

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับไตรมาส 2 ปี 2559 สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2559 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

1. บทสรุปผู้บริหาร

เศรษฐกิจโลกในไตรมาส 2 ของปี 2559 ฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไปโดยเศรษฐกิจของสหรัฐฯ และกลุ่มยุโรปที่ฟื้นตัวอย่างช้าๆ และเศรษฐกิจญี่ปุ่นที่ปรับตัวดีขึ้นเนื่องจากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจในช่วงปลายเดือนเมษายน และการเลื่อนการขึ้นภาษีมูลค่าเพิ่มออกไปจากกำหนดเดิม เศรษฐกิจเอเชียในภาพรวมยังคงซบเซาตามมูลค่าการส่งออกที่ยังหดตัว โดยราคาน้ำมันมีการปรับตัวเพิ่มขึ้นจากช่วงไตรมาส 1 ของปี 2559

เศรษฐกิจไทยในไตรมาส 2 ของปี 2559 ปรับตัวดีขึ้นจากไตรมาสแรก โดยเฉพาะการใช้จ่ายภายในประเทศที่ได้รับปัจจัยสนับสนุนจากมาตรการภาครัฐ และจากการเร่งรัดการลงทุนของรัฐบาลที่ขยายตัวในระดับสูง แม้ว่าภาคการส่งออกสินค้าจะหดตัวลง สำหรับเศรษฐกิจด้านอุปทานปรับตัวดีขึ้นจากภาคอุตสาหกรรมที่กลับมาขยายตัวเป็นบวก โดยยังได้รับปัจจัยสนับสนุนจากภาคการท่องเที่ยว จากการขยายตัวของนักท่องเที่ยวชาวจีน กลุ่มประเทศ CLMV เกาหลีใต้ อินเดีย ชองกง รัสเซีย และสหรัฐอเมริกาเป็นหลัก เงินบาทอ่อนค่าลงอย่างต่อเนื่องสอดคล้องกับสกุลเงินส่วนใหญ่ในภูมิภาคเอเชีย อย่างไรก็ตามจากผลประชามติให้สหราชอาณาจักรออกจากการเป็นสมาชิกของสหภาพยุโรป หรือ Brexit (British Exist) เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2559 คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของทั้งสหราชอาณาจักรและยุโรปและค่าเงิน GBP และ EUR มีแนวโน้มผันผวน

อุตสาหกรรมการบินของโลกยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่อง จากข้อมูลของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ในงวดหกเดือนแรกของปี 2559 แสดงปริมาณการขนส่งและปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 6.0% และ 6.2% ตามลำดับ และมีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ย 79.2% ทั้งนี้ อุตสาหกรรมการบินของโลกยังคงเผชิญกับความไม่แน่นอนทางเศรษฐกิจและการเมือง เหตุการณ์ก่อการร้าย และภัยธรรมชาติ ถึงแม้ราคาน้ำมันดิบที่ปรับตัวลดลง และการแข่งขันที่รุนแรงมีผลต่อราคาบัตรโดยสารที่ปรับตัวลดลงจะเป็นปัจจัยสนับสนุนส่งผลให้ความต้องการเดินทางเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตามจากการชะลอตัวของเศรษฐกิจจีนซึ่งมีผลให้เศรษฐกิจคู่ค้าของประเทศอื่นๆ ชะลอตัวไปด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งต่อการภาคการส่งออก ส่งผลให้อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์นั้นปรับตัวลดลงจาก 44.6% จากปีก่อนเหลือ 42.5% ในปีนี้

ภาพรวมของอุตสาหกรรมการบินของไทยมีแนวโน้มการขยายตัวไปในทิศทางที่ดีขึ้น ทั้งการเปิดเส้นทางบินใหม่ การขยายฝูงบิน โดยมีปัจจัยบวกได้แก่ เสถียรภาพทางการเมืองของไทย การกระตุ้นตลาดท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่อง และการสร้างความเชื่อมั่นให้กับนักท่องเที่ยวต่างชาติ โดยการขยายตัวเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับอุตสาหกรรมการบินของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และของโลก ซึ่งสอดคล้องกับจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางเข้า-ออกประเทศไทย ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในช่วงไตรมาส 2 ปี 2559 จำนวน 9.74 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 4.0%

บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามแผนปฏิรูปองค์กรระยะที่ 2 “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 ซึ่งหลายแผนงานได้ดำเนินการต่อเนื่องมาจากปี 2558 เช่น การยกระดับการบริการชั้นธุรกิจ (Business Class Service Upgrade) และในไตรมาสที่ 2 นี้ได้เริ่มจัดทำแผนกลยุทธ์ 10 ปี การเริ่มใช้

ROP MyWallet ซึ่งเป็นการรวมบริการออนไลน์ และข้อมูลข่าวสารต่างๆ ของรอยัล ออร์ดิค พลัส เพื่ออำนวยความสะดวกแก่สมาชิก ROP มากยิ่งขึ้น การปรับกระบวนการทำงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในหน่วยธุรกิจ อาทิ ฝ่ายครัว การบิน ฝ่ายบริการลูกค้าภาคพื้น นอกจากนี้ ยังได้ดำเนินโครงการร่วมใจจากองค์กร(MSP) ปี 2559 มีผลวันที่ 1 มิถุนายน 2559 และ 1 กรกฎาคม 2559 โดยมีพนักงานเข้าร่วมโครงการทั้งสิ้น 280 คน

ทั้งนี้ ในการประชุมคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) ครั้งที่ 3/2559 เมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม 2559 ระบุว่าการบินไทยปฏิบัติตามแผนฟื้นฟูสภาพเป็นไปด้วยดี สอดคล้องกับการจัดอันดับในปีล่าสุดของสกายแทร็กซ์ (Skytrax Awards 2016) ที่การบินไทยได้รับรางวัลอันดับ 1 สายการบินที่มีการปรับปรุงคุณภาพการบริการดีขึ้นมากที่สุด (World's Most Improved Airline) ทั้งด้านคุณภาพของผลิตภัณฑ์ การให้บริการภาคพื้น และการให้บริการบนเครื่องบิน และอันดับ 1 สายการบินที่ให้บริการสปาเลาจน์ยอดเยี่ยม (World's Best Airline Lounge Spa)

ไตรมาส 2 ซึ่งปกติเป็นช่วงนอกฤดูกาลท่องเที่ยว ประกอบกับการแข่งขันที่ทวีความรุนแรงโดยเฉพาะในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกจากการขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำ และสายการบินจากตะวันออกกลาง และเหตุก่อการร้ายในยุโรป ซึ่งเป็นตลาดหลัก ทำให้ไตรมาส 2 ของปี 2559 มีปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ลดลง 0.6% โดยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ลดลงจากปีก่อน 0.2% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 69.0% ต่ำกว่าปีก่อนเล็กน้อย โดยในเดือนมิถุนายน 2559 บริษัทฯ ได้ปลดระวางเครื่องบินเช่าดำเนินงาน B777-200 1 ลำ ทำให้จำนวนเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2559 รวม 94 ลำ ลดลงจากไตรมาสก่อน 1 ลำ อัตราการใช้ประโยชน์ของเครื่องบิน (Aircraft Utilization) เพิ่มขึ้นเป็น 11.0 ชั่วโมง จาก 10.9 ชั่วโมงในไตรมาสเดียวกันของปีก่อน โดยมีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 5.11 ล้านคน สูงกว่าปีก่อน 0.8%

ผลการดำเนินงานไตรมาส 2 ประจำปี 2559 บริษัทฯ และบริษัทย่อย ขาดทุนจากการดำเนินงาน (Operating Loss) 1,782 ล้านบาท ขาดทุนลดลงจากปีก่อนถึง 2,931 ล้านบาท (62.2%) สาเหตุหลักเนื่องจากค่าน้ำมันเครื่องบินลดลง 3,182 ล้านบาท (21.3%) จากราคาน้ำมันเฉลี่ยลดลง 27.9% และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันลดลง 184 ล้านบาท (0.6%) ขณะที่การปรับลดอัตราค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันตามราคาน้ำมันที่ลดลงทำให้รายได้ค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกินลดลงเพียง 536 ล้านบาท (1.6%) จากการบริหารด้านราคามีประสิทธิภาพขึ้น ทำให้รายได้ค่าโดยสารครอบคลุมค่าน้ำมันได้ดีขึ้น

อย่างไรก็ตาม ในไตรมาสนี้มีค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ตอบแทนโครงการ (MSP) จำนวน 427 ล้านบาท และผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบินจำนวน 1,873 ล้านบาท แต่มีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 595 ล้านบาท ส่งผลให้บริษัทฯ และบริษัทย่อย ขาดทุนสุทธิ 2,915 ล้านบาท ขาดทุนลดลงจากปีก่อน 9,839 ล้านบาท โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 2,921 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 1.34 บาท เปรียบเทียบกับปีก่อนที่ขาดทุน 5.85 บาท

ทั้งนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์และเครื่องบิน (EBITDA) จำนวน 3,662 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุน 2,304 ล้านบาท โดยมี EBITDA Margin เท่ากับ 8.9% เปรียบเทียบกับปีก่อนที่ติดลบ 5.5%

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานไตรมาส 2 ปี 2559

งบการเงินรวมสำหรับไตรมาส 2 ของปี 2559 ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อย 5 บริษัท ได้แก่ 1) บริษัท ไทย-อะมาดิอุสเฮาท์โฮสเทลเอเชีย จำกัด 2) บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเฮส จำกัด 3) บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด 4) บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด และ 5) บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) - งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	เม.ย.-มิ.ย.			
	2559	2558	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	41,243	41,807	-564	-1.3
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	33,508	34,044	-536	-1.6
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	4,392	4,469	-77	-1.7
- รายได้บริการอื่น ๆ	2,842	2,850	-8	-0.3
- อื่น ๆ	501	444	+57	+12.8
ค่าใช้จ่ายรวม	43,025	46,520	-3,495	-7.5
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	11,752	14,934	-3,182	-21.3
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	29,993	30,177	-184	-0.6
- ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ	1,280	1,409	-129	-9.2
ขาดทุนจากการดำเนินงาน	(1,782)	(4,713)	+2,931	+62.2
หัก ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ตอบแทนตามโครงการฯ	427	3,722	-3,295	-88.5
หัก ผลขาดทุนจากการซื้อขายของสินทรัพย์และเครื่องบิน	1,873	426	+1,447	+339.7
บวก กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	595	(3,679)	+4,274	+116.2
ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้	(3,487)	(12,540)	+9,053	+72.2
ขาดทุนสุทธิ	(2,915)	(12,754)	+9,839	+77.1
ขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(2,921)	(12,759)	+9,838	+77.1
ขาดทุนต่อหุ้น (บาท)	(1.34)	(5.85)	+4.51	+77.1
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ				
EBITDA (ล้านบาท)	3,662	(2,304)	+5,966	+258.9
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	5.11	5.07	+0.04	+0.8
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	20,237	20,278	-41	-0.2
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านคน-กิโลเมตร)	13,953	14,042	-89	-0.6
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	69.0	69.2	-0.2	-0.2
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/คน-กม.)	2.38	2.38	-	-
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	848	830	+18	+2.2
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	498	483	+15	+3.1
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (%)	58.7	58.3	+0.4	+0.4
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง (พันกก.)	138,385	130,366	+8,019	+6.2
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/ตัน-กม.)	8.32	8.76	-0.44	-5.0
เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 30 มิ.ย. (ลำ)	94	94	-	-
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน (ชั่วโมง)	92,398	90,456	+1,942	+2.1
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย (ชั่วโมง/ลำ/วัน)	11.0	10.9	+0.1	+0.9
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย				
1 USD : THB	35.2865	33.2874	+1.9991	+6.0
1 EUR : THB	39.8184	36.8733	+2.9451	+8.0
100 JPY : THB	32.7293	27.4230	+5.3063	+19.3
ราคาน้ำมันเฉลี่ย (USD/BBL)	56.81	78.79	-21.98	-27.9

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

รายได้

ในไตรมาส 2 ของปี 2559 บริษัทฯ มีรายได้รวมลดลง 564 ล้านบาท (1.3%) โดยมีรายละเอียดของรายได้ดังนี้

• รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน

รายได้จากค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกิน ลดลง 536 ล้านบาท (1.6%) เป็นผลมาจาก

- รายได้จากผู้โดยสารต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) เฉลี่ยเท่ากับ 2.38 บาท/RPK เท่ากับปีก่อน อย่างไรก็ตาม เงินบาทอ่อนค่าเมื่อเทียบกับเงินสกุลที่เป็นรายได้หลักทำให้รายได้เพิ่มขึ้นส่วนหนึ่ง หากไม่รวมผลของอัตราแลกเปลี่ยนรายได้จากผู้โดยสารต่อหน่วยจะเท่ากับ 2.30 บาท/RPK ลดลง 0.08 บาท (3.4%) คิดเป็นเงินประมาณ 1,100 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการแข่งขันที่รุนแรง และการปรับลดอัตราค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมัน (Fuel Surcharge) ตามราคาน้ำมันที่ลดลง

- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร ลดลง 0.6% คิดเป็นเงินประมาณ 210 ล้านบาท โดยลดลงในเส้นทางภูมิภาคเอเชีย แต่เพิ่มขึ้นในเส้นทางภายในประเทศจากสายการบินไทยสมายล์ และเส้นทางข้ามทวีป ได้แก่ เส้นทางยุโรป และออสเตรเลีย ในขณะที่บริษัทฯ มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารลดลง 0.2% สาเหตุหลักเกิดจากการหยุดทำการบินในเส้นทาง กรุงเทพฯ-มาดริด และกรุงเทพฯ-ลอสแอนเจลิส ในปีก่อน ส่งผลให้อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 69.0% ต่ำกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ย 69.2%

• รายได้ค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์

รายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์ ลดลง 77 ล้านบาท (1.7%) จากรายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าประกันภัย) เท่ากับ 8.32 บาท ลดลง 0.44 บาท (5.0%) คิดเป็นเงินประมาณ 220 ล้านบาท ถึงแม้ว่าจะมีปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) เพิ่มขึ้น 3.1% คิดเป็นเงินประมาณ 130 ล้านบาทก็ตาม

• รายได้อื่น เพิ่มขึ้น 57 ล้านบาท (12.8%) สาเหตุหลักเกิดจากรับชำระค่าเสียหายจากการฟ้องร้องเป็นจำนวนเงินประมาณ 45 ล้านบาท

ค่าใช้จ่าย

ในไตรมาส 2 ปี 2559 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวมลดลง 3,495 ล้านบาท (7.5%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

• **ค่าน้ำมันเครื่องบิน** ลดลง 3,182 ล้านบาท (21.3%) สาเหตุหลักเกิดจากราคาน้ำมันเฉลี่ยต่ำกว่าปีก่อน 27.9% ประกอบกับค่าใช้จ่ายในการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันยังต่ำกว่าปีก่อน 976 ล้านบาท ถึงแม้เงินบาทอ่อนค่าเมื่อเทียบกับเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐทำให้ค่าน้ำมันเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทเพิ่มขึ้น

- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน ลดลง 184 ล้านบาท (0.6%) โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	เม.ย.-มิ.ย.					
	2559	% ของ	2558	% ของ	เปลี่ยนแปลง	
		ค่าใช้จ่าย		ค่าใช้จ่าย	ล้านบาท	%
		รวม		รวม		
ค่าใช้จ่าย						
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน *	7,125	23.7	7,591	25.2	-466	-6.1
ค่าบริการการบิน	4,704	15.7	4,766	15.8	-62	-1.3
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	1,311	4.4	1,290	4.3	+21	+1.6
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	3,270	10.9	3,424	11.3	-154	-4.5
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	4,528	15.1	4,632	15.3	-104	-2.2
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	2,506	8.4	2,132	7.1	+374	+17.5
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	1,872	6.2	1,786	5.9	+86	+4.8
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	2,159	7.2	2,274	7.5	-115	-5.1
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	146	0.5	158	0.5	-12	-7.6
ค่าใช้จ่ายอื่น	2,174	7.2	2,159	7.2	+15	+0.7
ส่วนแบ่งขาดทุน (กำไร) จากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	198	0.7	(35)	(0.1)	+233	+665.7
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	29,993	100.0	30,177	100.0	-184	-0.6

* ไม่รวมค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ตอบแทนโครงการ MSP

- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายบุคลากร ผลประโยชน์พนักงาน ค่าตอบแทนผู้บริหาร และกรรมการ ลดลง 466 ล้านบาท (6.1%) สาเหตุหลักเกิดจากจำนวนพนักงานที่ลดลงจากการเกษียณอายุ และโครงการร่วมใจจากองค์กร (MSP) สำหรับพนักงานทั่วไป และโครงการ Golden Handshake สำหรับพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน ตามแผนปฏิรูปองค์กรและพนักงานที่ได้รับผลกระทบจากการปิดสถานีทำให้ค่าใช้จ่ายลดลง
- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน ประกอบด้วย ค่าบริการการบิน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน และค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป ลดลง 109 ล้านบาท (1.0 %) สาเหตุหลักจากปริมาณการผลิตที่ต่ำกว่าปีก่อน
- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ต่ำกว่าปีก่อน 104 ล้านบาท (2.2%) เป็นผลจากการปลดระวางเครื่องยนต์ของเครื่องบิน A340-500 และ A340-600 เพื่อรอขาย ประกอบกับการคิดค่าเสื่อมราคาเต็มจำนวนแล้ว ถึงแม้ว่าจะมีการรับมอบเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงินเพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน
- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ เพิ่มขึ้น 374 ล้านบาท (17.5%) เนื่องจากการรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงาน B787-8 จำนวน 2 ลำ ในระหว่างปี 2558 ประกอบกับการอ่อนค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ ทำให้ค่าเช่าเครื่องบินเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทเพิ่มขึ้น
- ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม ลดลง 233 ล้านบาท (665.7%) สาเหตุหลักเกิดจากบริษัทสายการบิน นกแอร์ จำกัด (มหาชน) มีผลการดำเนินงานขาดทุน โดยมีรายละเอียดดังนี้
 - บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ขาดทุน 270 ล้านบาท ขาดทุนเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 249 ล้านบาท

- บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) กำไร 43 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4 ล้านบาท
 - บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด กำไร 0.2 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุน 1 ล้านบาท
 - บริษัท คริวการบินภูเก็ต จำกัด มีกำไร 13 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 12 ล้านบาท
 - บริษัท คอนมือง อินเทอร์เน็ตชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด กำไร 6 ล้านบาท เท่ากับปีก่อน
 - บริษัท โรงแรมรอยัลคอคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) กำไร 9 ล้านบาท ลดลง 1 ล้านบาท
- **ต้นทุนทางการเงิน** -สุทธิ ลดลง 129 ล้านบาท (9.2%) สาเหตุหลักเกิดจากปีก่อนมีค่าธรรมเนียมการกู้เงินต่อจากกระทรวงการคลังในขณะที่ปีนี้ไม่มี นอกจากนี้ ดอกเบี้ยเงินกู้ยืมระยะสั้นและระยะยาวต่ำกว่าปีก่อนจากอัตราดอกเบี้ยเฉลี่ยที่ต่ำกว่าปีก่อน และมีการจ่ายชำระคืนเงินกู้มากกว่าการรับเงินกู้ แต่ดอกเบี้ยหุ้นกู้สูงกว่าปีก่อนจากการออกหุ้นกู้ในปี 2558 จำนวน 15,000 ล้านบาท
 - **ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ตอบแทนตามโครงการ** จำนวน 427 ล้านบาท เป็นค่าตอบแทนในโครงการร่วมใจจากองค์กร (MSP) ซึ่งเป็นการดำเนินการตามแผนปฏิรูปองค์กรต่อเนื่องจากปีก่อน โดยมีพนักงานที่เข้าร่วมโครงการทั้งสิ้น 280 คน มีผล 1 มิถุนายน 2559 จำนวน 10 คน และ 1 กรกฎาคม 2559 จำนวน 270 คน
 - **ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน** 1,873 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,447 ล้านบาท (339.7%) ประกอบด้วย
 - ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน 1,755 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 1,442 ล้านบาท เนื่องจากการตั้งสำรองด้อยค่าเพิ่มขึ้นของเครื่องบินที่ปลดระวางและรอขายจำนวน 1,430 ล้านบาท และตั้งสำรองด้อยค่าของเครื่องยนต์สำหรับเครื่องบิน A340-500 A340-600 จำนวน 325 ล้านบาท ในขณะที่ช่วงเดียวกันของปีก่อนตั้งสำรองด้อยค่าของเครื่องบิน A330-300 1 ลำ จำนวน 313 ล้านบาท
 - ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ 118 ล้านบาท จากการตั้งสำรองด้อยค่าอะไหล่ที่เสียหายและไม่สามารถซ่อมแซมได้ซึ่งใกล้เคียงกับปีก่อน
- กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ** 595 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Gain) 740 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการปรับยอดเงินกู้และสินทรัพย์และหนี้สินคงเหลือที่บันทึกเป็นเงินตราต่างประเทศให้เป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวด และขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Loss) 145 ล้านบาท

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) - งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มิ.ย.			
	2559	2558	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	91,426	93,373	-1,947	-2.1
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	75,553	77,566	-2,013	-2.6
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	8,804	9,374	-570	-6.1
- รายได้ค่าบริการอื่นๆ	6,124	5,638	+486	+8.6
- อื่นๆ	945	795	+150	+18.9
ค่าใช้จ่ายรวม	86,029	93,670	-7,641	-8.2
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	22,593	29,414	-6,821	-23.2
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	60,816	61,521	-705	-1.1
- ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ	2,620	2,735	-115	-4.2
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	5,397	(297)	+5,694	-
หัก ประมาณการค่าซ่อมแซมเครื่องบินเช่าดำเนินงาน	1,153	-	+1,153	-
หัก ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ตอบแทนตามโครงการฯ	427	3,722	-3,295	-88.5
หัก ผลขาดทุนจากการซื้อขายของสินทรัพย์และเครื่องบิน	2,047	12,230	-10,183	-83.3
บวก กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(86)	5,975	-6,061	-101.4
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	1,684	(10,274)	+11,958	+116.4
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	3,095	(8,205)	+11,300	+137.7
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	3,078	(8,218)	+11,296	+137.5
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	1.41	(3.76)	+5.17	+137.5
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ				
EBITDA (ล้านบาท)	15,711	8,613	+7,098	+82.4
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	11.02	10.69	+0.33	+3.1
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	41,713	42,147	-434	-1.0
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านคน-กิโลเมตร)	30,590	30,530	+60	+0.2
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	73.3	72.4		+0.9
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/คน-กม.)	2.45	2.50	-0.05	-2.0
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	1,738	1,818	-80	-4.4
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	1,006	1,079	-73	-6.8
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (%)	57.9	59.3		-1.4
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง (พันกก.)	279,011	282,134	-3,123	-1.1
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/ตัน-กม.)	8.25	8.23	+0.02	+0.2
เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 30 มิ.ย. (ลำ)	94	94	-	-
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน (ชั่วโมง)	190,267	189,019	+1,248	+0.7
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย (ชั่วโมง/ลำ/วัน)	11.2	10.8	+0.4	+3.7
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย				
1 USD : THB	35.4758	32.9559	+2.5199	+7.6
1 EUR : THB	39.5548	36.8118	+2.7430	+7.5
100 JPY : THB	31.7903	27.4238	+4.3665	+15.9
ราคาน้ำมันเฉลี่ย (USD/BBL)	52.32	77.88	-25.56	-32.8

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

งวดครึ่งปีแรกของปี 2559 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีกำไรจากการดำเนินงาน 5,397 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุน 297 ล้านบาท

- รายได้รวมลดลง 1,947 ล้านบาท (2.1%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากกิจการขนส่งลดลง 2,583 ล้านบาท (3.0%) โดยในส่วนของรายได้จากค่าโดยสารและน้ำมันที่ลดลง 2.6% มีสาเหตุหลักจากสภาพการแข่งขันที่รุนแรงในอุตสาหกรรม และการปรับลดอัตราค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมันตามราคาน้ำมันที่ลดลง โดยมีรายได้ผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) ต่ำกว่าปีก่อน และมีปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ใกล้เคียงกับปีก่อน ส่วนรายได้จากค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์ที่ลดลง 6.1 % มีสาเหตุหลักจากปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ADTK) ลดลงจากการปลดระวางเครื่องบิน B747 Freighter 2 ลำ เมื่อเดือนมีนาคม 2558 อย่างไรก็ตาม มีรายได้จากการให้บริการอื่นๆ เพิ่มขึ้นจากทุกหน่วยธุรกิจ และรายได้จากการให้บริการอื่นของฝ่ายซ่อมบำรุงอากาศยานสูงกว่าปีก่อน

- ค่าใช้จ่ายรวม ลดลง 7,641 ล้านบาท (8.2%) สาเหตุใหญ่มาจากค่าน้ำมันเครื่องบินที่ลดลงประกอบกับค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานลดลงตามปริมาณการผลิตที่ลดลง และมาตรการควบคุมและบริหารจัดการค่าใช้จ่ายที่ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ถึงแม้จะมีค่าเช่าเครื่องบินเพิ่มขึ้นจากการรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงานเพิ่มขึ้นก็ตาม

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีกำไรจากการดำเนินงาน 5,397 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุน 297 ล้านบาท อย่างไรก็ตามมีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียว ได้แก่

- ประมาณการค่าซ่อมแซมเครื่องบินเช่าดำเนินงาน 1,153 ล้านบาท จากการประมาณการค่าซ่อมแซมเครื่องบินเช่าดำเนินงานตามสภาพการบินและเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องบิน

- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ตอบแทนตามโครงการฯ จำนวน 427 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 3,295 ล้านบาท ซึ่งเป็นค่าตอบแทนพนักงานในโครงการ MSP ตามแผนปฏิรูปองค์กรต่อเนื่องมาจากปีก่อน

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบินลดลง 10,183 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากในปีนี้ตั้งสำรองด้อยค่าเพิ่มขึ้นของเครื่องบินที่ปลดระวางและรอขายจำนวน 1,512 ล้านบาท และตั้งสำรองด้อยค่าของเครื่องบินยนต์สำหรับเครื่องบิน A340-500 และ A340-600 จำนวน 325 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนตั้งสำรองด้อยค่าของเครื่องบิน ที่ปลดระวาง 9 ลำ รวมจำนวน 12,117 ล้านบาท

- ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 86 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีกำไร 5,975 ล้านบาท

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีกำไรสุทธิ 3,095 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุน 8,205 ล้านบาท โดยเป็นกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 3,078 ล้านบาท กำไรต่อหุ้น 1.41 บาท เปรียบเทียบกับปีก่อนที่ขาดทุนต่อหุ้น 3.76 บาท

EBITDA 6 เดือนแรกของปี 2559 เพิ่มขึ้น 7,098 ล้านบาท (82.4%) โดยมี EBITDA Margin 17.2% เพิ่มขึ้นจากปีก่อนที่เท่ากับ 9.2%

3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน - เฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มิ.ย.	
	2559	2558
เครื่องบิน	1,973	8,791
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	103	367
รวม	2,076	9,158

ในไตรมาส 2 ของปี 2559 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 1,120 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 3,273 ล้านบาท เนื่องจากในไตรมาสนี้ไม่มีการรับมอบเครื่องบิน ในขณะที่ไตรมาส 2 ของปี 2558 มีรายจ่ายเพื่อการรับมอบเครื่องบิน 1 ลำ ดังนี้

- การลงทุนในเครื่องบิน จำนวน 1,071 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็นการจ่ายเงินล่วงหน้าค่าเครื่องบิน A350-900XWB 2 ลำ
- การลงทุนในสินทรัพย์ถาวรอื่น ๆ จำนวน 49 ล้านบาท

ทั้งนี้ เมื่อรวมกับรายจ่ายลงทุนในไตรมาส 1 ของปี 2559 ซึ่งมีจำนวน 956 ล้านบาท ทำให้งวดหกเดือนแรกของปี 2559 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุนรวม 2,076 ล้านบาท

การจัดการเงินทุน

ในงวดหกเดือนแรกของปี 2559 บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดการเงินทุนโดยการกู้เงินระยะสั้นจากต่างประเทศผ่านกระทรวงการคลัง และเบิกใช้วงเงินสินเชื่อหมุนเวียนจากสถาบันการเงินในประเทศเพื่อชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นที่ครบกำหนดและใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงานรวมทั้งสิ้น 18,200 ล้านบาท โดยเป็นการเบิกใช้วงเงินสินเชื่อหมุนเวียนจากสถาบันการเงินในประเทศในไตรมาสที่ 2 จำนวน 6,800 ล้านบาท

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มิ.ย.	
	2559	2558
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	13,025	9,391
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(1,746)	(234)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(16,612)	(10,402)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน ของเงินสดและเงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น(ลดลง)	(43)	424
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น(ลดลง)	(5,376)	(821)

ในงวดหกเดือนแรกของปี 2559 เมื่อเปรียบเทียบกับงวดเดียวกันของปีก่อน บริษัทฯ มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 16,612 ล้านบาท จากการชำระคืนเงินกู้ทั้งระยะสั้นและระยะยาว ซึ่งมีจำนวนสูงกว่าปีก่อน และเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนเพิ่มขึ้นจากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ถึงแม้ว่า บริษัทฯ มีเงินสดสุทธิจากการดำเนินงานจำนวน 13,025 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน 3,634 ล้านบาท ก็ตาม เป็นผลให้

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2559 ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 เป็นจำนวน 5,376 ล้านบาท

เครื่องบิน

ในไตรมาส 2 ของปี 2559 บริษัทฯ ไม่มีการรับมอบเครื่องบิน แต่ปลดประจำการเครื่องบินเข้าดำเนินงาน B777-200 1 ลำ ทำให้จำนวนเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน ณ 30 มิถุนายน 2559 มีจำนวน 94 ลำ เท่ากับปีก่อน แต่ต่ำกว่า ณ 31 มีนาคม 2559 และ 31 ธันวาคม 2558 จำนวน 1 ลำ (รวมเครื่องบิน A320-200 จำนวน 12 ลำ ที่โอนสิทธิการเช่าไปให้บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด และ 5 ลำที่ให้บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด เช่าช่วง)

สินทรัพย์

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2559 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2558 จำนวน 9,576 ล้านบาท (3.2%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	30 มิ.ย. 2559		31 ธ.ค. 2558		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	15,405	5.2	20,781	6.9	-5,376	-25.9
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้ขาย	14,413	4.9	15,099	5.0	-686	-4.5
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	34,457	11.8	34,596	11.4	-139	-0.4
สินทรัพย์หมุนเวียน	64,275	21.9	70,476	23.3	-6,201	-8.8
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์						
เครื่องบินและเครื่องขนต่อเชื้อเพลิงจ่ายล่วงหน้า	7,138	2.4	5,491	1.8	+1,647	+30.0
เครื่องบิน	42,088	14.4	44,979	14.9	-2,891	-6.4
เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า	122,205	41.7	126,251	41.8	-4,046	-3.2
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	10,630	3.6	12,465	4.1	-1,835	-14.7
งานระหว่างทำ	261	0.1	61	-	+200	+327.9
ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุง	14,535	5.0	14,733	4.9	-198	-1.3
เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	3,680	1.3	4,305	1.4	-625	-14.5
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	200,537	68.5	208,285	68.9	-7,748	-3.7
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	28,083	9.6	23,710	7.8	+4,373	+18.4
รวมสินทรัพย์	292,895	100.0	302,471	100.0	-9,576	-3.2

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 64,275 ล้านบาท หรือคิดเป็น 21.9% ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2558 จำนวน 6,201 ล้านบาท (8.8%) โดยมีรายการที่เพิ่มขึ้นหรือลดลงอย่างมีสาระสำคัญได้แก่

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง 5,376 ล้านบาท (25.9%) สาเหตุหลักเกิดจากเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินสูงกว่าเงินสดที่ได้มาจากการดำเนินงาน
- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้ขาย ลดลง 686 ล้านบาท (4.5%) สาเหตุหลักเกิดจากการตั้งสำรองค้ำประกันของเครื่องบินเพิ่มขึ้น ประกอบกับในไตรมาส 2 ของปี 2559 ได้ดำเนินการการขายเครื่องบิน ATR72 จำนวน 2 ลำ

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์สุทธิ มีจำนวน 200,537 ล้านบาท หรือคิดเป็น 68.5% ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2558 เป็นจำนวน 7,748 ล้านบาท (3.7%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากการคิดค่าเสื่อมราคาตามปกติ ในขณะที่เครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่จ่ายล่วงหน้าเพิ่มขึ้น 1,647 ล้านบาท จากการจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องบิน A350-900XWB

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 28,083 ล้านบาท หรือคิดเป็น 9.6% ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 จำนวน 4,373 ล้านบาท (18.4%) สาเหตุหลักเกิดจาก

- สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเพิ่มขึ้น 1,684 ล้านบาท จากภาษีของประมาณการค่าซ่อมแซมเครื่องบินเช่าดำเนินงาน และค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ที่ตั้งสำรองเพิ่มขึ้นในปี

- การเพิ่มขึ้นของเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่า (Maintenance Reserve) จำนวน 3,504 ล้านบาท ตามประมาณการหนี้สินระยะยาวที่บริษัทได้ประมาณเพิ่มขึ้นในส่วนค่าซ่อมแซมเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงานตามสภาพการบิน และเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องบิน ทั้งนี้ บริษัทสามารถนำค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้นตามประมาณการหนี้สินดังกล่าวไปเบิกคืนจากผู้ให้เช่าได้ตามเงื่อนไขที่ปรากฏในสัญญาเช่า

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) หกเดือนแรกของปี 2559 เท่ากับร้อยละ 1.5 เปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ซึ่งคิดลบเท่ากับ 2.4

หนี้สิน

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2559 หนี้สินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 จำนวน 11,622 ล้านบาท (4.3%) โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	30 มิ.ย. 2559		31 ธ.ค. 2558		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	%ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)	68,318	26.5	73,592	27.3	-5,274	-7.2
หนี้สินระยะยาว						
หุ้นกู้	54,300	21.1	56,600	21.0	-2,300	-4.1
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	73,386	28.5	77,551	28.8	-4,165	-5.4
เงินกู้ยืมระยะยาว	39,067	15.1	43,627	16.2	-4,560	-10.5
รวมหนี้สินระยะยาว	166,753	64.7	177,778	66.0	-11,025	-6.2
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	22,852	8.8	18,175	6.7	+4,677	+25.7
รวมหนี้สิน	257,923	100.0	269,545	100.0	-11,622	-4.3

หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 21,160 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 26.5 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวน 68,318 ล้านบาท ลดลงจาก ณ 31 ธันวาคม 2558 จำนวน 5,274 ล้านบาท (7.2%) สาเหตุหลักเกิดจากเงินกู้ระยะสั้นลดลง 2,523 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายค้างจ่ายลดลง 3,003 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากค่าชดเชยการบริหารความเสี่ยงน้ำมันค้างจ่าย และเงินชดเชยสำหรับพนักงานที่เข้าโครงการ MSP ค้างจ่าย ณ สิ้นปี 2558

หนี้สินระยะยาว (รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 21,160 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 64.7 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 166,753 ล้านบาท ลดลง 11,025 ล้านบาท (6.2%) ทั้งนี้ การอ่อนค่าของ

เงินบาท ณ 30 มิถุนายน 2559 เมื่อเทียบกับ ณ วันสิ้นงวดของปี 2558 ทำให้หนี้สินระยะยาวเมื่อคิดเป็นเงินบาท มีจำนวนเพิ่มขึ้น ดังนั้น หากไม่รวมผลของการปรับอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 790 ล้านบาท หนี้สินระยะยาวจะลดลงจำนวน 11,815 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว และหุ้นกู้ที่ถึงกำหนดชำระ

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 8.8 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวน 22,852 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4,677 ล้านบาท (25.7%) สาเหตุหลักเกิดจากประมาณการค่าใช้จ่ายค่าซ่อมแซมเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงาน ที่เกี่ยวข้องกับค่าซ่อมเครื่องบินตามสภาพการบินและเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องบิน ทั้งนี้บริษัทฯ สามารถนำค่าใช้จ่ายดังกล่าวไปขอคืนจากผู้ให้เช่าได้จากรายการเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่า (Maintenance Reserve)

ณ สิ้นไตรมาส 2 ของปี 2559 บริษัทฯ มีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) ลดลงจาก 5.8 เท่า ณ 31 ธันวาคม 2558 เป็น 5.1 เท่า

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2559 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 34,972 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2558 จำนวน 2,046 ล้านบาท (6.2%) เป็นผลมาจากผลกำไรจากการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในงวดหกเดือนแรกของปี 2559 ส่งผลให้อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity) เพิ่มขึ้นจากติดลบ 22.4% ในงวดหกเดือนแรกของปี 2558 เป็น 9.1% ในงวดหกเดือนแรกของปี 2559

4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

สถานการณ์ของอุตสาหกรรมการบินในช่วงหกเดือนหลังของปี 2559 คาดการณ์ว่ามีการเติบโตเพียงเล็กน้อยตามสภาพเศรษฐกิจโลกที่เริ่มฟื้นตัวแต่ยังคงมีปัจจัยที่อาจส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจโลกได้แก่ เศรษฐกิจจีน ประกอบกับ ผลจาก Brexit (British Exist) ที่คาดว่าส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของทั้งสหราชอาณาจักร และยุโรป จะกระทบต่อตลาดการเงิน รวมทั้งความเสี่ยงเกิดจากการก่อการร้ายทำให้พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวเปลี่ยนแปลงไปโดยหลีกเลี่ยงการเดินทางในภูมิภาคที่มีความเสี่ยงต่อการก่อการร้าย ในขณะที่ปัจจัยบวกจากราคาน้ำมันที่คาดว่าจะยังอยู่ในระดับต่ำแต่มีการปรับตัวสูงขึ้นกว่าในช่วงครึ่งปีแรกบ้างและทรงตัวอยู่ในระดับ 50-60 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล

ในส่วนของการดำเนินงานตามแผนปฏิรูปบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในช่วงต่อไป บริษัทฯ มีแผนที่ดำเนินการต่อเนื่อง โดยสรุปการดำเนินงานที่สำคัญได้ดังนี้

- การบริหารเครือข่ายเส้นทางบิน โดยอยู่ระหว่างการดำเนินการจัดทำ Network Restructure & Schedule Optimization และการพัฒนาระบบบริหารเครือข่ายเส้นทางบิน (Network Management System) ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จในไตรมาส 3 ของปี 2559

- การวางแผนฝูงบิน โดยจะรับมอบเครื่องบินแบบ Airbus A350-900XWB ในครึ่งปีหลังของปี 2559 จำนวน 2 ลำ

- ด้านการพาณิชย์ โดยมุ่งเน้นการปรับปรุงกระบวนการด้านการขายบัตรโดยสาร เช่น การปรับปรุงกระบวนการจัดทำราคาขายสำหรับเที่ยวบินที่มีการเชื่อมต่อกับสายการบินพันธมิตร การปรับปรุงระบบบริหารราคาขาย (Fare Management System) การปรับปรุงการขายและการจัดจำหน่ายผ่านเว็บไซต์ และการบริหารตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสาร

- การดำเนินการขายเครื่องบินที่ปลดประจำการ 14 ลำ

- การปรับปรุงประสิทธิภาพในการให้บริการทั้งในชั้นธุรกิจ และชั้นประหยัดต่อเนื่อง

5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

	ม.ค.-มิ.ย.		
	2559	2558	
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)			
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.78	0.73
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)			
อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน	ร้อยละ	5.90	(0.32)
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ	ร้อยละ	3.38	(8.77)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	9.12	(22.42)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	1.49	(2.44)
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)			
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)	เท่า	5.11	5.92
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Total Debt to Equity)	เท่า	7.38	8.30
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	5.74	2.96

ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

อัตราส่วนสภาพคล่อง

= สินทรัพย์หมุนเวียน (ไม่รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย) / หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้)

อัตรากำไร(ขาดทุน) จากการดำเนินงาน

= กำไร(ขาดทุน) จากการดำเนินงาน/รายได้รวม(ไม่รวมอัตราแลกเปลี่ยน)

อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ (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