ที่เกี่ยวข้องกับค่าซ่อมเครื่องบินตามสภาพการบินและเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องบิน ทั้งนี้บริษัทฯ สามารถนำค่าใช้จ่ายดังกล่าวไปขอคืนจากผู้ให้เช่าได้จากรายการเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่า (Maintenance Reserve)

ณ สิ้นไตรมาส 1 ของปี 2559 บริษัทฯ มีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) ลดลงจาก 5.8 เท่า ณ 31 ธันวาคม 2558 เป็น 5.0 เท่า

### ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2559 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 38,466 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2558 จำนวน 5,540 ล้านบาท (16.8%) เป็นผลมาจากผลกำไรจากการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ส่งผลให้อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity) เพิ่มขึ้นจาก 10.4% ในไตรมาส 1 ของปี 2558 เป็น 16.8% ในไตรมาสนี้

### 4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

ในช่วงไตรมาส 2 การคาดการณ์ความต้องการเดินทางของผู้โดยสารยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากราคาน้ำมันดิบที่ยังคงอยู่ในระดับต่ำและการแข่งขันที่รุนแรงทำให้ราคาบัตรโดยสารปรับตัวลดลง แต่อุตสาหกรรมการบินของโลกยังคงเผชิญกับความไม่แน่นอนทางเศรษฐกิจ อย่างไรก็ตามสายการบินต่างๆ ยังคงขยายการลงทุนทั้งการลงทุนในเครื่องบิน ผลิตภัณฑ์และบริการใหม่ๆ เพื่อรองรับการเติบโตในความต้องการเดินทางของผู้โดยสารที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นในอนาคต

สำหรับอุตสาหกรรมการบินของไทยในไตรมาส 2 เป็นช่วงเริ่มเข้าสู่ Low season อย่างไรก็ตามในช่วงเทศกาลสงกรานต์ และช่วงสัปดาห์แรกของเดือนพฤษภาคม ที่รัฐบาลประกาศเพิ่มวันหยุดในวันที่ 6 พฤษภาคม 2559 นั้นคาดว่าจะกระตุ้นการเดินทางได้บ้าง โดยเฉพาะในเส้นทางไปยังประเทศญี่ปุ่น ที่มีปริมาณความต้องการเดินทางมากเป็นพิเศษในช่วงวันหยุดยาวในไตรมาส 2 ที่จะถึงนี้

ในส่วนของการดำเนินงานตามแผนปฏิรูปบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในช่วงต่อไป บริษัทฯ มีแผนที่ดำเนินการต่อเนื่อง โดยสรุปการดำเนินงานที่สำคัญได้ดังนี้

- การบริหารเครือข่ายเส้นทางบิน โดยอยู่ระหว่างการดำเนินการจัดทำ Network Restructure & Schedule Optimization และการพัฒนาระบบบริหารเครือข่ายเส้นทางบิน (Network Management System) ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จในไตรมาส 2 และ 3 ของปี 2559 ตามลำดับ
- การวางแผนฝูงบิน โดยจะรับมอบเครื่องบินแบบ Airbus A350-900XWB จำนวน 2 ลำ ในปี 2559
- ด้านการพาณิชย์ โดยมุ่งเน้นการปรับปรุงกระบวนการด้านการขายบัตรโดยสาร เช่น การปรับปรุงกระบวนการจัดทำราคาขายสำหรับเที่ยวบินที่มีการเชื่อมต่อกับสายการบินพันธมิตร การปรับปรุงระบบบริหารราคาขาย (Fare Management System) การปรับปรุงการขายและการจัดจำหน่ายผ่านเว็บไซต์ และการบริหารตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสาร
- การดำเนินการขายเครื่องบินที่ปลดประจำการ 14 ลำ ภายในเดือนธันวาคม 2559
- การปรับปรุงประสิทธิภาพในการให้บริการทั้งในชั้นธุรกิจ และชั้นประหยัดต่อเนื่อง
- การดำเนินการโครงการร่วมใจจากองค์กร MSP ปี 2559 โดยให้มีผลวันที่ 1 มิถุนายน 2559 และ 1 กรกฎาคม 2559

## 5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		ม.ค.-มี.ค.	
		2559	2558
<b>อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)</b>			
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.85	0.79
<b>อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)</b>			
อัตรากำไร(ขาดทุน)ก่อนอัตราแลกเปลี่ยน ภาษีเงินได้ และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	ร้อยละ	14.29	8.55
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ	ร้อยละ	11.96	8.81
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	16.84	10.44
<b>อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)</b>			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	2.17	1.23
<b>อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)</b>			
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)	เท่า	4.95	3.87
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Total Debt to Equity)	เท่า	6.90	5.37
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	8.64	7.75

### ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

#### อัตราส่วนสภาพคล่อง

= สินทรัพย์หมุนเวียน (ไม่รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย) / หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้)

#### อัตรากำไร(ขาดทุน)ก่อนอัตราแลกเปลี่ยน ภาษีเงินได้ และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียว

= กำไร(ขาดทุน)ก่อนอัตราแลกเปลี่ยน ภาษีเงินได้และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียว/รายได้รวม(ไม่รวมอัตราแลกเปลี่ยน)

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

= กำไร(ขาดทุน)สุทธิ / รายได้รวม(ไม่รวมอัตราแลกเปลี่ยน)

#### อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity)

= กำไร(ขาดทุน)สุทธิ / ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย

#### อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Total Asset)

= กำไร(ขาดทุน)ก่อนหักดอกเบี้ยและภาษี / สินทรัพย์รวมเฉลี่ย

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

= (เงินกู้ยืมระยะสั้น+หนี้สินระยะยาวรวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) / ส่วนของผู้ถือหุ้น

#### อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Total Debt to Equity)

= หนี้สินรวม / ส่วนของผู้ถือหุ้น

#### อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย

= EBITDA / ดอกเบี้ยจ่าย