คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับไตรมาส 1 ปี 2561 สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2561 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

1. บทสรุปผู้บริหาร

ภาพรวมเศรษฐกิจโลกในไตรมาสแรกของปี 2561 ขยายตัวได้ดีในทุกภูมิภาคโดยมีภาคการส่งออกเป็นแรงสนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจ ประกอบกับการบริโภคภาคเอกชนที่แข็งแกร่ง ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกในไตรมาสแรกของปี 2561 เฉลี่ยอยู่ที่ 63.9 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล สูงกว่าปีก่อนประมาณร้อยละ 20.3

เศรษฐกิจไทยขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะภาคการส่งออกสินค้าที่ขยายตัวในระดับสูง โดยประเทศคู่ค้าที่ขยายตัวได้ดี เช่น ญี่ปุ่น อาเซียน-5 อินโดจีน (CLMV) สหภาพยุโรป อินเดีย และสหรัฐอเมริกา ส่วนการบริโภคภาคเอกชนยังคงขยายตัวได้ดีเช่นกัน จำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาประเทศไทยเพิ่มขึ้นในระดับสูงและสูงสุดเป็นประวัติการณ์ในเดือนกุมภาพันธ์ 2561 จากการขยายตัวของนักท่องเที่ยวชาวจีน รัสเซีย เกาหลีใต้ ลาว และอินเดียเป็นหลัก ทั้งนี้ จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทยในไตรมาส 1 ของปี 2561 มีจำนวน 10.6 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 15.2%

ในไตรมาส 1 ของปี 2561 อุตสาหกรรมการบินของโลกยังคงมีแนวโน้มขยายตัว ปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสารยังเพิ่มขึ้นต่อเนื่องโดยได้รับปัจจัยสนับสนุนจากสภาวะเศรษฐกิจโลกที่แข็งแกร่ง อัตราการบรรทุกผู้โดยสารในเดือน มีนาคม 2561 สูงสุดเป็นประวัติการณ์ในทุกภูมิภาคยกเว้นตะวันออกกลาง โดยเส้นทางภายในประเทศอินเดียมีอัตราการขนส่งผู้โดยสารสูงกว่า 90% เป็นครั้งแรกในเดือน กุมภาพันธ์ 2561 ข้อมูลจากสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) แสดงการขยายตัวของปริมาณการขนส่งและปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น 7.2% และ 6.0% ตามลำดับ โดยมีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ย 80.9% อย่างไรก็ตาม อุตสาหกรรมการบินยังคงต้องเผชิญกับราคาน้ำมันที่ปรับตัวเพิ่มขึ้น และการแข่งขันยังทวีความรุนแรง ในขณะที่การขนส่งสินค้าในภาพรวมยังคงเติบโตจากการปรับตัวดีขึ้นของการขนส่งสินค้าทางอากาศ แต่มีแนวโน้มการชะลอตัวลงตั้งแต่กลางปี 2560 ส่งผลให้อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ซึ่งเท่ากับ 44.5% ใกล้เคียงกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อนที่ 44.3%

อุตสาหกรรมการบินของไทยในไตรมาส 1 ของปี 2561 มีทิศทางที่ดีเนื่องจากภาพรวมการท่องเที่ยวดีขึ้น โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลตรุษจีน มีจำนวนผู้โดยสารชาวจีนเพิ่มขึ้นมากอย่างมีนัยสำคัญ นอกจากนี้สายการบินหลายสายยังมีแผนการขยายธุรกิจในปีนี้ ทั้งการขยายฝูงบิน การเปิดเส้นทางบินใหม่ และการเพิ่มจำนวนความถี่ของเที่ยวบิน เป็นผลจากการปลดธงแดงของ ICAO ได้สำเร็จเมื่อเดือนตุลาคม 2560 ที่ผ่านมา อีกทั้งยังมีความก้าวหน้าและความต่อเนื่องในการดำเนินการแก้ปัญหามาตรฐานการบินของไทย รวมถึงความก้าวหน้าของโครงการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาอย่างเป็นรูปธรรม โดยเฉพาะอุตสาหกรรมการให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยาน (MRO) และอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน อย่างไรก็ตามราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้นในปีนี้ทำให้ต้นทุนในการดำเนินงานของสายการบินเพิ่มขึ้น

บริษัทฯ ได้จัดทำแผนฟื้นฟูธุรกิจปี 2561 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผลการดำเนินงานมีกำไรอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพการให้บริการที่เทียบเคียงมาตรฐานชั้นนำ โดยมีเป้าหมายปี 2561 คือ การดำเนินงานมีกำไร การปรับปรุงคุณภาพการบริการเพื่อให้ได้รับความพึงพอใจจากลูกค้าเพิ่มขึ้น และรักษามาตรฐานความปลอดภัยในระดับสากลได้อย่างต่อเนื่อง โดยมีแนวทางการดำเนินงานตามกลยุทธ์หลัก 5 กลยุทธ์

ได้แก่ 1) การสร้างกำไรจากการเพิ่มรายได้ ควบคุมต้นทุน และนำรูปแบบธุรกิจของสายการบินต้นทุนต่ำมาประยุกต์ใช้ 2) การปรับปรุงหน่วยธุรกิจให้เป็นศูนย์กำไร (Profit Center) ที่เติบโต แสวงหาโอกาสทางธุรกิจ และบริหารจัดการสินทรัพย์ให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น 3) การปรับปรุงการบริการครบวงจรเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าแต่ละกลุ่มเป้าหมายอย่างเหมาะสม 4) การนำ Digital Application มาเพิ่มประสิทธิภาพและสร้างความสามารถในการแข่งขัน 5) การพัฒนาการบริหารงานบุคคลโดยเน้นโครงสร้างองค์กร วัฒนธรรมองค์กร ภาวะผู้นำและการพัฒนาบุคลากรให้มีความสามารถ

โดยไตรมาสนี้มีการดำเนินการที่สำคัญ ได้แก่

- การพัฒนาประสิทธิภาพในการหารายได้ โดยบริหารจัดการตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารเชิงรุก เพิ่มรายได้จากการขายผ่านตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสาร ยกระดับระบบการขายผ่านอินเตอร์เน็ตให้สามารถสร้างรายได้เพิ่มขึ้น เพิ่มรายได้จากการขายและบริหารจัดการดูแลลูกค้าภาคองค์กร และเพิ่มศักยภาพการบริหารรายได้และราคา ให้สามารถนำระบบการบริหารรายได้และราคามาใช้ในการจัดทำราคาเชิงรุก และสอดคล้องกับการบริหารรายได้

- การขยายเครือข่ายเส้นทางบินโดยใช้เที่ยวบินร่วมกับสายการบินเซินเจิ้นแอร์ไลน์ในตารางการบินฤดูร้อนประจำปี 2561 ไปสู่จุดหมายปลายทางในสาธารณรัฐประชาชนจีน อาทิ เส้นทางไป-กลับ กรุงเทพฯ-กวางโจว กรุงเทพฯ-เซินเจิ้น และเส้นทางไป-กลับ เซินเจิ้น-ภูเก็ต เป็นต้น นอกจากนี้ยังได้ลงนามข้อตกลงความร่วมมือเที่ยวบินร่วมบริการ เส้นทางไป-กลับ ดอนเมือง-แม่ฮ่องสอนกับ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) และบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด เพื่อรองรับผู้โดยสารจากทั่วโลกให้สามารถเดินทางเชื่อมต่อเที่ยวบินได้หลากหลายและสะดวกสบาย อีกทั้งยังเพิ่มความแข็งแกร่งให้กับเครือข่ายเส้นทางบินและเพิ่มศักยภาพในการขายด้วย

- โครงการทบทวนและปรับปรุงกระบวนการทำงานหลักทั่วทั้งองค์กร (Reprocess) และนำรูปแบบธุรกิจของสายการบินต้นทุนต่ำด้านค่าใช้จ่าย (LCC Model) มาประยุกต์ใช้ โดยได้ศึกษาเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายในการดำเนินการระหว่างสายการบินไทยและสายการบินต้นทุนต่ำแล้วเสร็จได้ข้อสรุปว่ารูปแบบธุรกิจของสายการบินไทยคือการให้บริการเต็มรูปแบบ (Full Service Carrier) แตกต่างจากรูปแบบธุรกิจของสายการบินต้นทุนต่ำที่ตั้งราคาบัตรโดยสารต่ำและคิดค่าบริการเพิ่มจากค่าบัตรโดยสาร ทำให้ต้นทุนในการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบธุรกิจมีความแตกต่างกันโดยสิ้นเชิงจึงไม่สามารถนำต้นทุนดังกล่าวมาเปรียบเทียบกันได้ แต่มีต้นทุนที่สามารถนำมาเปรียบเทียบและนำมาประยุกต์ใช้เพื่อควบคุมค่าใช้จ่าย ได้แก่ ค่าซ่อมบำรุงและค่าใช้จ่ายลูกเรือ ซึ่งจะทำการศึกษาในเชิงลึกต่อไป

- การเพิ่มศักยภาพฝูงบินด้วยการรับมอบเครื่องบินใหม่แบบแอร์บัส A350-900 รวม 4 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบินเช่าการเงินจำนวน 1 ลำ และเครื่องบินเช่าดำเนินงานจำนวน 3 ลำ สำหรับให้บริการในเส้นทางข้ามทวีปและเส้นทางภูมิภาค และดำเนินการติดตั้ง Crew Rest และระบบสื่อสารสนเทศ (In-flight Connectivity : IFC) บนเครื่องบินโบอิ้ง 787-8 แล้วเสร็จในไตรมาส 1 ของปี 2561 จำนวน 2 ลำ

- การจัดทำแผนโครงการจัดหาเครื่องบินซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในแผนยุทธศาสตร์ฝูงบินระยะยาวของบริษัทฯ

- ดำเนินการขายเครื่องบินและส่งมอบเรียบร้อยแล้วได้แก่ เครื่องบินแบบโบอิ้ง B737-400 จำนวน 1 ลำ

- ดำเนินการขายอสังหาริมทรัพย์ที่ไม่มีความจำเป็นในการใช้งาน โดยการขายอสังหาริมทรัพย์ในประเทศที่จังหวัดแม่ฮ่องสอน และอสังหาริมทรัพย์ต่างประเทศที่เมืองซิดนีย์ ประเทศออสเตรเลีย และได้ดำเนินการ

โอนกรรมสิทธิ์แล้วเสร็จในเดือนเมษายน 2561 และอยู่ระหว่างดำเนินการโอนกรรมสิทธิ์อสังหาริมทรัพย์ที่เมืองโคเปนเฮเกน ประเทศเดนมาร์กซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในไตรมาส 2 ของปี 2561

- ดำเนินการขายหุ้นในบริษัทโรงแรมรอยัลออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) โดยคณะกรรมการบริษัทฯในการประชุมเมื่อวันที่ 24 มกราคม 2561 ได้มีมติอนุมัติการขายหุ้นของบริษัท โรงแรมรอยัลออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) จำนวน 22.5 ล้านหุ้น ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนการถือหุ้น 24% ของทุนจดทะเบียน ในราคาหุ้นละ 41 บาท รวมเป็นเงินทั้งสิน 922.5 ล้านบาท โดยได้ดำเนินการโอนกรรมสิทธิ์ให้กับผู้ซื้อเรียบร้อยแล้วเมื่อวันที่ 23 เมษายน 2561

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีจำนวนเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน ณ 31 มีนาคม 2561 จำนวน 104 ลำ สูงกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 9 ลำ โดยในไตรมาสนี้ได้รับมอบเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 4 ลำ อัตราการใช้ประโยชน์ของเครื่องบิน (Aircraft Utilization) เท่ากับ 11.9 ชั่วโมง ต่ำกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อนที่เท่ากับ 12.4 ชั่วโมง บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้น 4.9% โดยมีปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้น 2.2% มีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 80.6% ใกล้เคียงกับค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรมที่อยู่ที่ 80.9% แต่ต่ำกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ยที่ 82.8% และมีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 6.25 ล้านคน ต่ำกว่าปีก่อน 4.1%

ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในไตรมาส 1 ของปี 2561 มีรายได้รวมทั้งสิ้น 53,466 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 3,662 ล้านบาท หรือ 7.4% สาเหตุสำคัญเนื่องจากรายได้จากค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกินเพิ่มขึ้น 6.4% จากปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้น 2.2% และรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยเพิ่มขึ้น 4.5% รายได้จากค่าระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์เพิ่มขึ้น 9.9% และรายได้จากการบริการอื่นๆ เพิ่มขึ้น 16.4% สำหรับค่าใช้จ่ายรวม 49,630 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,393 ล้านบาท (5.1%) เนื่องจากค่าน้ำมันเครื่องบินเพิ่มขึ้น 1,189 ล้านบาท (9.3%) จากราคาน้ำมันเฉลี่ยที่เพิ่มขึ้นถึง 22.8% ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันเพิ่มขึ้น 1,280 ล้านบาท (3.9%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน และค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่เพิ่มขึ้น

ในไตรมาสนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียวจากการรับรู้ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบินจำนวน 2,473 ล้านบาท จากมูลค่ายุติธรรมของเครื่องบินที่ปลดระวางและรอการขายจากผู้ประเมินราคามาตรฐานที่บริษัทฯ ใช้อ้างอิงปรับลดลงจากปีก่อนอย่างมีนัยสำคัญ ขณะที่มีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 583 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการตีมูลค่าทางบัญชี ส่งผลให้บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรสุทธิ 2,737 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 432 ล้านบาท (13.6%) โดยเป็นกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 2,717 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 1.24 บาท ลดลงจากปีก่อน 0.21 บาท (14.5%)

ทั้งนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์และเครื่องบิน (EBITDA) จำนวน 8,971 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 1,121 ล้านบาท (14.3%) โดยมี EBITDA Margin เท่ากับ 16.8% เปรียบเทียบกับปีก่อนที่เท่ากับ 15.8%

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานไตรมาส 1 ปี 2561

งบการเงินรวมสำหรับไตรมาส 1 ของปี 2561 ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อย 5 บริษัท ได้แก่ 1) บริษัท ไทย-อะมาดิอุสเซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด 2) บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด 3) บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด 4) บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด และ 5) บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) - งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มี.ค.			
	2561	2560	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	53,466	49,804	+3,662	+7.4
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	44,115	41,463	+2,652	+6.4
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์	5,336	4,857	+479	+9.9
- รายได้การบริการอื่นๆ	3,457	2,969	+488	+16.4
- อื่นๆ	558	515	+43	+8.3
ค่าใช้จ่ายรวม	49,630	47,237	+2,393	+5.1
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	14,034	12,845	+1,189	+9.3
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	34,442	33,162	+1,280	+3.9
- ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ	1,154	1,230	-76	-6.2
กำไรจากการดำเนินงาน	3,836	2,567	+1,269	+49.4
หัก ประมาณการค่าซ่อมแซมเครื่องบินเช่าดำเนินงาน	-	183	-183	-100.0
หัก ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน	2,473	1,017	+1,456	+143.2
บวก กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	583	1,560	-977	-62.6
กำไรก่อนภาษีเงินได้	1,946	2,927	-981	-33.5
กำไรสุทธิ	2,737	3,169	-432	-13.6
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	2,717	3,157	-440	-13.9
กำไรต่อหุ้น (บาท)	1.24	1.45	-0.21	-14.5
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ				
EBITDA (ล้านบาท)	8,971	7,850	+1,121	+14.3
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	6.25	6.52	-0.27	-4.1
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	23,535	22,428	+1,107	+4.9
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านคน-กิโลเมตร)	18,969	18,564	+405	+2.2
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	80.6	82.8		-2.2
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/คน-ก.ม.)	2.30	2.20	+0.10	+4.5
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	1,005	955	+50	+5.2
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	612	563	+49	+8.7
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (%)	60.9	58.9		+2.0
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง (พันกก.)	167,908	155,449	+12,459	+8.0
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/ตัน-กม.)	8.14	8.08	+0.06	+0.7
เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 31 มี.ค. (ลำ)	104	95	+9	+9.5
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน (ชั่วโมง)	106,153	102,676	+3,477	+3.4
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย (ชั่วโมง/ลำ/วัน)	11.9	12.4	-0.5	-4.0
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย				
1 USD : THB	31.5411	35.1151	-3.5740	-10.2
1 EUR : THB	38.7808	37.4139	+1.3669	+3.7
100 JPY : THB	29.1289	30.9182	-1.7893	-5.8
ราคาน้ำมันเฉลี่ย (USD/BBL)	85.72	69.80	+15.92	+22.8

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

รายได้

ในไตรมาส 1 ของปี 2561 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวมจำนวน 53,466 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3,662 ล้านบาท (7.4%) โดยมีรายละเอียดของรายได้ดังนี้

- รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน

รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินจำนวน 44,115 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,652 ล้านบาท (6.4%) เป็นผลมาจาก

- รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) เพิ่มขึ้น 0.10 บาท/RPK (4.5%) หรือประมาณ 1,900 ล้านบาท อย่างไรก็ตามจากผลแข็งค่าของเงินบาทโดยเฉพาะเมื่อเทียบกับสกุลเงินที่เป็นรายได้หลัก ได้แก่ เงินเยน ดอลล่าร์สหรัฐฯ ดอลล่าร์ออสเตรเลีย ถึงแม้ว่าจะอ่อนค่าลงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับสกุลเงินยูโร ทำให้รายได้เมื่อคิดเป็นเงินบาทลดลง หากไม่รวมผลของอัตราแลกเปลี่ยนที่มีผลให้รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยลดลง 0.07 บาท/RPK (3.2%) หรือประมาณ 1,235 ล้านบาท รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยจะเพิ่มขึ้นประมาณ 7.7% หรือประมาณ 3,225 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการบริหารราคาบัตรโดยสารได้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ประกอบกับการปรับเพิ่มอัตราค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมัน (Fuel Surcharge)

- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร เพิ่มขึ้น 2.2% คิดเป็นเงินประมาณ 890 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นในเส้นทางสายยุโรป และออสเตรเลีย แต่ลดลงในเส้นทางภายในประเทศ และเส้นทางภูมิภาคเกือบทุกเส้นทางยกเว้นเส้นทางสายเหนือและเส้นทางบินของสายการบินไทยสมายล์ ในขณะที่บริษัทฯ มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 4.9% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 80.6% ใกล้เคียงกับค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรมที่อยู่ที่ 80.9% แต่ต่ำกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ย 82.8%

- รายได้ค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณียภัณฑ์

รายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณียภัณฑ์ จำนวน 5,336 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 479 ล้านบาท (9.9%) เป็นผลจากปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) เพิ่มขึ้น 8.7% คิดเป็นเงินประมาณ 395 ล้านบาท จากภาคการส่งออกที่ฟื้นตัวดีขึ้นต่อเนื่องจากปีก่อน โดยตลาดที่ขยายตัวได้ดี ได้แก่ ญี่ปุ่น อาเซียน-5 อินโดจีน (CLMV) สหภาพยุโรป อินเดีย และสหรัฐอเมริกา ประกอบกับมีรายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าประกันภัย) เท่ากับ 8.14 บาท เพิ่มขึ้น 0.06 บาท (0.7%) หรือประมาณ 40 ล้านบาท โดยมีอัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ย 60.9% สูงกว่าปีก่อนที่เฉลี่ย 58.9% และสูงกว่าค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรมที่ 44.5%

- รายได้การบริการอื่น ๆ ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจ ได้แก่การบริการภาคพื้น ครัวการบิน การบริการคลังสินค้า และรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่นๆ รวมจำนวน 3,457 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 488 ล้านบาท (16.4%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากการบริการภาคพื้น สูงกว่าปีก่อนจากจำนวนเที่ยวบินของสายการบินลูกค้าสูงกว่าปีก่อน รายได้จากการให้บริการด้านคลังสินค้าเพิ่มขึ้นจากปริมาณการขนส่งสินค้าที่สูงกว่าปีก่อน และรายได้จากการให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานสูงกว่าปีก่อน

ค่าใช้จ่าย

ในไตรมาส 1 ปี 2561 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวม 49,630 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,393 ล้านบาท (5.1%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- ค่าน้ำมันเครื่องบิน จำนวน 14,034 ล้านบาท คิดเป็น 28.3% ของค่าใช้จ่ายรวม เพิ่มขึ้น 1,189 ล้านบาท (9.3%) สาเหตุหลักจากราคาน้ำมันเฉลี่ยสูงกว่าปีก่อน 22.8% ประกอบกับมีการขยายการผลิต ทำให้มีปริมาณการใช้น้ำมันเพิ่มขึ้น ถึงแม้เงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐแข็งค่าเล็กน้อยทำให้ค่าน้ำมันเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทลดลง อย่างไรก็ตาม การดำเนินการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันในไตรมาสนี้สามารถลดภาระค่าน้ำมันได้มากกว่าปีก่อน 463 ล้านบาท

- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน รวมจำนวน 34,442 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,280 ล้านบาท (3.9%) โดยรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มี.ค.					
	2561	% ของค่าใช้จ่าย	2560	% ของค่าใช้จ่าย	เปลี่ยนแปลง	
					ล้านบาท	%
ค่าใช้จ่าย						
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	7,418	21.5	7,558	22.8	-140	-1.9
ค่าบริการการบิน	5,598	16.3	5,603	16.9	-5	-0.1
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	1,413	4.1	1,403	4.2	+10	+0.7
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	5,568	16.2	4,306	13.0	+1,262	+29.3
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	3,941	11.4	4,207	12.7	-266	-6.3
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	3,434	10.0	2,703	8.1	+731	+27.0
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	2,309	6.7	2,311	7.0	-2	-0.1
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	2,415	7.0	2,764	8.3	-349	-12.6
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	145	0.4	122	0.4	+23	+18.9
ค่าใช้จ่ายอื่น	2,333	6.8	2,212	6.7	+121	+5.5
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	(132)	(0.4)	(27)	(0.1)	-105	-388.9
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	34,442	100.0	33,162	100.0	+1,280	+3.9

สรุปค่าใช้จ่ายที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญได้แก่

- ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยานเพิ่มขึ้น 1,262 ล้านบาท (29.3%) สาเหตุหลักเกิดจากการปรับประมาณการค่าซ่อมใหญ่ของเครื่องยนต์ GE90 สำหรับเครื่องบิน B777-300ER เพิ่มขึ้นตามการใช้งานจริงทำให้เครื่องยนต์ถึงกำหนดส่งซ่อมเร็วกว่าที่กำหนดไว้เดิม

- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ เพิ่มขึ้น 731 ล้านบาท (27.0%) เนื่องจากรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงานเพิ่มขึ้นจากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนจำนวน 8 ลำ โดยเป็นการรับมอบในไตรมาส 2-4 ของปี 2560 จำนวน 5 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 3 ลำ และเครื่องบินแบบโบอิ้ง B787-9 จำนวน 2 ลำ และรับ

มอบเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 3 ลำ ในไตรมาส 1 ของปี 2561 ถึงแม้ว่าจะส่งคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงานแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 2 ลำ ประกอบกับเงินบาทแข็งค่าเมื่อเทียบกับเงินดอลล่าร์สหรัฐฯ ทำให้ ค่าเช่าลดลงได้ส่วนหนึ่งก็ตาม

• ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ต่ำกว่าปีก่อน 266 ล้านบาท (6.3%) เป็นผลจากมีเครื่องบินและที่นั่งเครื่องบิน รวมทั้งทรัพย์สินอื่นที่มีการคิดค่าเสื่อมราคาเต็มจำนวนแล้ว ถึงแม้ว่าจะรับมอบเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 3 ลำ โดยเป็นการรับมอบในไตรมาส 2 ของปี 2560 จำนวน 2 ลำ และไตรมาส 1 ของปี 2561 จำนวน 1 ลำ

• ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา ลดลง 349 ล้านบาท (12.6%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายสำรองที่นั่งลดลงซึ่งเป็นผลจากการเจรจาเปลี่ยนวิธีการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายในส่วนของ Altea System Usage จากเดิมเรียกเก็บตามจำนวนที่ใช้เกินกว่าที่กำหนดเป็นเรียกเก็บแบบเหมาจ่าย ทำให้สามารถลดค่าใช้จ่ายได้ส่วนหนึ่ง

• ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม เพิ่มขึ้น 105 ล้านบาท (388.9%) สาเหตุหลักเกิดจาก บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) มีขาดทุนลดลงจากปีก่อนมากโดยมีรายละเอียดดังนี้

- ส่วนแบ่งขาดทุนในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ขาดทุน 0.3 ล้านบาท ขาดทุนลดลงจากปีก่อน 115 ล้านบาท
- ส่วนแบ่งกำไรในบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) กำไร 78 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1 ล้านบาท
- ส่วนแบ่งกำไรในบริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ตโฮเต็ล จำกัด กำไร 7 ล้านบาท เท่ากับปีก่อน
- ส่วนแบ่งกำไรในบริษัท โรงแรมรอยัลออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) กำไร 12 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1 ล้านบาท
- ส่วนแบ่งกำไรในบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด กำไร 14 ล้านบาท เท่ากับปีก่อน
- ส่วนแบ่งกำไรในบริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด มีกำไร 22 ล้านบาท ลดลง 12 ล้านบาท

• ต้นทุนทางการเงิน -สุทธิ จำนวน 1,154 ล้านบาท ลดลง 76 ล้านบาท (6.2%) สาเหตุหลักเกิดจากการปรับโครงสร้างเงินกู้ยืมผ่านเครื่องมือทางการเงิน Interest Rate Swap (IRS) ประกอบกับเงินกู้เฉลี่ยในไตรมาส 1 ของปี 2561 ต่ำกว่าปีก่อนประมาณ 1,200 ล้านบาท และการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุลหลักของหนี้สินระยะยาว ทำให้ค่าใช้จ่ายเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทมียอดลดลง

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน จำนวน 2,473 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,456 ล้านบาท (143.2%) ประกอบด้วย

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน 2,449 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 1,590 ล้านบาท โดยเป็นการตั้งสำรองด้อยค่าเพิ่มเติมสำหรับเครื่องบิน 15 ลำ ประกอบด้วย A330-300 3 ลำ A340-600 6 ลำ A340-500 3 ลำ และ B747-400 Freighter 2 ลำ และ B737-400 1 ลำ โดยที่ราคาอ้างอิงจากผู้ประเมินราคามาตรฐานของเครื่องบิน A340-500 และ A340-600 ลดลงอย่างมากจึงมีการด้อยค่าที่สูงขึ้น
- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ 24 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 134 ล้านบาท เกิดจากการตั้งสำรองด้อยค่าอะไหล่ที่เสียหายและไม่สามารถซ่อมแซมได้ต่ำกว่าปีก่อน

กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ จำนวน 583 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Gain) 640 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการปรับยอดเงินกู้และสินทรัพย์หนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวด โดยเฉพาะเงินบาทต่อเงินสกุลยูโรและดอลล่าร์สหรัฐฯ แข็งค่าขึ้นเมื่อเทียบกับ ณ 31 ธันวาคม 2560 และขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Loss) 57 ล้านบาท

3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มี.ค.	
	2561	2560
เครื่องบิน	4,217	865
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	202	85
รวม	4,419	950

ในไตรมาส 1 ของปี 2561 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 4,419 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 3,469 ล้านบาท โดยรายจ่ายเพื่อการลงทุนในไตรมาสนี้ประกอบด้วย

- การลงทุนในเครื่องบิน จำนวน 4,217 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็นการรับมอบเครื่องบินเช่าการเงินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 1 ลำ และเครื่องยนต์อะไหล่จำนวน 2 เครื่องยนต์
- การลงทุนในสินทรัพย์ถาวรอื่น ๆ จำนวน 202 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในอุปกรณ์การให้บริการภาคพื้น และเครื่องมืออุปกรณ์การให้บริการซ่อมบำรุงของฝ่ายช่าง

การจัดหาเงินทุน

ในไตรมาสแรกของปี 2561 บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดหาเงินทุน รวมทั้งสิ้น 12,174 ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. การออกหุ้นกู้ จำนวน 6,000 ล้านบาท ระยะเวลา 5-15 ปี ในเดือนกุมภาพันธ์ 2561 เพื่อชำระคืนหุ้นกู้ที่ครบกำหนดชำระ
2. การจัดหาเงินกู้ระยะยาวด้วยวิธีการเช่าซื้อ โดยใช้เครื่องบินเป็นหลักทรัพย์ค้ำประกันเพื่อชำระค่าเครื่องบิน A350-900 จำนวน 1 ลำ รวมประมาณ 4,174 ล้านบาท
3. การกู้เงินระยะยาวจากธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย จำนวน 2,000 ล้านบาท เพื่อใช้เป็นเงินลงทุนประจำปี

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มี.ค.	
	2561	2560
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	3,738	7,221
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(1,122)	(767)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(883)	(6,051)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน ของเงินสดและเงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น(ลดลง)	9	(180)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น	1,742	223

ในไตรมาส 1 ของปี 2561 บริษัทฯ มีเงินสดสุทธิจากการดำเนินงานจำนวน 3,738 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 3,483 ล้านบาท และเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 1,122 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 355 ล้านบาท แต่มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 883 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อนถึง 5,168 ล้านบาท เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2561 มีจำนวน 16,972 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 จำนวน 1,742 ล้านบาท

เครื่องบิน

ในไตรมาส 1 ของปี 2561 บริษัทฯ รับมอบเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 4 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบินเช่าการเงินจำนวน 1 ลำ และเครื่องบินเช่าดำเนินงานจำนวน 3 ลำ ทำให้จำนวนเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2561 มีจำนวน 104 ลำ (รวมเครื่องบินแอร์บัส A320-200 จำนวน 20 ลำ ซึ่งใช้ดำเนินงานโดยบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด) สูงกว่า ณ สิ้นปี 2560 และ31 มีนาคม 2560 จำนวน 4 ลำ และ 9 ลำ ตามลำดับ และมีเครื่องบินที่ปลดระวางและรอการขาย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2561 จำนวน 20 ลำ

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2561 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมจำนวน 286,169 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2560 จำนวน 5,394 ล้านบาท (1.9%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 มี.ค. 2561		31 ธ.ค. 2560		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	16,972	5.9	15,230	5.4	+1,742	+11.4
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	240	0.1	201	0.1	+39	19.4
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	38,966	13.6	36,085	12.8	+2,881	+8.0
สินทรัพย์หมุนเวียน	56,178	19.6	51,516	18.3	+4,662	+9.0
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์						
เครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่จ่ายล่วงหน้า	2,855	1.0	6,124	2.2	-3,269	-53.4
เครื่องบิน	40,905	14.3	42,186	15.0	-1,281	-3.0
เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน	116,835	40.8	113,220	40.3	+3,615	+3.2
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	11,426	4.0	9,592	3.4	+1,834	+19.1
งานระหว่างทำ	686	0.3	599	0.2	+87	+14.5
ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุง	13,491	4.7	13,554	4.9	-63	-0.5
เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	2,790	1.0	2,828	1.0	-38	-1.3
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	188,988	66.1	188,103	67.0	+885	+0.5
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ	41,003	14.3	41,156	14.7	-153	-0.4
รวมสินทรัพย์	286,169	100.0	280,775	100.0	+5,394	+1.9

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 56,178 ล้านบาท หรือคิดเป็น 19.6% ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2560 จำนวน 4,662 ล้านบาท (9.0%) โดยมีรายการที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญได้แก่

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เพิ่มขึ้น 1,742 ล้านบาท (11.4%) สาเหตุหลักจากบริษัทฯ มีเงินสดสุทธิจากการดำเนินงานมากกว่าเงินสุดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนและกิจกรรมจัดหาเงิน

- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ เพิ่มขึ้น 2,881 ล้านบาท (8.0%) สาเหตุหลักเกิดจากลูกหนี้การค้าเพิ่มขึ้น 1,982 ล้านบาท (16.9%) จากยอดขายที่เพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตามบริษัทฯ มีความสามารถในการบริหารระยะเวลาเรียกเก็บหนี้จากลูกหนี้การค้าได้ใกล้เคียงกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน โดยมีระยะเวลาการเก็บหนี้เฉลี่ยประมาณ 23 วัน ซึ่งต่ำกว่าระยะเวลาการให้สินเชื่อโดยปกติของบริษัทฯ

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สุทธิ มีจำนวน 188,988 ล้านบาท หรือคิดเป็น 66.1% ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2560 เป็นจำนวน 885 ล้านบาท (0.5%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากการรับมอบเครื่องบินเช่าการเงินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 1 ลำ และเครื่องยนต์จำนวน 2 เครื่องยนต์

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 41,003 ล้านบาท หรือคิดเป็น 14.3% ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 จำนวน 153 ล้านบาท (0.4%) สาเหตุหลักเกิดจาก

- สินทรัพย์รอการขายลดลง 2,491 ล้านบาท (28.9%) สาเหตุหลักเกิดจากการตั้งสำรองด้อยค่าของเครื่องบินเพิ่มขึ้น

- สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเพิ่มขึ้น 790 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของค่าเผื่อการด้อยค่าของเครื่องบิน

- ค่าตกแต่งเครื่องบินเช่าดำเนินงานรอการตัดบัญชีเพิ่มขึ้น 642 ล้านบาท (15.5%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าอุปกรณ์และผลิตภัณฑ์ในห้องโดยสารของเครื่องบินเช่าดำเนินงานแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 3 ลำ และค่าใช้จ่ายในโครงการปรับปรุงเครื่องบินเช่าดำเนินงานแบบโบอิ้ง 787-8 จำนวน 2 ลำโดยการติดตั้ง Crew Rest และอุปกรณ์ In-flight Connectivity

- การเพิ่มขึ้นของเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่า (Maintenance Reserve) จำนวน 346 ล้านบาท (3.3%) ตามประมาณการหนี้สินระยะยาวที่บริษัทได้ประมาณเพิ่มขึ้นในส่วนค่าซ่อมแซมเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงานตามสภาพการบิน และเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องบิน ทั้งนี้ บริษัทสามารถนำค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้นตามประมาณการหนี้สินดังกล่าวไปเบิกคืนจากผู้ให้เช่าได้ตามเงื่อนไขที่ปรากฏในสัญญาเช่า

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) ในไตรมาส 1 ของปี 2561 เท่ากับร้อยละ 1.1 เปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ซึ่งเท่ากับร้อยละ 1.5

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2561 หนี้สินรวมของ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีจำนวน 251,413 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 จำนวน 2,651 ล้านบาท (1.1%) โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 มี.ค. 2561		31 ธ.ค. 2560		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)	61,443	24.5	68,031	27.4	-6,588	-9.7
หนี้สินระยะยาว						
หุ้นกู้	68,100	27.1	62,100	25.0	+6,000	+9.7
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	63,195	25.1	62,517	25.1	+678	+1.1
เงินกู้ยืมระยะยาว	28,194	11.2	27,480	11.0	+714	+2.6
รวมหนี้สินระยะยาว	159,489	63.4	152,097	61.1	+7,392	+4.9
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	30,481	12.1	28,634	11.5	+1,847	+6.5
รวมหนี้สิน	251,413	100.0	248,762	100.0	+2,651	+1.1

หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 30,003 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 24.5 ของหนี้สิ้นทั้งหมด ลดลงจาก ณ 31 ธันวาคม 2560 จำนวน 6,588 ล้านบาท (9.7%) สาเหตุหลักเกิดจากเงินกู้ระยะสั้นลดลง 5,270 ล้านบาท จากการจ่ายชำระคืนตามกำหนด

หนี้สินระยะยาว (รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 30,003 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 63.4 ของหนี้สิ้นทั้งหมด เพิ่มขึ้น 7,392 ล้านบาท (4.9%) จากการกู้ยืมเงินระยะยาว การออกหุ้นกู้ และหนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 1 ลำ รวมจำนวน 12,174 ล้านบาท การจ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะยาวจำนวน 3,742 ล้านบาท และผลจากการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุลยูโร และดอลล่าร์สหรัฐฯ ณ 31 มีนาคม 2561 เมื่อเทียบกับ ณ วันสิ้นงวดของปี 2560 ทำให้หนี้สินระยะยาวเมื่อคิดเป็นเงินบาทมียอดลดลงจำนวน 1,040 ล้านบาท

- หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 12.1 ของหนี้สิ้นทั้งหมด เพิ่มขึ้น 1,847 ล้านบาท (6.5%) สาเหตุหลักเกิดจากประมาณการค่าใช้จ่ายค่าซ่อมแซมเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงาน ที่เกี่ยวเนื่องกับค่าซ่อมเครื่องบินตามสภาพการบินและเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องบิน ทั้งนี้บริษัทฯ สามารถนำค่าใช้จ่ายดังกล่าวไปขอคืนจากผู้ให้เช่าได้จากรายการเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่า (Maintenance Reserve)

ณ สิ้นไตรมาส 1 ของปี 2561 บริษัทฯ มีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) ลดลงจาก 5.0 เท่า ณ 31 ธันวาคม 2560 เป็น 4.7 เท่า และมีอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ 7.2 เท่า ลดลงจาก ณ สิ้นปี 2560 ที่เท่ากับ 7.8 เท่า

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2561 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 34,756 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2560 จำนวน 2,743 ล้านบาท (8.6%) เป็นผลมาจากการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยมีกำไรในไตรมาสนี้ อย่างไรก็ตามกำไรสุทธิที่ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนส่งผลให้อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity) ลดลงจาก 9.0% ในไตรมาส 1 ของปี 2560 เป็น 8.2% ในไตรมาส 1 ของปี 2561

4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

อุตสาหกรรมการบินโลกในช่วง 9 เดือนที่เหลือของปี 2561 ยังมีแนวโน้มเติบโตต่อเนื่องจากเศรษฐกิจโลกที่แข็งแกร่ง จากภาวะการค้าโลกที่ดีต่อเนื่องทำให้ภาคการส่งออกเป็นแรงสนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจในหลายภูมิภาคทั่วโลกต่อไปได้ อย่างไรก็ตามมีการคาดการณ์ว่าอัตราการเติบโตจะต่ำกว่าปี 2560 ทั้งจากการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า ทั้งนี้ สายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกคาดว่าจะมีกำไรสุทธิเพิ่มขึ้นในปี 2561 โดยมีการขนส่งสินค้าเป็นปัจจัยสนับสนุนการเติบโตของกำไรในภูมิภาค อย่างไรก็ตามการแข่งขันที่ทวีความรุนแรง และราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้นก็เป็นความท้าทายที่อุตสาหกรรมการบินต้องเผชิญ นอกจากนี้หากวิกฤติสงครามในซีเรียยืดเยื้อและนำไปสู่การเผชิญหน้าของรัสเซียและชาติตะวันตก อาจมีผลให้อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจของโลกและของไทยชะลอตัวลงในช่วงไตรมาส 2 และกระทบต่อราคาน้ำมันในตลาดโลกให้ปรับตัวสูงขึ้นกว่าที่คาดการณ์ไว้

แนวโน้มอุตสาหกรรมการบินของไทยในปี 2561 นี้ มีแนวโน้มขยายตัวจากปี 2560 ในหลายภาคส่วนโดยคาดว่าการแข่งขันในปีนี้จะมีความรุนแรงลดลงจากปีก่อน เนื่องจากประเทศสามารถสามารถปลดธงแดงได้เป็นที่เรียบร้อยแล้ว สายการบินของไทยจึงสามารถขยายเส้นทางบินได้กว้างขวางขึ้นและเพิ่มจำนวนเที่ยวบินได้มากขึ้น นอกจากนี้ ความคืบหน้าโครงการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภา ตามนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) นั้น ขณะนี้อยู่ระหว่างการศึกษาและจัดทำแผนงานเชิงกลยุทธ์การพัฒนาเมืองการบินภาคตะวันออกให้กลายเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและสังคมของภูมิภาค คาดว่าจะแล้วเสร็จภายใน 18 เดือน และจะลงรายละเอียดในแต่ละโครงการที่จะเกิดขึ้นเพื่อยกระดับให้สนามบินอู่ตะเภาเป็นมหานครแห่งการบินภายในปี 2565 ส่วนความคืบหน้าการแก้ปัญหามาตรฐานการบินพลเรือนของสำนักงานบริหารการบินแห่งชาติสหรัฐอเมริกา (FAA) เพื่อยกระดับการบินพลเรือนของไทยจาก Category 2 กลับขึ้นเป็น Category 1 นั้น

ขณะนี้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างการยื่นหนังสือเชิญให้ FAA เข้ามาตรวจสอบและคาดว่าจะสามารถยกระดับการบินของไทยกลับขึ้นเป็น Category 1 ภายในเดือนมิถุนายนนี้

ในปี 2561 บริษัทฯ จะดำเนินการตามกลยุทธ์หลัก 5 กลยุทธ์ของแผนฟื้นฟูธุรกิจที่ได้กล่าวไว้ข้างต้นโดยให้มีการติดตามผลการดำเนินงานตามแผนอย่างใกล้ชิดเพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ จะสามารถปรับปรุงแผนงานให้สะท้อนต่อการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์ต่างๆ ได้อย่างทันท่วงที โดยมีแผนการดำเนินการที่สำคัญดังนี้

- การเพิ่มศักยภาพฝูงบินด้วยการรับมอบเครื่องบินเช่าการเงินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 1 ลำ ในไตรมาส 2 ของปี 2561 เพื่อนำมาใช้ทำการบินในเส้นทางข้ามทวีป และเส้นทางภูมิภาค

- การเพิ่มรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารโดยการใช้ระบบ Revenue Management System (RMS) และการหารายได้ผ่าน Digitalization

- การขายหุ้นในบริษัทร่วม และบริษัทย่อย ที่ไม่สนับสนุนการดำเนินงานของธุรกิจหลัก

- การจัดการที่ดิน อาคารสำนักงานที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ โดยดำเนินการขายอสังหาริมทรัพย์ที่หมดความจำเป็นในการใช้งานทั้งในและต่างประเทศอย่างต่อเนื่อง

5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		ม.ค.-มี.ค.	
		2561	2560
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)			
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.90	0.83
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)			
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน	ร้อยละ	7.17	5.15
อัตรากำไรสุทธิ	ร้อยละ	5.12	6.36
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	8.20	8.98
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	1.11	1.48
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)			
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)	เท่า	4.65	4.33
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Total Debt to Equity)	เท่า	7.23	6.64
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	7.51	6.23

ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

อัตราส่วนสภาพคล่อง

= สินทรัพย์หมุนเวียน (ไม่รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย) / หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้)

อัตรากำไรจากการดำเนินงาน

= กำไรจากการดำเนินงาน / รายได้รวม (ไม่รวมอัตราแลกเปลี่ยน)

อัตรากำไรสุทธิ (Net Profit Margin)

= กำไรสุทธิ / 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