

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับไตรมาส 1 ปี 2558 สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2558 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

1. บทสรุปผู้บริหาร

เศรษฐกิจโลกในไตรมาส 1 ปี 2558 มีปัจจัยบวกจากราคาน้ำมันที่ปรับตัวลดลงมาก โดยเศรษฐกิจของประเทศสหรัฐอเมริกามีแนวโน้มขยายตัวอย่างต่อเนื่องจากพื้นฐานเศรษฐกิจที่เข้มแข็งขึ้น เศรษฐกิจกลุ่มประเทศยูโรปรับส่งสัญญาณฟื้นตัวดีขึ้น จากราคาน้ำมันที่อยู่ในระดับต่ำ อัตราดอกเบี้ยต่ำ และค่าเงินยูโรที่อ่อนลง เศรษฐกิจญี่ปุ่นมีแนวโน้มฟื้นตัวอย่างต่อเนื่องจากมาตรการผ่อนคลายทางการเงินมาเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจของรัฐ อย่างไรก็ตาม เศรษฐกิจของจีนมีทิศทางการขยายตัวที่ชะลอตัวลงจากการลดนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจของภาครัฐ ซึ่งส่งผลกระทบต่อส่งออกของประเทศในภูมิภาคเอเชีย ทำให้เศรษฐกิจกลุ่มภูมิภาคเอเชีย (ไม่รวมญี่ปุ่น) มีแนวโน้มชะลอตัวลงจากไตรมาสก่อนตามการชะลอตัวทางเศรษฐกิจของจีน

สำหรับภาพรวมอุตสาหกรรมการบินโลก ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศมีการเติบโตขึ้นเกือบทุกภูมิภาค โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก และภูมิภาคตะวันออกกลาง จากข้อมูลสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ในช่วงเดือนมกราคม-มีนาคม 2558 ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศสูงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 6.1 โดยมีปริมาณการผลิตสูงกว่าปีก่อนร้อยละ 5.4 ทั้งนี้ ราคาน้ำมันที่ลดลงเป็นตัวกระตุ้นให้มีกิจกรรมการดำเนินธุรกิจเพิ่มขึ้น ส่งผลให้ความต้องการเดินทางทางอากาศเพิ่มสูงขึ้น

ในส่วนของอุตสาหกรรมการบินของไทย มีแนวโน้มการขยายตัวของปริมาณผู้โดยสารต่อเนื่องจากไตรมาสสุดท้ายของปี 2557 โดยมีจำนวนผู้โดยสารเดินทางเข้า-ออกประเทศไทย ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามข้อมูลของกรมการท่องเที่ยวในช่วงเดือนมกราคม-มีนาคม 2558 เพิ่มขึ้นจากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน 16.9% จากผลของฐานต่ำในปีก่อนที่มีการชุมนุมทางการเมือง และการขยายตัวของนักท่องเที่ยวเงินจากการผ่อนคลายมาตรการเดินทางท่องเที่ยวต่างประเทศของทางการบิน

ไตรมาส 1 ของปี 2558 บริษัทฯ ได้เริ่มดำเนินการตามแผนปฏิรูปในขั้นตอนแรกการหยุดการขาดทุน (Stop the bleeding) โดยหยุดทำการบินในเส้นทางบินกรุงเทพฯ-โจฮันเนสเบิร์ก ตั้งแต่กลางเดือนมกราคม 2558 และหยุดทำการบินในเส้นทางกรุงเทพฯ-มอสโก และภูเก็ต-โซล ตามตารางการบินประจำภาคฤดูร้อน 2015 (Summer TPI 2015) ซึ่งเริ่มตั้งแต่วันที่ 29 มีนาคม 2558 ควบคู่ไปกับการปรับแบบเครื่องบินให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาด และดำเนินการตามแผนการปรับปรุงฝูงบิน (Fleet Strategy) โดยการปลดระวางเครื่องบิน 11 ลำ และขายเครื่องบินเก่าที่ปลดระวางแล้วจำนวน 2 ลำ ในขณะที่รับมอบเครื่องบินใหม่รวม 2 ลำ ทำให้ฝูงบิน ณ 31 มีนาคม 2558 มีจำนวน 93 ลำ มีอายุเฉลี่ยของฝูงบินลดลงจาก ณ 31 ธันวาคม 2557 ที่ 8.3 ปี เป็น 7.6 ปี

จากการฟื้นตัวของภาคการท่องเที่ยวประเทศไทย และการขยายตัวของเศรษฐกิจในหลายประเทศ ประกอบกับการปรับปรุงประสิทธิภาพในการหารายได้ ทำให้ไตรมาส 1 ของปี 2558 บริษัทฯ มีจำนวนผู้โดยสาร 5.62 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 17.0 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน โดยมีปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 12.3 ปริมาณการผลิตผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.5 อัตราการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ยร้อยละ 75.4 เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนซึ่งเฉลี่ยร้อยละ 70.1

ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย สำหรับไตรมาส 1 ของปี 2558 มีกำไรก่อนกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน ภาษีเงินได้ และผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ จำนวน 4,415 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อน

ขาดทุน 3,287 ล้านบาท สาเหตุสำคัญเนื่องจากรายได้จากการขายหรือการให้บริการ จำนวน 51,216 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,683 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.4 จากรายได้ค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกินเพิ่มขึ้น และค่าใช้จ่ายรวม 45,825 ล้านบาท ลดลง 6,020 ล้านบาท หรือร้อยละ 11.6 สาเหตุใหญ่เนื่องจากราคาน้ำมันเฉลี่ยลดลงส่งผลให้ค่าน้ำมันลดลง

นอกจากนี้ ยังมีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ จำนวน 9,654 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 8,664 ล้านบาท และมีผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบิน จำนวน 11,804 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 11,720 ล้านบาท เป็นผลให้ไตรมาส 1 ของปี 2558 มีกำไรสุทธิ 4,549 ล้านบาท ในขณะที่ช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนขาดทุนสุทธิ 2,619 ล้านบาท โดยเป็นกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ จำนวน 4,541 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 2.08 บาท เปรียบเทียบกับปีก่อนซึ่งขาดทุนต่อหุ้น 1.21 บาท

ทั้งนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีผลกำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน (EBITDA) จำนวน 10,916 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 7,674 ล้านบาท หรือร้อยละ 236.7 โดยมี EBITDA Margin ร้อยละ 21.1 เพิ่มขึ้นจากปีก่อนที่เท่ากับร้อยละ 6.5

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานไตรมาส 1 ปี 2558

งบการเงินรวมสำหรับไตรมาส 1 ของปี 2558 ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อย 5 บริษัท ได้แก่ 1) บริษัท ไทย-อะมาคิอุสเซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด 2) บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสেস จำกัด 3) บริษัท ไทยฟลิทเทอร์นิง จำกัด 4) บริษัท ทัวร์เอียงหลวง จำกัด และ 5) บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) – งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มี.ค.			
	2558	2557	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้จากการขายหรือการให้บริการ	51,216	49,533	+1,683	+3.4
รายได้อื่น	433	448	-15	-3.3
รายได้รวม	51,649	49,981	+1,668	+3.3
หัก ค่าใช้จ่ายรวม	45,825	51,845	-6,020	-11.6
ต้นทุนทางการเงิน	1,409	1,423	-14	-1.0
กำไร (ขาดทุน) ก่อนอัตราแลกเปลี่ยนฯ ภาษีเงินได้ และด้อยค่า	4,415	(3,287)	+7,702	+234.3
หัก ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน	11,804	84	+11,720	-
บวก กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	9,654	990	+8,664	+875.2
กำไร(ขาดทุน)ก่อนภาษีเงินได้	2,265	(2,381)	+4,646	+195.1
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	4,549	(2,619)	+7,168	+273.7
กำไร(ขาดทุน)สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	4,541	(2,634)	+7,175	+272.4
กำไร(ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	2.08	(1.21)	+3.29	+271.9
EBITDA (ล้านบาท)	10,916	3,242	+7,674	+236.7
EBITDA ต่อรายได้รวม (%)	21.1	6.5		+14.6
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิต่อรายได้รวม (%)	8.8	(5.2)		+14.0

หมายเหตุ : ค่าใช้จ่ายรวม ไม่รวมผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน

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

ตารางแสดงข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ (Operating Performance) การบินไทย และ ไทยสมายล์

		ม.ค.-มี.ค.		อัตรา
		2558	2557	เปลี่ยนแปลง
ปริมาณการผลิตรวม	(ล้านต้น-กิโลเมตร)	3,180	3,097	+2.7%
ปริมาณการขนส่งรวม	(ล้านต้น-กิโลเมตร)	2,264	1,980	+14.4%
อัตราส่วนการบรรทุก	(%)	71.2	63.9	+7.3
รายได้รวมทั้งระบบเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ต้น-กม.)	21.08	23.48	-10.2%
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	5.62	4.81	+17.0%
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	21,869	20,934	+4.5%
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	16,489	14,677	+12.3%
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	75.4	70.1	+5.3
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-ก.ม.)	2.60	2.75	-5.6%
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านต้น-กิโลเมตร)	988	948	+4.3%
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านต้น-กิโลเมตร)	596	629	-5.4%
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	60.3	66.4	-6.1
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	151,768	158,155	-4.0%
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ต้น-กม.)	7.81	9.25	-15.6%
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	98,563	93,498	+5.4%

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

รายได้

ในไตรมาส 1 ของปี 2558 บริษัทฯ มีรายได้ (รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ) รวม 61,303 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 10,332 ล้านบาท หรือร้อยละ 20.3 โดยมีรายละเอียดของรายได้ ดังนี้

ตารางแสดงรายได้ – งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มี.ค.					
	2558	% ของ	2557	% ของ	เปลี่ยนแปลง	
		รายได้		รายได้	ล้านบาท	%
		รวม		รวม		
รายได้จากกิจการขนส่ง						
ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	43,523	71.0	41,035	80.5	+2,488	+6.1
ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	4,905	8.0	6,023	11.8	-1,118	-18.6
รวมรายได้จากกิจการขนส่ง	48,428	79.0	47,058	92.3	+1,370	+2.9
รายได้จากกิจการอื่น	2,788	4.6	2,475	4.9	+313	+12.6
รวมรายได้จากการขายหรือการให้บริการ	51,216	83.6	49,533	97.2	+1,683	+3.4
ดอกเบี้ยรับ	82	0.1	71	0.1	+11	+15.5
รายได้อื่น	351	0.6	377	0.7	-26	-6.9
รวมรายได้อื่น	433	0.7	448	0.8	-15	-3.4
ผลกำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยน เงินตราต่างประเทศ	9,654	15.7	990	2.0	+8,664	+875.2
รวมรายได้	61,303	100.0	50,971	100.0	+10,332	+20.3

รายได้จากกิจการขนส่ง ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 79.0 ของรายได้รวม มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 48,428 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 1,370 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.9

• **รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน**

รายได้จากค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกิน 43,523 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,488 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.1 เป็นผลมาจากปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger - Kilometer : RPK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.3 คิดเป็นเงินประมาณ 4,985 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นมากในเส้นทางภูมิภาคเอเชีย แต่ลดลงในเส้นทางข้ามทวีปเล็กน้อย เนื่องจากการหยุดบินในเส้นทางกรุงเทพฯ-โจฮันเนสเบิร์ก ตามแผนปฏิรูปองค์กรโดยระงับเส้นทางบินที่มีผลการดำเนินงานขาดทุนอย่างต่อเนื่องมาเป็นเวลานาน ปรับลดเที่ยวบินที่ขาดทุน หรือเปลี่ยนขนาดเครื่องบิน และเร่งสร้างรายได้เพิ่มในเส้นทางที่มีกำไร โดยบริษัทฯ มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.5 จากการเพิ่มเที่ยวบินให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทาง ส่งผลให้อัตราการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ยร้อยละ 75.4 เพิ่มขึ้นจากปีก่อนซึ่งเท่ากับร้อยละ 70.1

อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) เท่ากับ 2.60 บาท ลดลง 0.15 บาท หรือร้อยละ 5.6 สาเหตุหลักเกิดจากการแข็งค่าของเงินบาท โดยเฉพาะเมื่อเทียบกับสกุลเงินที่เป็นรายได้หลักได้แก่ ยูโร และเยน ทำให้รายได้ต่อหน่วยเมื่อคิดเป็นเงินบาทลดลงประมาณ 0.12 บาท หรือคิดเป็นเงินประมาณ 1,960 ล้านบาท ทั้งนี้หากไม่รวมผลของอัตราแลกเปลี่ยนรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยจะลดลง 0.03 บาท หรือร้อยละ 1.1 คิดเป็นเงินประมาณ 495 ล้านบาท

- **รายได้ค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์**

รายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์ 4,905 ล้านบาท ลดลง 1,118 ล้านบาท หรือร้อยละ 18.6 เป็นผลจากปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) ลดลงร้อยละ 5.4 คิดเป็นเงินประมาณ 300 ล้านบาท ในขณะที่รายได้จากพัสดุภัณฑ์ต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเซยค่าน้ำมันและค่าประกันภัย) เฉลี่ยเท่ากับ 7.81 บาท ลดลง 1.44 บาท หรือร้อยละ 15.6 สาเหตุสำคัญเนื่องจากการยกเลิกการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมขดเซยค่าน้ำมันและค่าประกันภัยตั้งแต่เดือนเมษายน 2557 ประกอบกับรายได้ค่าธรรมเนียมขดเซยค่าน้ำมันลดลงตามราคาน้ำมัน นอกจากนี้ยังได้รับผลกระทบจากการนำเข้าและส่งออกลดลงจากการชะลอตัวของเศรษฐกิจคู่ค้า เช่น จีน และอาเซียน รวมถึงการตัดสิทธิประโยชน์ทางภาษี (GSP) ในทุกสินค้าที่ส่งไปยุโรป ในขณะที่มีปริมาณการผลิตด้านสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (ADTK) รวมได้ห้องเครื่องบิน (Belly) และเครื่องบินขนส่งสินค้า (Freighter) สูงกว่าปีก่อนร้อยละ 4.3 ตามเที่ยวบินผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้อัตราการบรรทุกสินค้า (Freight Load Factor) เฉลี่ยร้อยละ 60.3 ต่ำกว่าปีก่อนที่เฉลี่ยร้อยละ 66.4

- **รายได้จากกิจการอื่น** ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจ ได้แก่ การบริการภาคพื้น ครีวการบิน และการบริการคลังสินค้า และรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่นๆ รวมจำนวน 2,788 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 313 ล้านบาท หรือร้อยละ 12.6 สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากทุกหน่วยธุรกิจสูงกว่าปีก่อนจากจำนวนเที่ยวบินของสายการบินลูกค้าและจำนวนผู้โดยสารสูงกว่าปีก่อน ประกอบกับรายได้จากการให้บริการซ่อมบำรุงเพิ่มขึ้นจากปีก่อน

- **รายได้อื่น** มีจำนวน 433 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 15 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.4 สาเหตุหลักเกิดจาก

- ดอกเบี้ยรับจำนวน 82 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 11 ล้านบาท หรือร้อยละ 15.5 เนื่องจากมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเฉลี่ยสูงกว่าช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน

- รายได้อื่น ๆ จำนวน 351 ล้านบาท ลดลง 26 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.9 เนื่องจากรายได้จากค่าบริการให้ยืมอะไหล่เครื่องบินแก่สายการบินอื่นต่ำกว่าปีก่อน

- **กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ** 9,654 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Gain) 9,844 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการปรับยอดเงินกู้คงเหลือเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวดแล้ว และขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Loss) 190 ล้านบาท

ค่าใช้จ่าย

ในไตรมาส 1 ปี 2558 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวม 59,038 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 5,686 ล้านบาท หรือร้อยละ 10.7 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ตารางแสดงค่าใช้จ่าย – งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มี.ค.					
	2558	% ของ ค่าใช้จ่าย รวม	2557	% ของ ค่าใช้จ่าย รวม	เปลี่ยนแปลง	
		ล้านบาท		%		
ค่าใช้จ่าย						
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	14,480	24.5	20,742	38.9	-6,262	-30.2
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	7,502	12.7	7,676	14.4	-174	-2.3
ค่าบริการการบิน	5,333	9.0	5,622	10.5	-289	-5.1
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	1,382	2.3	1,470	2.8	-88	-6.0
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	3,352	5.7	3,361	6.3	-9	-0.3
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	5,092	8.6	5,106	9.6	-14	-0.3
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	2,040	3.5	1,418	2.7	+622	+43.9
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	2,234	3.8	2,170	4.1	+64	+2.9
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	2,302	3.9	1,998	3.7	+304	+15.2
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	147	0.2	118	0.2	+29	+24.6
ค่าใช้จ่ายอื่น	2,097	3.6	2,322	4.3	-225	-9.7
ส่วนแบ่งขาดทุน (กำไร) จากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	(136)	(0.2)	(158)	(0.3)	+22	+13.9
รวมค่าใช้จ่าย (ไม่รวมค้ำและต้นทุนทางการเงิน)	45,825	77.6	51,845	97.2	-6,020	-11.6
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน	11,804	20.0	84	0.1	+11,720	-
ต้นทุนทางการเงิน	1,409	2.4	1,423	2.7	-14	-1.0
รวมค่าใช้จ่าย	59,038	100.0	53,352	100.0	+5,686	+10.7

ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมค้ำและต้นทุนทางการเงิน) จำนวน 45,825 ล้านบาท ลดลง 6,020 ล้านบาท หรือ ร้อยละ 11.6 โดยมีค่าใช้จ่ายที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่

- ค่าน้ำมันเครื่องบิน 14,480 ล้านบาท ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 24.5 ของค่าใช้จ่ายรวม ลดลง 6,262 ล้านบาท หรือร้อยละ 30.2 สาเหตุหลักจากราคาน้ำมันเฉลี่ยต่ำกว่าปีก่อนร้อยละ 40.3 อย่างไรก็ตาม จากการที่ราคาน้ำมันลดลง ทำให้มีค่าใช้จ่ายในการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน ประมาณ 2,842 ล้านบาท

- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายบุคลากร ผลประโยชน์พนักงาน ค่าตอบแทนผู้บริหาร และกรรมการ มีจำนวน 7,502 ล้านบาท ลดลง 174 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.3 สาเหตุหลักเกิดจากจำนวนพนักงานที่ลดลงจากการเกษียณอายุ และเข้าโครงการร่วมใจจากองค์กรสำหรับพนักงานที่มีปัญหาด้านสุขภาพในปี 2557

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน ประกอบด้วย ค่าบริการการบิน ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ และค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป มีจำนวน 12,301 ล้านบาท ลดลง 322 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.6 สาเหตุหลักเนื่องจากการแข็งค่าของเงินบาทโดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อเทียบกับเงินสกุลยูโร และเงินเยน ทำให้ค่าใช้จ่ายเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทลดลงจากปีก่อน

- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ 2,040 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 622 ล้านบาท หรือร้อยละ 43.9 เนื่องจากรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงานเพิ่มขึ้นในระหว่างปี 2557 และในไตรมาส 1 ปี 2558 รวมจำนวน 9 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบิน B787-8 จำนวน 4 ลำ และ A320-200 จำนวน 5 ลำ อย่างไรก็ตามมีการส่งคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงานในระหว่างปี 2557 และในไตรมาส 1 ของปี 2558 จำนวน 1 ลำ

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา 2,302 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 304 ล้านบาท หรือร้อยละ 15.2 สาเหตุหลักเกิดจากยอดขายที่เพิ่มขึ้น มีผลให้ค่านายหน้าจากการขายบัตรโดยสาร และค่าสำรองที่นั่งเพิ่มขึ้น

นอกจากนี้ จากการพัฒนาระบบงานบัญชีรายได้ค่าระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์ (Cargo Revenue Accounting) ซึ่งเริ่มนำมาใช้ในเดือน สิงหาคม 2557 ทำให้การรับรู้รายได้ค่าระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์สามารถบันทึกแยกบัญชีรายได้และค่านายหน้า (Commission) ขณะที่ระบบงานเดิมบันทึกเป็นรายได้สุทธิ (รายได้หักค่านายหน้า) ซึ่งในปีนี้มีค่านายหน้า จำนวนประมาณ 100 ล้านบาท บันทึกไว้ในรายได้ค่าระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์ และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณาด้วยจำนวนที่เท่ากัน โดยไม่มีผลกับกำไรขาดทุน

- ค่าใช้จ่ายอื่น จำนวน 2,097 ล้านบาท ลดลง 225 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.7 มีสาเหตุสำคัญเนื่องจากหนี้สูญและหนี้สงสัยจะสูญลดลง 246 ล้านบาท

ผลขาดทุนจากการด้อยค่า เพิ่มขึ้น 11,720 ล้านบาท ประกอบด้วย

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบินเพิ่มขึ้น 11,760 ล้านบาท โดยในไตรมาส 1 ของปี 2558 มีการตั้งสำรองด้อยค่าเครื่องบินจำนวน 8 ลำ ประกอบด้วย A340-600 6 ลำ B747-400 (Freighter) 2 ลำ รวมจำนวน 11,804 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีการรับรู้ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบิน A300-600 เพิ่มเติมจากที่ได้บันทึกผลขาดทุนจากการด้อยค่าไปแล้วในไตรมาส 2 ของปี 2556 จำนวน 43 ล้านบาท

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์ลดลง 40 ล้านบาท เนื่องจากไม่มีการตั้งสำรองด้อยค่าอะไหล่ที่เสียหายและไม่สามารถซ่อมแซมได้ในปีนี้

ต้นทุนทางการเงิน 1,409 ล้านบาท ลดลง 14 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.0 สาเหตุหลักเกิดจากอัตราดอกเบี้ยเฉลี่ยในปีนี้ต่ำกว่าปีก่อน ประกอบกับการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุลหลักของหนี้สินระยะยาว ได้แก่ เงินยูโร และเงินเยน ทำให้ค่าใช้จ่ายเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทมียอดลดลง

ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม 136 ล้านบาท ลดลง 22 ล้านบาท หรือร้อยละ 13.9 สาเหตุหลักเกิดจากบริษัทร่วมส่วนใหญ่มีผลการดำเนินงานลดลงจากปีก่อน โดยบริษัทฯ ได้รับส่วนแบ่งกำไรจากบริษัทร่วม ดังนี้

- บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) กำไร 69 ล้านบาท ลดลง 11 ล้านบาท
- บริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด กำไร 33 ล้านบาท ลดลง 10 ล้านบาท
- บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด กำไร 5 ล้านบาท ลดลง 17 ล้านบาท
- บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด กำไร 6 ล้านบาท ลดลง 1 ล้านบาท
- บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) กำไร 22 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 6 ล้านบาท
- บริษัท โรงแรมรอยัลออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) กำไร 1 ล้านบาท จากปีก่อนที่ขาดทุน 10 ล้านบาท

รายได้ภาษีเงินได้

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้ภาษีเงินได้ จำนวน 2,284 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการบันทึกผลกระทบต่อภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจากการตั้งสำรองค่างานของเครื่องบินในไตรมาสนี้

3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน - เฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มี.ค.	
	2558	2557
เครื่องบิน	4,519	5,222
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	246	218
รวม	4,765	5,440

ในไตรมาส 1 ของปี 2558 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 4,765 ล้านบาท ดังนี้

- การลงทุนในเครื่องบิน จำนวน 4,519 ล้านบาท ประกอบด้วย รายจ่ายเพื่อการรับมอบเครื่องบิน 2 ลำ ได้แก่ B777-300ER จำนวน 1 ลำ และ A320-200 จำนวน 1 ลำ และรายจ่ายที่เกี่ยวข้องกับเครื่องบินที่รับมอบแล้วรวมจำนวน 4,105 ล้านบาท การจ่ายเงินล่วงหน้าค่าเครื่องบินและเครื่องบินที่จะรับมอบระหว่างปี 2558 – 2561 จำนวน 331 ล้านบาท และการซื้ออะไหล่เครื่องบินหมุนเวียนและเครื่องบินอะไหล่จำนวน 83 ล้านบาท
- การลงทุนในสินทรัพย์ถาวรอื่น ๆ จำนวน 246 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในอุปกรณ์สนับสนุนการให้บริการภาคพื้น

การจัดหาเงินทุน

ในไตรมาส 1 ของปี 2558 บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดหาเงินกู้ยืมระยะยาว และระยะสั้นรวมทั้งสิ้น 10,907 ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. การจัดหาเงินกู้ระยะยาวด้วยวิธีการเช่าซื้อ โดยใช้เครื่องบินเป็นหลักประกันค้ำประกัน เพื่อชำระค่าเครื่องบิน B777-300ER จำนวน 1 ลำ เป็นเงิน 137 ล้านยูโร หรือเป็นเงินประมาณ 5,140 ล้านบาท และ A320-200 จำนวน 1 ลำ เป็นเงิน 28 ล้านยูโร หรือเป็นเงินประมาณ 1,067 ล้านบาท
2. การเบิกใช้วงเงินสินเชื่อหมุนเวียนจากสถาบันการเงินในประเทศ และออกตั๋วแลกเงินเพื่อชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นที่ครบกำหนดและใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงานจำนวน 4,700 ล้านบาท

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มี.ค.	
	2558	2557
เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมดำเนินงาน	3,716	(2,075)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(1)	(1,950)
เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)จากกิจกรรมจัดหาเงิน	(10,353)	2,225
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน ของเงินสดและเงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น(ลดลง)	391	(166)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง	(6,247)	(1,966)

ในไตรมาส 1 ของปี 2558 เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน บริษัทฯ มีเงินสดสุทธิจากการดำเนินงานจำนวน 3,716 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน 5,791 ล้านบาท เนื่องจากผลการดำเนินงานมีกำไรในขณะที่ปีก่อนขาดทุน ประกอบกับมีเงินสดสุทธิใช้ไปในการลงทุนลดลงจากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน อย่างไรก็ตามบริษัทฯ มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 10,353 ล้านบาท ซึ่งสูงกว่าปีก่อนจากการชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นที่เพิ่มขึ้น เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2558 ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 เป็นจำนวน 6,247 ล้านบาท

เครื่องบิน

ตามแผนพัฒนาฝูงบินซึ่งได้เริ่มดำเนินการมาอย่างต่อเนื่องจากปีก่อน ประกอบกับบริษัทฯ ได้ดำเนินการตามแผนกลยุทธ์การปรับปรุงฝูงบิน (Fleet Strategy) เพื่อให้ฝูงบินมีจำนวนประเภทและแบบของเครื่องบินลดลงเพิ่มประสิทธิภาพ และลดต้นทุนในการดำเนินงาน ซึ่งเป็นแผนกลยุทธ์หนึ่งในแผนปฏิรูปบริษัทฯ

ในไตรมาส 1 ของปี 2558 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงินรวม 2 ลำ ได้แก่ เครื่องบิน B777-300ER 1 ลำ และ A320-200 1 ลำ ประกอบกับการปลดประจำการเครื่องบินรวม 11 ลำ ได้แก่ เครื่องบิน A340-600 จำนวน 6 ลำ A330-300 3 ลำ และเครื่องบิน B747-400 จำนวน 2 ลำ ที่บริษัทฯ ดัดแปลงเป็นเครื่องบินขนส่งสินค้า เมื่อรวมกับเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ วันสิ้นงวดปี 2557 จำนวน 102 ลำ เป็นผลให้บริษัทฯ มีเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงานรวม 93 ลำ (รวมเครื่องบิน A320-200 จำนวน 10 ลำ ที่โอนสิทธิการเช่าไปให้บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด และ 3 ลำที่ให้บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด เช่าช่วง)

ทั้งนี้ ในไตรมาส 1 ของปี 2558 บริษัทฯ ได้ขายเครื่องบินรวม 2 ลำ ได้แก่ B747-400 1 ลำ และ A300-600 1 ลำ และส่งคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงาน B737-400 1 ลำ ที่ได้ปลดประจำการไปในปีก่อนๆ

โดยสรุปรายละเอียดของเครื่องบิน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2558 ได้ดังนี้

ประเภทเครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	เครื่องบิน ที่เป็นกรรมสิทธิ์ ของบริษัทฯ	เครื่องบินภายใต้ สัญญาเช่าทางการเงิน (Financial Lease)	เครื่องบินภายใต้ สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease)	เครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน	
					ณ วันที่ 31 มี.ค.2558	เปลี่ยนแปลงจาก ณ วันที่ 31 ธ.ค.2557
โบอิง 747-400	12	10	2	-	12	
โบอิง 777-300	6	6	-	-	6	
โบอิง 777-200ER	6	-	6	-	6	
โบอิง 777-200	8	6	-	2	8	
โบอิง 737-400	8	6	-	2	2	
โบอิง 777-300ER	12	-	4	8	12	+1
โบอิง 787-8	4	-	-	4	4	
แอร์บัส 340-600	6	-	6	-		-6
แอร์บัส 340-500	4	4	-	-		
แอร์บัส 330-300	26	9	15	2	19	-3
แอร์บัส 320-200	18	-	3 ⁵⁾	15 ⁴⁾	18	+1
แอร์บัส 380-800	6	2	4	-	6	
แอร์บัส 300-600	7	7	-	-		
เอทีอาร์ 72	2	2	-	-		
เครื่องบินขนส่งสินค้า โบอิง 747-400	2	2	-	-		-2
รวม	127	54¹⁾	40²⁾	33³⁾	93	-9

หมายเหตุ

- 1) รวมเครื่องบินที่ปลดระวาง 26 ลำ ที่อยู่ระหว่างรอการขาย
- 2) รวมเครื่องบินที่ปลดระวาง 6 ลำ ที่อยู่ระหว่างรอการขาย
- 3) รวมเครื่องบินโบอิง 737-400 2 ลำ ที่อยู่ระหว่างส่งมอบคืนแก่ผู้ให้เช่า
- 4) รวมเครื่องบินแอร์บัส 320-200 10 ลำที่โอนสิทธิการเช่าไปให้ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด
- 5) รวมเครื่องบินแอร์บัส 320-200 3 ลำ ที่ให้ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด เช่าช่วง

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2558 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมทั้งสิ้น 292,165 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 15,102 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.9 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 มี.ค. 2558		31 ธ.ค. 2557		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	17,100	5.9	23,347	7.6	-6,247	-26.8
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้ขาย	13,298	4.5	4,826	1.6	+8,472	+175.5
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	37,058	12.7	36,112	11.7	+946	+2.6
สินทรัพย์หมุนเวียน	67,456	23.1	64,285	20.9	+3,171	+4.9
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์						
เครื่องบินและเครื่องขนถ่ายโหล่าจ่ายล่วงหน้า	8,901	3.0	12,368	4.0	-3,467	-28.0
เครื่องบิน	45,559	15.6	51,322	16.7	-5,763	-11.2
เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า	123,076	42.1	134,611	43.8	-11,535	-8.6
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	13,671	4.7	13,191	4.3	+480	+3.6
งานระหว่างทำ	477	0.1	1,274	0.4	-797	-62.6
ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุง	6,353	2.2	6,449	2.1	-96	-1.5
เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	5,153	1.8	4,806	1.6	+347	+7.2
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	203,190	69.5	224,021	72.9	-20,831	-9.3
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	21,519	7.4	18,961	6.2	+2,558	+13.5
รวมสินทรัพย์	292,165	100.0	307,267	100.0	-15,102	-4.9

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 67,456 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 23.1 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 3,171 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.9 โดยมีรายการที่เพิ่มขึ้นหรือลดลงอย่างมีสาระสำคัญได้แก่

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง 6,247 ล้านบาท หรือร้อยละ 26.8 สาเหตุหลักเกิดจากการจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะสั้นที่ถึงกำหนดชำระสุทธิจำนวน 6,300 ล้านบาท และจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวสุทธิและดอกเบี้ยจ่ายจำนวน 4,054 ล้านบาท ขณะที่เงินสดสุทธิได้มาจากการดำเนินงานรวม 3,716 ล้านบาท

- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายเพิ่มขึ้น 8,472 ล้านบาท หรือร้อยละ 175.5 เป็นผลมาจากการโอนเครื่องบินที่ปลดระวางเพื่อรอขายในไตรมาสนี้รวม 12 ลำ ได้แก่ เครื่องบิน A330-300 จำนวน 4 ลำ A340-600 จำนวน 6 ลำ และ B747-400 (Freighter) จำนวน 2 ลำ มูลค่าสุทธิทางบัญชีหลังหักสำรองด้อยค่าเครื่องบินจำนวน 8,700 ล้านบาท และขายเครื่องบิน 2 ลำ ได้แก่ A300-600 1 ลำ และ B747-400 1 ลำ

- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ เพิ่มขึ้น 946 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.6 สาเหตุหลักเกิดจากลูกหนี้การค้าเพิ่มขึ้น 856 ล้านบาท จากยอดขายในเดือนมีนาคม 2558 ที่สูงกว่าเดือน ธันวาคม 2557 อย่างไรก็ตามบริษัทฯ มีความสามารถในการบริหารระยะเวลาเรียกเก็บหนี้จากลูกหนี้การค้าได้เร็วขึ้น โดยมีระยะเวลาการเก็บหนี้เฉลี่ยลดลงจาก 28 วัน ใน ไตรมาส 1 ของปี 2557 เป็น 25 วัน ในไตรมาสนี้ ซึ่งต่ำกว่าระยะเวลาการให้สินเชื่อโดยปกติของบริษัทฯ

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

หน่วย : ล้านบาท	31 มี.ค. 2558	31 ธ.ค. 2557
ระยะเวลาค้างชำระ		
ไม่เกิน 6 เดือน	13,360	12,426
เกินกว่า 6 เดือน - 1 ปี	186	334
เกินกว่า 1 ปี - 2 ปี	271	253
เกินกว่า 2 ปี	895	849
รวม	14,712	13,862
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(1,163)	(1,169)
ลูกหนี้การค้า - สุทธิ	13,549	12,693

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์สุทธิ มีจำนวน 203,190 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 69.5 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2557 เป็นจำนวน 20,831 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.3 โดยมีสาเหตุหลักมาจาก

- เครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่จ่ายล่วงหน้า มีจำนวน 8,901 ล้านบาท ลดลง 3,467 ล้านบาท หรือร้อยละ 28.0 สาเหตุหลักเกิดจากการโอนเงินจ่ายล่วงหน้าของเครื่องบิน B777-300ER จำนวน 1 ลำ และ A320-200 จำนวน 1 ลำ ที่ได้รับมอบแล้วไปเป็นเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงิน และโอนค่าเครื่องยนต์อะไหล่จ่ายล่วงหน้าไปเป็นอุปกรณ์การบินหมุนเวียน ถึงแม้ว่าจะมีการจะมีการจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องบิน A350-900XWB เพิ่มขึ้นก็ตาม

- เครื่องบิน มีจำนวน 45,559 ล้านบาท ลดลง 5,763 ล้านบาท หรือร้อยละ 11.2 เป็นผลจากการคิดค่าเสื่อมราคาซึ่งเกิดขึ้นตามปกติ และการโอนเครื่องบินที่ปลดระวางจำนวน 6 ลำ ได้แก่ A330-300 4 ลำ และเครื่องบิน B747-400 จำนวน 2 ลำ ที่บริษัทฯ คัดแปลงเป็นเครื่องบินขนส่งสินค้า ไปเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้ขาย

- เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า มีจำนวน 123,076 ล้านบาท ลดลง 11,535 ล้านบาท หรือร้อยละ 8.6 สาเหตุหลักเกิดจากการโอนเครื่องบินที่ปลดระวาง ได้แก่ A340-600 จำนวน 6 ลำ ไปเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย มูลค่าสุทธิทางบัญชีประมาณ 16,360 ล้านบาท และผลจากการคิดค่าเสื่อมราคา ถึงแม้ว่าจะมีการรับมอบเครื่องบิน B777-300ER จำนวน 1 ลำ และ A320-200 จำนวน 1 ลำ ในไตรมาสนี้

- อุปกรณ์การบินหมุนเวียน มีจำนวน 13,671 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 480 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.6 สาเหตุหลักเกิดจากการรับมอบเครื่องยนต์อะไหล่ในไตรมาสนี้ ถึงแม้ว่าผลจากการคิดค่าเสื่อมราคาทำให้สินทรัพย์ลดลงก็ตาม

- ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์อื่นๆ ประกอบด้วย งานระหว่างทำ ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุง เครื่องมือ โรงซ่อมและอุปกรณ์ รวมจำนวน 11,983 ล้านบาท ลดลง 546 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการคิดค่าเสื่อมราคาตามปกติ ถึงแม้ว่าจะมีการรับมอบสินทรัพย์เพิ่มก็ตาม

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ มีจำนวน 21,519 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 7.4 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 2,558 ล้านบาท หรือร้อยละ 13.5 สาเหตุหลักเกิดจากสินทรัพย์ภายใต้การตัดบัญชีจำนวน 9,318 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,309 ล้านบาท หรือร้อยละ 32.9 สาเหตุหลักเกิดจากภายใต้การตัดบัญชีของค่าเผื่อการด้อยค่าของเครื่องบินที่ตั้งสำรองเพิ่มขึ้นในไตรมาสนี้

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) ในไตรมาส 1 ของปี 2558 เท่ากับร้อยละ 1.2 เปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนที่คิดลบร้อยละ 0.3 สาเหตุหลักเกิดจากบริษัทฯ มีกำไรจากการดำเนินงาน ในขณะที่ปีก่อนขาดทุน

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2558 หนี้สินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย เท่ากับ 246,320 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 19,651 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.4 โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 มี.ค. 2558		31 ธ.ค. 2557		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	%ของ หนี้สินรวม	ล้านบาท	%ของ หนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน (รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี)	89,579	36.4	102,109	38.4	-12,530	-12.3
หนี้สินระยะยาว						
หุ้นกู้	41,300	16.8	41,600	15.6	-300	-0.7
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	58,266	23.6	61,389	23.1	-3,123	-5.1
เงินกู้ยืมระยะยาว	39,966	16.2	43,886	16.5	-3,920	-8.9
รวมหนี้สินระยะยาว	139,532	56.6	146,875	55.2	-7,343	-5.0
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	17,209	7.0	16,987	6.4	+222	+1.3
รวมหนี้สิน	246,320	100.0	265,971	100.0	-19,651	-7.4

หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 20,996 ล้านบาท) มีจำนวน 68,583 ล้านบาท ลดลงจาก ณ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 11,849 ล้านบาท หรือร้อยละ 14.7 สาเหตุหลักเกิดจาก

- เงินกู้ระยะสั้นลดลง 6,300 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักเกิดจากการจ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นที่ครบกำหนด
- ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายลดลง 4,066 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักเกิดจากค่าน้ำมันค้างจ่ายลดลงจากราคาน้ำมันที่ลดลง ประกอบกับ ณ วันสิ้นงวดของปี 2557 มีค่าใช้จ่ายค้างจ่ายในการส่งมอบคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงาน B737-400 จำนวน 3 ลำ รวมประมาณ 615 ล้านบาท และเงินรางวัลพิเศษ (Special Incentive) ค้างจ่ายให้กับพนักงานสำหรับผลการปฏิบัติงานปี 2556 จำนวนประมาณ 640 ล้านบาท ซึ่งได้จ่ายแล้วในไตรมาส 1 ของปี 2558

หนี้สินระยะยาว (รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 20,996 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 65.2 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 160,528 ล้านบาท ลดลง 8,024 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.8 เป็นผลมาจากการแข็งค่าของเงินบาท ณ สิ้นไตรมาส 1 ของปี 2558 เมื่อเทียบกับ ณ วันสิ้นงวดของปี 2557 ทำให้หนี้สินระยะยาวเมื่อคิดเป็นเงินบาทมีจำนวนลดลง ทั้งนี้หากไม่รวมผลของการปรับอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 9,568 ล้านบาท หนี้สินระยะยาวเพิ่มขึ้นจำนวน 1,544 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจาก

- การจัดหาเงินกู้ระยะยาวเพิ่มขึ้นจำนวน 6,207 ล้านบาท ประกอบด้วยเงินกู้ยืมระยะยาวเพื่อชำระค่าเช่าซื้อเครื่องบิน B777-300ER จำนวน 1 ลำ และ A320-200 จำนวน 1 ลำ

- การจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวและหนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบินจำนวน 4,663 ล้านบาท

ณ สิ้นไตรมาส 1 ของปี 2558 บริษัทฯ มีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) ลดลงจาก 4.7 เท่า ณ 31 ธันวาคม 2557 เป็น 3.9 เท่า ณ สิ้นไตรมาส 1 ของปี 2558

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2558 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 45,845 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 4,549 ล้านบาท หรือร้อยละ 11.0 เป็นผลมาจากผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในไตรมาส 1 ของปี 2558 มีกำไรทำให้อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity) ณ สิ้นไตรมาส 1 ปี 2558 เท่ากับร้อยละ 10.4 ในขณะที่ไตรมาสเดียวกันของปีก่อนเป็นยอดติดลบร้อยละ 4.7

4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

สถานการณ์ของอุตสาหกรรมการบินในไตรมาสที่ 2 คาดการณ์ว่ายังคงมีการเติบโตอย่างต่อเนื่องตามสภาพเศรษฐกิจโลกที่เริ่มฟื้นตัว และปัจจัยบวกจากราคาน้ำมันที่คาดว่าจะยังอยู่ในระดับต่ำ สำหรับอุตสาหกรรมการบินของไทย ยังคงต้องติดตามประเด็นเรื่องการตรวจสอบระบบความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนของประเทศตามโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Audit Program – USOAP) ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) อย่างใกล้ชิด ซึ่งหากเกิดปัญหาขึ้น จะส่งผลเสียต่ออุตสาหกรรมการบินของไทย โดยเฉพาะในเส้นทางไปยังประเทศญี่ปุ่น ที่มีปริมาณความต้องการเดินทางมากเป็นพิเศษในช่วงวันหยุดยาวในไตรมาส 2 ที่จะถึงนี้

ในส่วนของการดำเนินงานตามแผนปฏิรูปบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในช่วงต่อไป บริษัทฯ มีแผนที่ดำเนินการต่อเนื่อง โดยสรุปดังนี้

- ปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางบิน (Network Strategy) โดยปรับแบบเครื่องบินให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาดอย่างต่อเนื่อง และ ปรับลดเส้นทางบินที่มีผลขาดทุนต่อเนื่องเป็นเวลานาน โดยในตารางการบินประจำภาคฤดูร้อน 2015 (Summer TPI 2015) มีกำหนดหยุดทำการบินเพิ่มเติมในเที่ยวบินช่วงกลางวัน (Day Flight) ไปยังแฟรงก์เฟิร์ตตั้งแต่ 1 พฤษภาคม 2558 และลอนดอนตั้งแต่ 1 กรกฎาคม 2558
- จัดให้มีโครงการร่วมใจจากองค์กร (MSP) สำหรับพนักงานทั่วไป และโครงการ Golden Handshake สำหรับพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน เพื่อบริหารอัตรากำลังที่ได้รับผลกระทบจากการปรับลดเที่ยวบินและเส้นทางบิน ปรับปรุงโครงสร้างต้นทุนบุคลากร และบริหารจัดการโครงสร้างบุคลากรให้มีความสมดุลและมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น
- ดำเนินการตามแผนปรับปรุงฝูงบิน โดยการขายเครื่องบิน จำนวน 8 ลำ ประกอบด้วย เครื่องบินแอร์บัส A 300-600 จำนวน 5 ลำ และ A330-300 จำนวน 3 ลำ โดยทั้ง 8 ลำจะมีการส่งมอบให้ผู้ซื้อช่วง เดือนพฤษภาคม-มิถุนายน 2558 และคาดว่าจะขายได้อีก 8 ลำ ภายในเดือนกรกฎาคม 2558
- เสนอขายหุ้นกู้ของบริษัทฯ ในเดือนเมษายน 2558 วงเงินไม่เกิน 7 พันล้านบาท แบ่งออกเป็น 4 ชุด รวม 5,000 ล้านบาท และจำนวนหุ้นกู้สำรองสำหรับเสนอขายไม่เกิน 2,000 ล้านบาท กำหนดวันออกหุ้นกู้ 30 เมษายน 2558 โดยจะชำระดอกเบี้ยหุ้นกู้ทุกๆ 6 เดือน ตลอดอายุหุ้นกู้ โดยมีวัตถุประสงค์จะนำเงินที่ได้จากการ

ออกและเสนอขายหุ้นกู้ในครั้งนี้นำไปชำระคืนหุ้นกู้ที่จะครบกำหนดชำระ และ/หรือ เป็นเงินลงทุน และ/หรือเป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ

ทั้งนี้ หุ้นกู้ของบริษัทฯ ได้รับการจัดอันดับความน่าเชื่อถือในประเทศที่ระดับ A+ โดยบริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด ซึ่งสะท้อนให้เห็นความเชื่อมั่นของบริษัทฯ ที่ได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐอย่างเต็มที่ในฐานะที่บริษัทฯ เป็นรัฐวิสาหกิจและสายการบินแห่งชาติ

สำหรับกรณีผลกระทบจากปัญหาข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัย ICAO-SSC (International Civil Aviation Organization-Significant Safety Concerns) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้เตรียมแผนรองรับความเสี่ยงเพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบกับการประกอบธุรกิจการบิน และให้การสนับสนุนภาครัฐในการจัดทำแผนแก้ไขปัญหาระงับ (Corrective Action Plan) สนับสนุนบุคลากรการบินในทุกด้าน เพื่อให้กรมการบินพลเรือนสามารถแก้ไขปัญหาคือข้อบกพร่องได้อย่างเป็นรูปธรรมภายในกรอบเวลาที่กำหนด โดยในช่วงที่ผ่านมาผู้บริหารของบริษัทฯ ได้เดินทางเข้าพบและชี้แจงกับหน่วยงานความปลอดภัยของประเทศญี่ปุ่น จีน และเกาหลีใต้ ได้ผลเป็นที่น่าพอใจ และมีความมั่นใจต่อกระบวนการของบริษัทฯ ซึ่งในภาพรวมบริษัทฯ มีกระบวนการและการปฏิบัติการต่างๆ ตามมาตรฐานสากล และเตรียมการรับมือต่อสถานการณ์อย่าง Proactive รวมถึงเตรียมความพร้อมทั้งด้านเครื่องมือ อุปกรณ์ และบุคลากร เพื่อรองรับการตรวจประเมินจากทุกประเทศที่บริษัทฯ มีจุดบิน ได้รับรองมาตรฐานความปลอดภัยจาก IOSA (IATA Operational Safety Audit) ซึ่งเป็นองค์กรที่ยอมรับในระดับสากล ทั้งนี้ บริษัทฯ เชื่อมั่นว่า การเตรียมการของบริษัทฯ จะสามารถรองรับกับสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตได้เป็นอย่างดี และสามารถลดความเสี่ยงต่อการประกอบธุรกิจการบินของบริษัทฯ ตลอดจนสามารถดำเนินการแก้ไขปัญหาได้โดยส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ ให้น้อยที่สุด

5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		ม.ค.-มี.ค.	
		2558	2557
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)			
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.79	0.80
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)			
อัตรากำไร(ขาดทุน)ก่อนอัตราและเปลี่ยน ภาษีเงินได้และด้อยค่า	ร้อยละ	8.55	(6.58)
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ	ร้อยละ	8.81	(5.24)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	10.44	(4.71)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	1.23	(0.31)
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)			
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)	เท่า	3.87	3.35
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	7.75	2.28

ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

อัตราส่วนสภาพคล่อง

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

อัตรากำไร(ขาดทุน)ก่อนอัตราแลกเปลี่ยน ภาษีเงินได้ และค้อยค่า

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

อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิต่อรายได้รวม (Net Profit Margin)

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

อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity)

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

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Total Asset)

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

อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)

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

อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย

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