

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับไตรมาส 3 ปี 2558 สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2558 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

1. บทสรุปผู้บริหาร

อุตสาหกรรมการบินของโลกในรอบ 9 เดือนแรกของปี 2558 จากข้อมูลสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) แสดงการเติบโตอย่างต่อเนื่องของปริมาณการขนส่งและปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 6.7% และ 6.0% ตามลำดับ ซึ่งเพิ่มขึ้นในระดับปานกลาง โดยมีอัตราการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ย 80.7% ทั้งนี้ การเติบโตส่วนใหญ่มาจากสายการบินต้นทุนต่ำ ที่มีส่วนแบ่งในตลาดถึง 25% ของตลาดทั่วโลก และมีการขยายตัวอย่างรวดเร็วโดยเฉพาะในตลาดเกิดใหม่ ได้แก่ ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก และตะวันออกกลาง อย่างไรก็ตาม การแข่งขันที่รุนแรง ประกอบกับราคาน้ำมันดิบที่ลดลงอีกในไตรมาส 3 โดยลดลงจากไตรมาส 2 ประมาณ 19.2% และจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนประมาณ 51.4% ทำให้รายได้ต่อหน่วยและราคาบัตรโดยสารลดลง อีกทั้งสถานการณ์เศรษฐกิจโลกที่ยังคงเปราะบาง และมีการคาดการณ์ว่าธนาคารกลางสหรัฐฯ จะปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยภายในปีนี้ทำให้ค่าเงินสหรัฐฯปรับตัวแข็งค่าขึ้น นอกจากนี้ การชะลอตัวของเศรษฐกิจจีนซึ่งมีผลให้เศรษฐกิจคู่ค้าของประเทศอื่นๆ ชะลอตัวไปด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งต่อการภาคการส่งออก ส่งผลให้อัตราส่วนบรรทุกสินค้าและไปรษณียภัณฑ์นั้นยังคงไม่กระเตื้องขึ้นนับแต่ปี 2552

บริษัทฯ อยู่ระหว่างดำเนินการตามแผนปฏิรูปอย่างใกล้ชิดต่อเนื่องจาก 2 ไตรมาสแรกของปี 2558 ในช่วงไตรมาสที่บริษัทฯ ได้ปลดระวางเครื่องบิน 1 ลำ (Airbus A330-300) และรับมอบเครื่องบินใหม่ 2 ลำ (Boeing 787-8 และ Boeing 777-300ER) ตามแผนปรับปรุงฝูงบิน (Fleet Strategy) ซึ่งทำให้ฝูงบิน ณ 30 กันยายน 2558 มีจำนวน 95 ลำ รวมทั้งจัดให้มีโครงการร่วมใจจากองค์กร (MSP) สำหรับพนักงานทั่วไป และโครงการ Golden Handshake สำหรับพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน เพื่อบริหารอัตรากำลังที่ได้รับผลกระทบจากการปรับลดเที่ยวบินและเส้นทางบิน ซึ่งจะส่งผลต่อการปรับปรุงโครงสร้างต้นทุนบุคลากร และลดภาระค่าใช้จ่ายในระยะยาว โดยมีผู้เข้าร่วมโครงการในรอบแรกมีผลตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2558 จำนวน 428 คน

การฟื้นตัวของภาคการท่องเที่ยวไทย การขยายตัวด้านเศรษฐกิจในบางประเทศ และการขยายตัวของนักท่องเที่ยวจีนจากการผ่อนคลายมาตรการเดินทางท่องเที่ยวต่างประเทศของทางการจีน ทำให้ในไตรมาส 3 ของปี 2558 มีจำนวนผู้โดยสารเดินทางเข้า-ออกประเทศไทย ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจำนวน 8.99 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 20.3% แต่จากเหตุการณ์บริเวณสี่แยกราชประสงค์เมื่อวันที่ 17 สิงหาคม 2558 ทำให้ผู้โดยสารในเดือนกันยายน 2558 ลดลงจากเดือนสิงหาคม 2558 ประมาณ 25.2% ทั้งนี้ ในไตรมาส 3 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งทั้งสิ้น 5.15 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 8.8% ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้น 3.9% โดยมีปริมาณการผลิตผู้โดยสาร (ASK) ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 0.8% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 74.4% สูงกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อนซึ่งเฉลี่ยที่ 71.1% สำหรับการขนส่งสินค้าได้รับผลกระทบจากการส่งออกหดตัว ประกอบกับบริษัทฯ ได้ลดการผลิตจากการปลดประจำการเครื่องบินขนส่งสินค้า ทำให้ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ลดลงจากปีก่อน 15.2%

ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย สำหรับไตรมาส 3 ของปี 2558 ขาดทุนจากการดำเนินงานจำนวน 2,786 ล้านบาท ดีขึ้นกว่าปีก่อน 27.3% โดยมีสาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายรวมลดลงจากปีก่อน 6.1% จากราคาน้ำมันเฉลี่ยที่ลดลงเป็นหลัก ในขณะที่มีรายได้รวมมีจำนวน 44,342 ล้านบาท ลดลง 2,029 ล้านบาท หรือ 4.4% จากปีก่อน จากรายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินลดลง 3.3% และรายได้ค่าระวางขนส่งและ

ไปรษณีย์ภัณฑ์ลดลง 19.7% สาเหตุหลักที่รายได้ลดลงเนื่องจากรายได้เฉลี่ยต่อหน่วยลดลง (ค่าโดยสารลดลง 6.9% ค่าระวางขนส่งลดลง 5.2%) เนื่องมาจากการแข่งขัน และค่าธรรมเนียมขนส่งค่าน้ำมันลดลง

นอกจากนี้ ยังมีรายการผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบินจำนวน 99 ล้านบาท ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจำนวน 4,532 ล้านบาท จากค่าเงินบาทที่อ่อนค่าลง 8-10% เมื่อเทียบกับเงินสกุลหลักๆ ต้นทุนทางการเงินสุทธิ จำนวน 1,453 ล้านบาท ทำให้ผลการดำเนินการในไตรมาส 3 ของปี 2558 เป็นผลขาดทุนสุทธิ 9,894 ล้านบาท โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 9,901 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 4.54 บาท เปรียบเทียบกับกำไรต่อหุ้น 0.50 บาท เมื่อปีก่อน

ทั้งนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีกำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียว (EBITDA) จำนวน 1,963 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 582 ล้านบาท (42.1%) โดยมี EBITDA Margin 4.4% เปรียบเทียบกับปีก่อนที่ 3.0%

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานไตรมาส 3 ปี 2558

งบการเงินรวมสำหรับไตรมาส 3 ของปี 2558 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	ก.ค.-ก.ย.			
	2558	2557	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	44,342	46,371	-2,029	-4.4
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	36,639	37,903	-1,264	-3.3
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	4,371	5,440	-1,069	-19.7
- รายได้การบริการอื่นๆ	2,824	2,483	+341	+13.7
- อื่นๆ	508	545	-37	-6.8
ค่าใช้จ่ายรวม	47,128	50,205	-3,077	-6.1
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	16,364	19,479	-3,115	-16.0
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	30,764	30,726	+38	+0.1
กำไร(ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	(2,786)	(3,834)	+1,048	+27.3
หัก ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ	1,453	1,403	+50	+3.6
หัก ผลขาดทุนจากการซื้อขายของสินทรัพย์และเครื่องบิน	99	1,220	-1,121	-91.9
บวก กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(4,532)	7,379	-11,911	-161.4
กำไร(ขาดทุน)ก่อนภาษีเงินได้	(8,870)	922	-9,792	-
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	(9,894)	1,097	-10,991	-
กำไร(ขาดทุน)สุทธิตัวส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(9,901)	1,086	-10,987	-
กำไร(ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	(4.54)	0.50	-5.04	-
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ				
EBITDA (ล้านบาท)	1,963	1,381	+582	+42.1
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	5.15	4.73	+0.42	+8.8
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	20,275	20,439	-164	-0.8
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านคน-กิโลเมตร)	15,089	14,523	+566	+3.9
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	74.4	71.1		+3.4
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/คน-ก.ม.)	2.39	2.57	-0.18	-6.9
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	827	945	-118	-12.5
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	476	561	-85	-15.2
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (%)	57.5	59.4		-1.9
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง (พันกก.)	130,859	139,260	-8,401	-6.0
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/ตัน-ก.ม.)	8.75	9.23	-0.48	-5.2
เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 30 ก.ย. (ลำ)	95	104	-9	-8.7
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน (ชั่วโมง)	90,538	90,574	-36	-
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย (ชั่วโมง/ลำ/วัน)	10.8	10.1	+0.7	+6.9
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย				
1 USD : THB	35.2551	32.0995	+3.1556	+9.8
1 EUR : THB	39.2336	42.5247	-3.2911	-7.7
100 JPY : THB	28.8868	30.8661	-1.9793	-6.4
ราคาน้ำมันเฉลี่ย (USD/BBL)	70.45	124.45	-54.00	-43.4

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

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

รายได้

ในไตรมาส 3 ของปี 2558 บริษัทฯ มีรายได้รวมลดลง 2,029 ล้านบาท (4.4%) โดยมีรายละเอียดของรายได้ ดังนี้

• รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน

รายได้จากค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกิน ลดลง 1,264 ล้านบาท (3.3%) เป็นผลมาจาก

- รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) ลดลง 0.18 บาท (6.9%) คิดเป็นเงินประมาณ 2,720 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการปรับลดอัตราค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมัน (Fuel Surcharge) ตามราคาน้ำมันที่ลดลง ประกอบกับการแข็งค่าของเงินบาท โดยเฉพาะเมื่อเทียบกับสกุลเงินที่เป็นรายได้หลักได้แก่ ยูโร และเยน ทั้งนี้ หากไม่รวมผลของอัตราแลกเปลี่ยนและ Fuel Surcharge รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยจะลดลงประมาณ 4.0% เกิดจากการแข่งขันที่รุนแรงโดยเฉพาะในเส้นทางภูมิภาคเอเชียเนื่องจากมีสายการบินต้นทุนต่ำทำการบินด้วยความถี่สูงที่ถึงแม้ว่าจะมีปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเติบโตขึ้น แต่มีรายได้ผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยลดลง

- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารรวมเพิ่มขึ้น 3.9% คิดเป็นเงินประมาณ 1,455 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นในเส้นทางภูมิภาคเอเชียทุกเส้นทาง แต่ลดลงในเส้นทางข้ามทวีป เนื่องจากการหยุดบินไปยังโจฮันเนสเบิร์กและมอสโก และในเส้นทางบินที่มีผลการดำเนินงานขาดทุน รวมทั้งการปรับลดจำนวนเที่ยวบินเพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทาง ทำให้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารลดลงจากปีก่อน 0.8% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 74.4% เพิ่มขึ้นจากปีก่อนซึ่งเฉลี่ย 71.1%

• รายได้ค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์

รายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์ ลดลง 1,069 ล้านบาท (19.7%) เป็นผลจากปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) ลดลง 15.2% คิดเป็นเงินประมาณ 785 ล้านบาท ประกอบกับรายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าประกันภัย) ลดลง 0.48 บาท (5.2%) สาเหตุสำคัญเกิดจากรายได้ค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันลดลงตามราคาน้ำมันที่ลดลง นอกจากนี้ยังได้รับผลกระทบจากการส่งออกลดลงจากการชะลอตัวของเศรษฐกิจจีน ซึ่งทำให้เศรษฐกิจของกลุ่มประเทศอื่นๆ ชะลอตัวไปด้วย โดยเฉพาะญี่ปุ่น และอาเซียน 5 ที่พึ่งพาการส่งออกไปยังประเทศจีนค่อนข้างสูง โดยอุปสงค์จากประเทศเหล่านี้ที่ชะลอตัวได้ส่งผลกระทบต่อการส่งออกของไทยไปยังประเทศดังกล่าว ประกอบกับการตัดสิทธิประโยชน์ทางการค้า (GSP) ในทุกสินค้าที่ส่งไปยุโรป ในขณะที่มีปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ADTK) ต่ำกว่าปีก่อน 12.5% จากการปลดระวางเครื่องบิน B747 Freighter 2 ลำ เมื่อเดือนมีนาคม 2558 ส่งผลให้อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ย 57.5% ต่ำกว่าปีก่อนที่เฉลี่ย 59.4%

- รายได้การบริการอื่นๆ ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจ ได้แก่การบริการภาคพื้น ครีวการบิน และการบริการคลังสินค้า และรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่นๆ เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 341 ล้านบาท (13.7%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากการบริการภาคพื้น และครีวการบิน สูงกว่าปีก่อนจากจำนวนเที่ยวบินของสายการบินลูกค้าและจำนวนผู้โดยสารสูงกว่าปีก่อน อย่างไรก็ตามรายได้จากการให้บริการด้านคลังสินค้าลดลงจากปริมาณการขนส่งสินค้าที่ต่ำกว่าปีก่อน

ค่าใช้จ่าย

ในไตรมาส 3 ปี 2558 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวมลดลง 3,077 ล้านบาท (6.1%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- **ค่าน้ำมันเครื่องบิน** ลดลง 3,115 ล้านบาท (16.0%) สาเหตุหลักจากราคาน้ำมันเฉลี่ยต่ำกว่าปีก่อน 43.4% ถึงแม้เงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอ่อนค่าทำให้ค่าน้ำมันเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทเพิ่มขึ้น และมีค่าใช้จ่ายในการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน 5,986 ล้านบาท
- **ค่าใช้จ่ายดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน** เพิ่มขึ้น 38 ล้านบาท (0.1%) โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ก.ค.-ก.ย.					
	2558	% ของ	2557	% ของ	เปลี่ยนแปลง	
		ค่าใช้จ่าย		ค่าใช้จ่าย	ล้านบาท	%
		รวม		รวม		
ค่าใช้จ่าย						
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	7,167	23.3	7,279	23.7	-112	-1.5
ค่าบริการการบิน	5,075	16.5	5,038	16.4	+37	+0.7
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	1,310	4.3	1,469	4.8	-159	-10.8
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	3,130	10.2	3,174	10.3	-44	-1.4
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	4,672	15.2	5,146	16.8	-474	-9.2
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	2,436	7.9	1,658	5.4	+778	+46.9
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	1,831	6.0	1,970	6.4	-139	-7.1
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	2,466	8.0	2,286	7.4	+180	+7.9
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	158	0.5	112	0.4	+46	+41.1
ค่าใช้จ่ายอื่น	2,442	7.9	2,489	8.1	-47	-1.9
ส่วนแบ่งขาดทุน (กำไร) จากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	77	0.2	105	0.3	-28	-26.7
ค่าใช้จ่ายดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	30,764	100.0	30,726	100.0	+38	+0.1

- **ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน** ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายบุคลากร ผลประโยชน์พนักงาน ค่าตอบแทนผู้บริหาร และกรรมการ ลดลง 112 ล้านบาท (1.5%) สาเหตุหลักเกิดจากจำนวนพนักงานที่ลดลงจากการเกษียณอายุ และเข้าโครงการร่วมใจจากองค์กรสำหรับพนักงานที่มีปัญหาด้านสุขภาพในปี 2557 นอกจากนี้ ยังมีโครงการร่วมใจจากองค์กร (MSP) สำหรับพนักงานทั่วไปและโครงการ Golden Handshake สำหรับพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินในปี 2558 ตามแผนปฏิรูปองค์กร โดยมีพนักงานที่มีผลตามโครงการนี้เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2558 จำนวน 428 คน

- **ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน** ประกอบด้วยค่าบริการการบิน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน และค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป ลดลง 305 ล้านบาท (2.6%) สาเหตุหลักเนื่องจากปริมาณการผลิตที่ลดลง

- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายลดลง 474 ล้านบาท (9.2%) เป็นผลมาจากการปลดระวางเครื่องบินที่ยังไม่หมดอายุการใช้งาน ได้แก่ A340-600 จำนวน 6 ลำ ประกอบกับมีเครื่องบินที่คิดค่าเสื่อมราคาเต็มจำนวนแล้ว ถึงแม้ว่าจะมีการรับมอบเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงินเพิ่มขึ้นก็ตาม

- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ เพิ่มขึ้น 778 ล้านบาท (46.9%) เนื่องจากรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงานเพิ่มขึ้นในระหว่างปี 2557 และในงวดเก้าเดือนแรกของปี 2558 รวมจำนวน 11 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบิน B787-8 จำนวน 6 ลำ และ A320-200 จำนวน 5 ลำ อย่างไรก็ตามมีการส่งคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงานในระหว่างปี 2557 และในงวดเก้าเดือนแรกของปี 2558 จำนวน 3 ลำ

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา เพิ่มขึ้น 180 ล้านบาท (7.9%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายสำรองที่นิ่งเพิ่มขึ้นจากอัตราค่าบริการที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับการอ่อนค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐฯ

นอกจากนี้ จากการพัฒนาระบบงานบัญชีรายได้ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์ (Cargo Revenue Accounting) ซึ่งเริ่มนำมาใช้ในเดือน สิงหาคม 2557 ทำให้การรับรู้รายได้ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์สามารถบันทึกแยกบัญชีรายได้และค่านายหน้า (Commission) ขณะที่ระบบงานเดิมบันทึกเป็นรายได้สุทธิ (รายได้หักค่านายหน้า) ซึ่งในปีนี้มีค่านายหน้า จำนวนประมาณ 104 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 34 ล้านบาท โดยบันทึกไว้ในรายได้ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์ และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณาคด้วยจำนวนที่เท่ากันโดยไม่มีผลกับกำไรขาดทุน

- ค่าใช้จ่ายอื่น ลดลง 47 ล้านบาท (1.9%) มีสาเหตุสำคัญจากการควบคุมและปรับลดค่าใช้จ่ายอย่างเข้มงวดตามแผนปฏิรูปองค์กร

ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม ลดลง 28 ล้านบาท (26.7%) โดยในไตรมาสนี้รับรู้ส่วนแบ่งกำไรขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมดังนี้

- บริษัท บริการเรือเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) กำไร 58 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 15 ล้านบาท
- บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด กำไร 8 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีขาดทุน 3 ล้านบาท
- บริษัท โรงแรมรอยัลลอร์ด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) ขาดทุน 8 ล้านบาท ขาดทุนลดลง 9 ล้านบาท
- บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ขาดทุน 137 ล้านบาท ขาดทุนลดลง 1 ล้านบาท
- บริษัท คริวการบินภูเก็ต จำกัด ขาดทุน 4 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีกำไร 4 ล้านบาท
- บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด กำไร 7 ล้านบาท เท่ากันกับปีก่อน

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน ลดลง 1,121 ล้านบาท (91.9%) ประกอบด้วย

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน ลดลง 1,131 ล้านบาท โดยในไตรมาส 3 ของปี 2558 ไม่มีการตั้งสำรองด้อยค่าเครื่องบิน ในขณะที่ช่วงเดียวกันของปีก่อนมีการรับรู้ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบิน A300-600 จำนวน 2 ลำ รวมจำนวน 1,131 ล้านบาท

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์ เพิ่มขึ้น 10 ล้านบาท เนื่องจากการตั้งสำรองด้อยค่าอะไหล่ที่เสียหายและไม่สามารถซ่อมแซมได้สูงกว่าปีก่อน

ต้นทุนทางการเงิน -สุทธิ เพิ่มขึ้น 50 ล้านบาท (3.6%) สาเหตุหลักเกิดจากการตัดจ่ายค่าธรรมเนียม ค่าประกันเงินกู้ซื้อเครื่องบิน A340-600 5 ลำ จำนวน 113 ล้านบาท เนื่องจากได้ชำระคืนเงินกู้เต็มจำนวนแล้ว ทั้งนี้ หากไม่รวมรายการดังกล่าวต้นทุนทางการเงินจะต่ำกว่าปีก่อนจำนวน 63 ล้านบาท เกิดจากอัตราดอกเบี้ยเฉลี่ยในปีนี้ต่ำกว่าปีก่อน ประกอบกับการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุลหลักของหนี้สินระยะยาว ได้แก่ เงินยูโร และเงินเยน ทำให้ค่าใช้จ่ายเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทมียอดลดลง

ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 4,532 ล้านบาท ประกอบด้วย ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Loss) 5,274 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการปรับยอดเงินกู้คงเหลือที่เป็นเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวด และกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Gain) 742 ล้านบาท

สรุปผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย สำหรับงวดเก้าเดือนของปี 2558 (1 มกราคม - 30 กันยายน 2558)

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance)

	ม.ค.-ก.ย.			
	2558	2557	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	137,715	139,645	-1,930	-1.4
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	114,205	113,485	+720	+0.6
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	13,746	17,523	-3,777	-21.6
- รายได้บริการอื่น ๆ	8,461	7,118	+1,343	+18.9
- อื่น ๆ	1,303	1,519	-216	-14.2
ค่าใช้จ่ายรวม	138,063	151,523	-13,460	-8.9
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	45,778	58,938	-13,160	-22.3
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	92,285	92,585	-300	-0.3
กำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน	(348)	(11,878)	+11,530	+97.1
<u>หัก</u> ต้นทุนทางการเงิน – สุทธิ	4,188	4,346	-158	-3.6
<u>หัก</u> ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ตอบแทนตามโครงการ	3,722	-	+3,722	-
<u>หัก</u> ผลขาดทุนจากการซื้อขายของสินทรัพย์และเครื่องบิน	12,330	2,519	+9,811	+389.5
<u>บวก</u> กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	1,443	9,378	-7,935	-84.6
กำไร(ขาดทุน)ก่อนภาษีเงินได้	(19,145)	(9,365)	-9,780	-104.4
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	(18,100)	(9,177)	-8,923	-97.2
กำไร(ขาดทุน)สุทธิตัวส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(18,119)	(9,211)	-8,908	-96.7
กำไร(ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	(8.30)	(4.22)	-4.08	-96.7

		ม.ค.-ก.ย.			
		2558	2557	เปลี่ยนแปลง	
				ล้านบาท	%
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ					
EBITDA	(ล้านบาท)	14,297	3,727	+10,570	+283.6
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	15.84	13.77	+2.07	+15.0
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	62,422	61,262	+1,160	+1.9
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	45,619	41,826	+3,793	+9.1
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	73.1	68.3		+4.8
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-ก.ม.)	2.46	2.67	-0.21	-7.7
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	2,645	2,808	-163	-5.8
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	1,555	1,815	-260	-14.3
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	58.8	64.6		-5.9
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	412,993	454,546	-41,553	-9.1
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-ก.ม.)	8.39	9.29	-0.90	-9.6
เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 30 ก.ย.	(ลำ)	95	104	-9	-8.7
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	279,557	272,733	+6,824	+2.5
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	10.8	10.2	+0.6	+5.9
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
	1 USD : THB	33.7562	32.4059	+1.3503	+4.2
	1 EUR : THB	37.6548	43.9060	-6.2512	-14.2
	100 JPY : THB	27.9331	31.4669	-3.5338	-11.2
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	75.50	127.05	-51.56	-40.6

หมายเหตุ : EBITDA = รายได้ (ไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน) – ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียว)

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

งวดเก้าเดือนแรกของปี 2558 บริษัทฯ และบริษัทย่อยขาดทุนจากการดำเนินงาน 348 ล้านบาท ขาดทุนลดลงจากปีก่อน 11,530 ล้านบาท (97.1%)

- รายได้รวมลดลง 1,930 ล้านบาท (1.4%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์ลดลง 3,777 ล้านบาท (21.6%) สาเหตุจากทั้งรายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย และปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ต่ำกว่าปีก่อน ในขณะที่รายได้จากค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกิน เพิ่มขึ้น 720 ล้านบาท (0.6%) ถึงแม้มีปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้น 9.1% อย่างไรก็ตาม สภาพการแข่งขันที่รุนแรงในอุตสาหกรรม การปรับลดอัตราค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันตามราคาน้ำมันที่ลดลง และการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับปีก่อน ทำให้รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) ลดลง 0.21 บาท (7.7%) ทั้งนี้ หากไม่รวมผลของอัตราแลกเปลี่ยน และ Fuel Surcharge รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยจะลดลงประมาณ 4.8% นอกจากนี้ รายได้การบริการอื่นๆ เพิ่มขึ้น 1,343 ล้านบาท (18.9%)

- ค่าใช้จ่ายรวม ลดลง 13,460 ล้านบาท (8.9%) สาเหตุใหญ่มาจากค่าน้ำมันเครื่องบินที่ลดลงประกอบกับการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุลหลักของค่าใช้จ่ายได้แก่ เงินยูโร เงินเยน และดอลลาร์ออสเตรเลีย ทำให้ค่าใช้จ่ายเมื่อคิดเป็นเงินบาทลดลง ถึงแม้ว่าเงินบาทจะอ่อนค่าเมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐฯ

- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ตอบแทนตามโครงการจำนวน 3,722 ล้านบาท ซึ่งเป็นค่าตอบแทนพนักงานในโครงการ MSP และ Golden Handshake ตามแผนปฏิรูปองค์กร
- ผลขาดทุนจากการค้ำของสินทรัพย์และเครื่องบินเพิ่มขึ้น 9,811 ล้านบาท จากการค้ำของเครื่องบินที่ปลดระวางในปีนี้อยู่รวม 9 ลำ
- กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 1,443 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 7,935 ล้านบาท (84.6%)

บริษัทฯ และบริษัทย่อยขาดทุนสุทธิ 18,100 ล้านบาท ขาดทุนสูงกว่าปีก่อน 8,923 ล้านบาท (97.2%) โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 18,119 ล้านบาท ขาดทุนต่อหุ้น 8.30 บาท เปรียบเทียบกับปีก่อนที่ขาดทุนต่อหุ้น 4.22 บาท

EBITDA 9 เดือนแรกของปี 2558 เพิ่มขึ้น 10,570 ล้านบาท (283.6%) โดยมี EBITDA Margin 10.4% เพิ่มขึ้นจากปีก่อนที่เท่ากับ 2.7%

3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน - เฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ก.ย.	
	2558	2557
เครื่องบิน	13,006	12,034
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	479	826
รวม	13,485	12,860

ในไตรมาส 3 ของปี 2558 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 4,327 ล้านบาท ดังนี้

- การลงทุนในเครื่องบิน จำนวน 4,215 ล้านบาท ประกอบด้วย รายจ่ายเพื่อการรับมอบเครื่องบิน B777-300ER จำนวน 1 ลำ และรายจ่ายที่เกี่ยวข้องกับเครื่องบินที่รับมอบแล้วรวมจำนวน 3,241 ล้านบาท การจ่ายเงินล่วงหน้าค่าเครื่องบินที่จะรับมอบระหว่างปี 2558 – 2561 จำนวน 815 ล้านบาท และการซื้ออะไหล่เครื่องบินหมุนเวียนและเครื่องยนต์อะไหล่จำนวน 159 ล้านบาท

- การลงทุนในสินทรัพย์ถาวรอื่น ๆ จำนวน 112 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในอุปกรณ์สนับสนุนการให้บริการภาคพื้น

ทั้งนี้ เมื่อรวมกับรายจ่ายลงทุนในงวดหกเดือนแรกของปี 2558 ซึ่งมีจำนวน 9,158 ล้านบาท ทำให้งวดเก้าเดือนแรกของปี 2558 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุนรวม 13,485 ล้านบาท

การจัดหาเงินทุน

ในงวดเก้าเดือนแรกของปี 2558 บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดหาเงินทุนรวมทั้งสิ้น 52,262 ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. การจัดหาเงินกู้ระยะยาวด้วยวิธีการเช่าซื้อโดยใช้เครื่องบินเป็นหลักประกันเพื่อชำระค่าเครื่องบินเป็นจำนวนประมาณ 17,397 ล้านบาท โดยในช่วงไตรมาสที่ 1 มีการจัดหาเงินกู้สำหรับเครื่องบิน B777-300ER จำนวน

1 ลำ เป็นเงิน 137 ล้านบาท หรือประมาณ 5,140 ล้านบาท และ A320-200 จำนวน 1 ลำ เป็นเงิน 28 ล้านบาท หรือประมาณ 1,067 ล้านบาท ในไตรมาสที่ 2 มีการจัดหาเงินกู้สำหรับเครื่องบิน B777-300ER 1 ลำ เป็นเงิน 160 ล้านบาท หรือเป็นเงินประมาณ 5,392 ล้านบาท และในไตรมาสที่ 3 มีการจัดหาเงินกู้สำหรับเครื่องบิน B777-300ER 1 ลำ เป็นเงิน 160 ล้านบาท หรือเป็นเงินประมาณ 5,798 ล้านบาท

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

3. การเบิกใช้วงเงินสินเชื่อหมุนเวียนจากสถาบันการเงินในประเทศ การกู้เงินจากต่างประเทศผ่านกระทรวงการคลัง และออกตั๋วแลกเงินเพื่อชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นที่ครบกำหนดและใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงานจำนวน 19,865 ล้านบาท

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ก.ย.	
	2558	2557
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	15,801	530
เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)ใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	82	(5,748)
เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)จากกิจกรรมจัดหาเงิน	(11,585)	12,514
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน ของเงินสดและเงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น(ลดลง)	607	(429)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น	4,905	6,867

ในงวดเก้าเดือนแรกของปี 2558 เมื่อเปรียบเทียบกับงวดเดียวกันของปีก่อน บริษัทฯ มีเงินสดสุทธิจากการดำเนินงานจำนวน 15,801 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อนถึง 15,271 ล้านบาท เนื่องจากขาดทุนจากการดำเนินงานลดลงจากปีก่อนถึง 97.1% ประกอบกับมีเงินสดได้มาจากกิจกรรมลงทุนจำนวน 82 ล้านบาท ถึงแม้ว่าบริษัทฯ มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 11,585 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อนจากการจ่ายชำระคืนเงินกู้ที่ระยะสั้นและระยะยาว เป็นผลให้ เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 30 กันยายน 2558 เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 เป็นจำนวน 4,905 ล้านบาท

เครื่องบิน

ตามแผนพัฒนาฝูงบินซึ่งได้เริ่มดำเนินการมาอย่างต่อเนื่องจากปีก่อนๆ ประกอบกับบริษัทฯ ได้ดำเนินการตามแผนกลยุทธ์การปรับปรุงฝูงบิน (Fleet Strategy) เพื่อให้ฝูงบินมีจำนวนประเภทและแบบของเครื่องบินลดลงเพิ่มประสิทธิภาพ และลดต้นทุนในการดำเนินงาน ซึ่งเป็นแผนกลยุทธ์หนึ่งในแผนปฏิบัติการนั้น

ในไตรมาส 3 ของปี 2558 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน 1 ลำ ได้แก่ เครื่องบิน B777-300ER และ เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน 1 ลำ ได้แก่ เครื่องบิน B787-8 ประกอบกับการปลดประจำการเครื่องบินรวม 1 ลำ ได้แก่ เครื่องบิน A330-300 เมื่อรวมกับเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 30 มิถุนายน 2558 จำนวน 94 ลำ เป็นผลให้บริษัทฯ มีเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงานรวม 95 ลำ (รวมเครื่องบิน A320-200 จำนวน 10 ลำ ที่โอนสิทธิการเช่าไปให้บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด และ 3 ลำที่ให้บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด เช่าช่วง)

ทั้งนี้ ในไตรมาส 3 ของปี 2558 บริษัทฯ มีการขายเครื่องบิน A300-600 ที่ปลดประจำการไปแล้วในปีก่อนรวม 5 ลำ

สินทรัพย์

ณ วันที่ 30 กันยายน 2558 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 6,831 ล้านบาท (2.2%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	30 ก.ย. 2558		31 ธ.ค. 2557		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	%ของสินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%ของสินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	28,251	9.4	23,346	7.6	+4,905	+21.0
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้ขาย	13,562	4.5	4,826	1.6	+8,736	+181.0
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	35,565	11.9	36,113	11.7	-548	-1.5
สินทรัพย์หมุนเวียน	77,378	25.8	64,285	20.9	+13,093	+20.4
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์						
เครื่องบินและเครื่องขนถ่ายสินค้า	6,023	2.0	12,368	4.0	-6,345	-51.3
เครื่องบิน	41,509	13.8	51,322	16.7	-9,813	-19.1
เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า	130,958	43.6	134,611	43.8	-3,653	-2.7
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	12,990	4.3	13,191	4.3	-201	-1.5
งานระหว่างทำ	275	0.1	1,274	0.4	-999	-78.4
ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุง	6,172	2.1	6,449	2.1	-277	-4.3
เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	4,615	1.5	4,806	1.6	-191	-4.0
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ - สุทธิ	202,542	67.4	224,021	72.9	-21,479	-9.6
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	20,516	6.8	18,961	6.2	+1,555	+8.2
รวมสินทรัพย์	300,436	100.0	307,267	100.0	-6,831	-2.2

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 77,378 ล้านบาท หรือคิดเป็น 25.8% ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 13,093 ล้านบาท (20.4%) โดยมีรายการที่เพิ่มขึ้นหรือลดลงอย่างมีสาระสำคัญได้แก่

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น 4,905 ล้านบาท (21.0%) สาเหตุหลักเกิดจากเงินสดรับจากการออกหุ้นกู้จำนวน 8,000 ล้านบาท เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2558 รวมกับเงินสดรับจากหุ้นกู้ที่ได้ออกจำหน่ายไปแล้วสุทธิจำนวน 4,000 ล้านบาท ประกอบกับมีเงินสดสุทธิได้มาจากการดำเนินงานรวม 15,801 ล้านบาท อย่างไรก็ตามมีการจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะสั้นที่ถึงกำหนดชำระสุทธิจำนวน 5,135 ล้านบาท และจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวสุทธิและดอกเบี้ยจ่ายจำนวน 18,418 ล้านบาท

- สิ้นทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายเพิ่มขึ้น 8,736 ล้านบาท (181.0%) เป็นผลมาจากการโอนเครื่องบินที่ปลดระวางเพื่อรอขายในงวดเก้าเดือนแรกของปี 2558 รวม 14 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบิน A330-300 จำนวน 6 ลำ A340-600 จำนวน 6 ลำ และ B747-400 (Freighter) จำนวน 2 ลำ ทั้งนี้ เป็นการปลดระวางเพิ่มในไตรมาสที่ 3 จำนวน 1 ลำ ในขณะที่มีการขายเครื่องบินจำนวน 7 ลำ โดยเป็นการขายในไตรมาสที่ 1 ได้แก่ A300-600 1 ลำ และ B747-400 1 ลำ และไตรมาสที่ 3 ได้แก่ A300-600 5 ลำ

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์สุทธิ มีจำนวน 202,542 ล้านบาท หรือคิดเป็น 67.4% ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 21,479 ล้านบาท (9.6%) โดยมีสาเหตุหลักมาจาก

- เครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่จ่ายล่วงหน้า ลดลง 6,345 ล้านบาท (51.3%) สาเหตุหลักเกิดจากการโอนเงินจ่ายล่วงหน้าของเครื่องบิน B777-300ER จำนวน 3 ลำ และ A320-200 จำนวน 1 ลำ ที่ได้รับมอบแล้วไปเป็นเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงินและโอนค่าเครื่องยนต์อะไหล่จ่ายล่วงหน้าไปเป็นอุปกรณ์การบินหมุนเวียน ถึงแม้ว่าจะมีการจะมีการจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องบิน A350-900XWB และ A320-200 เพิ่มขึ้นก็ตาม

- เครื่องบิน ลดลง 9,813 ล้านบาท (19.1%) เป็นผลจากการคิดค่าเสื่อมราคาซึ่งเกิดขึ้นตามปกติ และการโอนเครื่องบินที่ปลดระวางจำนวน 8 ลำ ได้แก่ A330-300 6 ลำ และเครื่องบิน B747-400 จำนวน 2 ลำ ที่บริษัทฯ คัดแปลงเป็นเครื่องบินขนส่งสินค้า ไปเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้ขาย

- เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าลดลง 3,653 ล้านบาท (2.7%) สาเหตุหลักเกิดจากการโอนเครื่องบินที่ปลดระวาง ได้แก่ A340-600 จำนวน 6 ลำ ไปเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย และผลจากการคิดค่าเสื่อมราคา ถึงแม้ว่าจะมีการรับมอบเครื่องบิน B777-300ER จำนวน 3 ลำ และ A320-200 จำนวน 1 ลำ ในงวดเก้าเดือนนี้ ก็ตาม

- ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์อื่นๆ ประกอบด้วย งานระหว่างทำ ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุง เครื่องมือ โรงซ่อมและอุปกรณ์ ลดลง 1,467 ล้านบาท (11.7%) สาเหตุหลักเกิดจากการคิดค่าเสื่อมราคาตามปกติ ถึงแม้ว่าจะมีการรับมอบสินทรัพย์เพิ่มก็ตาม

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ มีจำนวน 20,516 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 6.8 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 1,555 ล้านบาท (8.2%) สาเหตุหลักเกิดจากสินทรัพย์ภายใต้การตัดบัญชี เพิ่มขึ้น 1,845 ล้านบาท (26.3%) สาเหตุหลักเกิดจากภายใต้การตัดบัญชีของค่าเผื่อการด้อยค่าของเครื่องบินที่ตั้งสำรองเพิ่มขึ้น และการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสดเฉพาะส่วนที่มีประสิทธิผลจากการนำการป้องกันความเสี่ยงสำหรับธุรกรรมเงินกู้ต่างประเทศกับประมาณการรายได้ในอนาคต (Revenue Hedging) มาใช้ปฏิบัติ

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) ในงวดเก้าเดือนแรกของปี 2558 ติดลบ 4.8% สูงกว่าปีก่อนที่ติดลบ 1.6% เนื่องจากบริษัทฯ มีผลขาดทุนสุทธิเพิ่มขึ้นจากปีก่อน

หนี้สิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2558 หนี้สินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 14,278 ล้านบาท (5.4%) โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	30 ก.ย. 2558		31 ธ.ค. 2557		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	%ของ หนี้สินรวม	ล้านบาท	%ของ หนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน	79,733	28.5	80,432	30.2	-699	-0.9
หนี้สินระยะยาว						
หุ้นกู้	56,600	20.2	44,600	16.8	+12,000	+26.9
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	79,530	28.4	72,027	27.1	+7,503	+10.4
เงินกู้ยืมระยะยาว	46,677	16.6	51,925	19.5	-5,248	-10.1
รวมหนี้สินระยะยาว	182,807	65.2	168,552	63.4	+14,255	+8.5
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	17,709	6.3	16,987	6.4	+722	+4.3
รวมหนี้สิน	280,249	100.0	265,971	100.0	+14,278	+5.4

หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 20,551 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 28.5 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวน 79,733 ล้านบาท ลดลงจาก ณ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 699 ล้านบาท (0.9%)

- เงินกู้ระยะสั้นลดลง 4,820 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักเกิดจากการจ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นที่ครบกำหนด
- ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายลดลง 1,668 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักเกิดจากค่าน้ำมันค้างจ่ายลดลงจากราคาน้ำมันที่ลดลง
- หนี้สินหมุนเวียนอื่นๆ เพิ่มขึ้น 3,036 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักเกิดจากการรับรู้ค่าเสียหายที่ทางบริษัท Koito Industries Limited ได้จ่ายให้บริษัทฯ ตามคำสั่งศาลจากการที่บริษัทฯ ได้ยื่นฟ้องกรณีผิดสัญญาซื้อขายเก้าอี้เครื่องบินจำนวน 60 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หรือประมาณ 2,100 ล้านบาท ซึ่งขณะนี้คดียังไม่สิ้นสุดเนื่องจากอยู่ระหว่างการยื่นอุทธรณ์ต่อศาลอุทธรณ์ (หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 7.25)
- รายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้ เพิ่มขึ้น 2,871 ล้านบาท ถึงแม้ว่ายอดขายลดลง โดยมีสาเหตุหลักเกิดจากระยะเวลาคงค้างของบัตรโดยสารที่ผู้โดยสารยังไม่ทำการบิน ณ 30 กันยายน 2558 นานขึ้นเมื่อเทียบกับ ณ 31 ธันวาคม 2557

หนี้สินระยะยาว (รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 20,551 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 65.2 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 182,807 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 14,255 ล้านบาท (8.5%) ทั้งนี้ การอ่อนค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุลหลักของหนี้สินระยะยาว ได้แก่เงินยูโร และเงินเยน ณ 30 กันยายน 2558 เมื่อเทียบกับ ณ วันสิ้นงวดของปี 2557 ทำให้หนี้สินระยะยาวเมื่อคิดเป็นเงินบาทมีจำนวนเพิ่มขึ้น ดังนั้น หากไม่รวมผลของการปรับอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 4,505 ล้านบาท หนี้สินระยะยาวเพิ่มขึ้นจำนวน 9,750 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจาก

- การจัดหาเงินกู้ระยะยาวเพิ่มขึ้นจำนวน 17,397 ล้านบาท ประกอบด้วยเงินกู้ยืมระยะยาวเพื่อชำระค่าเช่าซื้อเครื่องบิน B777-300ER จำนวน 3 ลำ และ A320-200 จำนวน 1 ลำ
- การออกหุ้นกู้จำนวน 15,000 ล้านบาท โดยเป็นหุ้นกู้ที่ออกในเดือนเมษายน 2558 จำนวน 7,000 ล้านบาท และเดือน กันยายน 2558 จำนวน 8,000 ล้านบาท
- การจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน และหุ้นกู้ที่ถึงกำหนดชำระจำนวน 22,333 ล้านบาท

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 6.3 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวน 17,709 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 722 ล้านบาท (4.3%) สาเหตุสำคัญมาจากภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานที่เพิ่มขึ้น

ณ สิ้นไตรมาส 3 ของปี 2558 บริษัทฯ มีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) เพิ่มขึ้นจาก 4.7 เท่า ณ 31 ธันวาคม 2557 เป็น 10.0 เท่า

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 30 กันยายน 2558 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 20,186 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 21,110 ล้านบาท (51.1%) เป็นผลมาจากการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยมีผลขาดทุนสุทธิ ส่งผลให้อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity) ลดลงจากติดลบ 17.6% ในงวดเก้าเดือนแรกของปี 2557 เป็นติดลบ 58.9% ในงวดเก้าเดือนแรกของปี 2558

4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

การคาดการณ์อุตสาหกรรมการบินของโลกในไตรมาส 4 ปี 2558 นี้คาดว่าจะยังคงเติบโตต่อเนื่องทั้งจากความผ่อนคลายของเศรษฐกิจโลกจากราคาน้ำมันที่คาดว่าจะปรับตัวลดลงจากไตรมาส 3 รวมทั้งการฟื้นตัวของเศรษฐกิจสหรัฐฯ

ภาพรวมอุตสาหกรรมการบินในปี 2558 มีแนวโน้มเป็นไปในทิศทางที่ดี แต่ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกจะยังคงมีความท้าทายจากการชะลอตัวของการบินส่งสินค้าทางอากาศ และแม้ว่าราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ลดลงเป็นปัจจัยบวก แต่เงินดอลลาร์ที่แข็งค่าขึ้นก็ทำให้กำไรของภูมิภาคนี้ลดลงไปด้วย สำหรับอุตสาหกรรมการบินของไทยนั้น ยังมีเรื่องใหญ่ที่ต้องดำเนินการแก้ไขโดยด่วนที่สุด คือการแก้ปัญหาข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัยตามโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากลของ ICAO เพื่อไม่ให้เกิดเป็นปัญหาลุกลามมากขึ้น

ในส่วนของการดำเนินงานตามแผนปฏิรูปบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในช่วงต่อไป บริษัทฯ มีแผนที่จะดำเนินการต่อเนื่อง โดยสรุปดังนี้

- ปรับการให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศในตารางบินประจำฤดูหนาว 2015/2016 โดยกลับมาให้บริการจำนวน 2 เที่ยวบินต่อวันในเส้นทางกรุงเทพฯ-ลอนดอน และกรุงเทพฯ-แฟรงก์เฟิร์ต ยกเลิกเส้นทางบิน กรุงเทพฯ-โซล-ลอสแอนเจลิส กรุงเทพฯ-โรม และลดเที่ยวบินกรุงเทพฯ-โกลกาตา เหลือวันละ 1 เที่ยวบิน ตั้งแต่วันที่ 25 ตุลาคม 2558 เป็นต้นไป

- ปรับการดำเนินงานตามแผนปฏิรูปในด้านอื่น โดยเน้นในการเพิ่มรายได้และการลดค่าใช้จ่าย อาทิ การหารายได้ส่วนเพิ่ม (Ancillary revenue) การปรับโครงสร้างองค์กรและการปรับกระบวนการบริหารจัดการให้มีความเข้มขันในทุกระดับ

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จัดให้มีการติดตามผลการดำเนินงานตามแผนอย่างใกล้ชิด เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ จะสามารถปรับปรุงแผนงานให้สะท้อนต่อการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์ต่างๆ ได้อย่างทันท่วงที

5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		ม.ค.-ก.ย.	
		2558	2557
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)			
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.85	0.75
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)			
อัตรากำไร(ขาดทุน)ก่อนอัตราแลกเปลี่ยน ภาษีเงินได้ และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	ร้อยละ	(3.29)	(11.60)
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ	ร้อยละ	(13.12)	(6.56)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	(58.88)	(17.55)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	(4.84)	(1.56)
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)			
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)	เท่า	9.97	4.02
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Total Debt to Equity)	เท่า	13.88	5.51
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	3.22	0.82

ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

อัตราส่วนสภาพคล่อง

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

อัตรากำไร(ขาดทุน)ก่อนอัตราแลกเปลี่ยน ภาษีเงินได้ และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียว

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

อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิต่อรายได้รวม (Net Profit Margin)

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

อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity)

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

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Total Asset)

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

อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)

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

อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Total Debt to Equity)

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

อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย

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