

## คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับไตรมาส 3 ปี 2559 สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2559 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

### 1. บทสรุปผู้บริหาร

เศรษฐกิจโลกในไตรมาส 3 ของปี 2559 ฟื้นตัวอย่างประปราย ถึงแม้เศรษฐกิจสหรัฐฯ จะฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง แต่เศรษฐกิจในประเทศอื่นๆ ยังคงซบเซา โดยเฉพาะกลุ่มประเทศยุโรปที่ได้รับผลกระทบจากการที่สหราชอาณาจักรตัดสินใจออกจากสหภาพยุโรป (Brexit) ส่งผลให้เกิดความผันผวนในตลาดการเงินและนักลงทุนขาดความเชื่อมั่น ในขณะที่เศรษฐกิจญี่ปุ่นมีแนวโน้มการขยายตัวที่ลดลงจากทั้งการใช้จ่ายภายในประเทศและการส่งออก สำหรับภาพรวมของเศรษฐกิจเอเชียนั้นยังคงซบเซาตามเศรษฐกิจจีนที่ยังคงอยู่ในภาวะชะลอตัว มูลค่าการส่งออกที่ยังหดตัว ขณะที่ราคาน้ำมันมีการปรับตัวเพิ่มขึ้นจากช่วงหกเดือนแรกของปี 2559

เศรษฐกิจไทยในไตรมาส 3 ของปี 2559 ปรับตัวดีขึ้น การใช้จ่ายภาครัฐโดยเฉพาะรายจ่ายลงทุนกลับมาขยายตัวได้ดี การบริโภคภาคเอกชนปรับตัวดีขึ้นแต่ยังอยู่ในระดับต่ำ โดยได้รับแรงหนุนจากภาคการส่งออกสินค้าที่กลับมาขยายตัวเป็นบวกตั้งแต่เดือน สิงหาคม 2559 จากที่หดตัวต่อเนื่องมาตั้งแต่ช่วงไตรมาส 2 ของปี 2559 และเป็นการขยายตัวในเกือบทุกตลาด โดยเฉพาะตลาดส่งออกสำคัญ เช่น ออสเตรเลีย จีน สหรัฐอเมริกา และสหภาพยุโรป เป็นต้น ขณะที่ภาคการท่องเที่ยวยังขยายตัวได้ดีจากนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ยังคงเดินทางเข้ามาในประเทศไทยอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นนักท่องเที่ยวชาวจีน และกลุ่มประเทศ CLMV เป็นหลัก ประกอบกับการที่กรุงเทพมหานครได้รับการจัดอันดับให้เป็นเมืองอันดับหนึ่งที่นักท่องเที่ยวอยากมาเยือนมากที่สุดในโลกจากผลการสำรวจของบริษัท มาสเตอร์การ์ดซึ่งจะส่งผลในทางบวกต่อภาคการท่องเที่ยว ถึงแม้ว่าจะได้รับผลกระทบชั่วคราวจากเหตุระเบิดใน 7 จังหวัดภาคใต้ในเดือนสิงหาคม 2559

อุตสาหกรรมการบินของโลกยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่อง จากข้อมูลของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ในงวดเก้าเดือนแรกของปี 2559 แสดงปริมาณการขนส่งและปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 5.9% และ 6.1% ตามลำดับ และมีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ย 80.6% ทั้งนี้ อุตสาหกรรมการบินของโลกยังคงเผชิญกับความไม่แน่นอนทางเศรษฐกิจและการเมือง เหตุการณ์ก่อการร้าย และภัยธรรมชาติ ถึงแม้ราคาน้ำมันดิบที่ปรับตัวลดลงจากปีก่อน และการแข่งขันที่รุนแรงมีผลต่อราคาบัตรโดยสารที่ปรับตัวลดลง จะเป็นปัจจัยสนับสนุนส่งผลให้ความต้องการเดินทางเพิ่มขึ้น ขณะที่ภาคการส่งออกในไตรมาส 3 ของปี 2559 ปรับตัวดีขึ้นกว่าช่วงต้นปี แต่การชะลอตัวของปริมาณการค้าโลกยังส่งผลให้อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์นั้นปรับตัวลดลงจาก 43.6% จากปีก่อนเหลือ 42.2% ในปีนี้

ภาพรวมของอุตสาหกรรมการบินของไทยมีแนวโน้มที่ยังคงมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยมีปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญ ได้แก่ ปริมาณความต้องการขนส่งทางอากาศในตลาดเกิดใหม่ และการเกิดขึ้นของสายการบินต้นทุนต่ำรวมทั้งความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับการขยายตัว อย่างไรก็ตาม ปัจจัยเสี่ยง เช่น ความไม่สงบทางการเมืองในภูมิภาคต่างๆ การก่อการร้าย และภัยคุกคามการบิน เป็นต้น ก็เป็นความท้าทายที่อุตสาหกรรมการบินอาจต้องเผชิญ ทั้งนี้ การขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินของไทยเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับอุตสาหกรรมการบินของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และของโลก ซึ่งสอดคล้องกับจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางเข้า-ออกประเทศไทย ทำอากาศยานสุวรรณภูมิในช่วงไตรมาส 3 ปี 2559 จำนวน 9.75 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 8.5% อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์ระเบิดในภาคใต้ในช่วงเดือนสิงหาคม ทำให้หลายประเทศออกประกาศเตือนประชาชนในการใช้ความระมัดระวังในการเดินทางเข้ามาท่องเที่ยว ส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวในเดือนกันยายนลดลง

บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามแผนปฏิรูปองค์กรระยะที่ 2 “สร้างความแข็งแกร่งในการแข่งขัน” โดยมีกลยุทธ์ในการดำเนินงาน 4 กลยุทธ์ ดังนี้ 1) การหารายได้ โดยเน้นที่แผนการเพิ่มรายได้ในทุกๆ ด้าน 2) การบริหารจัดการค่าใช้จ่ายในด้านการบริหารจัดการต้นทุน การบริหารจัดการกระแสเงินสดและโครงสร้างเงินทุน 3) การสร้างศักยภาพในด้านต่างๆ อาทิ การบริหารเครือข่ายเส้นทางบิน (Network Management & Optimization) การวางแผนฝูงบิน (Fleet Plan) การเพิ่มศักยภาพระบบบริหารรายได้ (Revenue Management Enhancement) 4) การสร้างความเป็นเลิศในการบริการลูกค้า ซึ่งหลายแผนงานได้ดำเนินการต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี 2558 เช่น การยกระดับการบริการชั้นธุรกิจ (Business Class Service Upgrade) การปรับกระบวนการทำงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในหน่วยธุรกิจ นอกจากนี้ยังได้เน้นการนำเทคโนโลยีเข้ามาเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารรายได้และการให้บริการ เช่น ระบบบริหารราคา (Fare Management System) เพื่อกำหนดราคาในเส้นทางต่างๆ ได้รวดเร็วและสามารถแข่งขันได้ ระบบการบริหารเครือข่ายเส้นทางบิน (Route Network Management System) เพื่อเพิ่มการเชื่อมโยงเส้นทางบินให้ดีขึ้น และระบบการให้บริการบนเครื่องบิน (Service Ring) เพื่อมุ่งบูรณาการให้งานบริการในทุกจุดสัมผัสสู่ความเป็นเลิศอย่างครบวงจรเพื่อเตรียมความพร้อมเข้าสู่ขั้นตอนที่ 3 ของการปฏิรูปเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน (Sustainable Growth) ในปี 2560

ทั้งนี้ จากผลการปฏิรูปองค์กรด้วยการปรับปรุงผลิตภัณฑ์ และการบริการอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ในไตรมาสนี้ บริษัทฯ ได้รับรางวัลสายการบินยอดเยี่ยมแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ต่อเนื่องเป็นปีที่ 10 (Best South-East Asian Airline 2016) จาก TTG Travel Awards หลังจากที่ได้รับรางวัลอันดับหนึ่งสายการบินยอดเยี่ยมของโลกถึง 2 รางวัลจากสกายแทร็กซ์ (Skytrax Award 2016) โดยเฉพาะอย่างยิ่งรางวัลยอดเยี่ยมประเภทสายการบินที่มีการปรับปรุงคุณภาพการบริการดีขึ้นมากที่สุด (World's Most Improved Airline)

ไตรมาส 3 ของปี 2559 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 4.8% จากการเพิ่มการผลิตเพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรม ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้น 3.4% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 73.5% ต่ำกว่าปีก่อนที่เฉลี่ย 74.4% โดยในไตรมาสนี้ บริษัทฯ รับบอบเครื่องบิน A350-900XWB 1 ลำ เมื่อวันที่ 29 สิงหาคม 2559 และปลดประจำการเครื่องบินเช่าดำเนินงาน B777-200 1 ลำ ทำให้จำนวนเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน ณ 30 กันยายน 2559 มีจำนวน 94 ลำ ลดลง 1 ลำ เมื่อเทียบกับ ณ 30 กันยายน 2558 แต่มีอัตราการใช้ประโยชน์ของเครื่องบิน (Aircraft Utilization) เพิ่มขึ้นเป็น 11.6 ชั่วโมง จาก 10.8 ชั่วโมง ในไตรมาสเดียวกันของปีก่อน โดยมีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 5.50 ล้านคน สูงกว่าปีก่อน 7.6%

ผลการดำเนินงานไตรมาส 3 ประจำปี 2559 บริษัทฯ และบริษัทย่อย ขาดทุนจากการดำเนินงาน (Operating Loss) 836 ล้านบาท ขาดทุนลดลงจากปีก่อนถึง 3,403 ล้านบาท (80.3%) สาเหตุหลักเนื่องจากค่าน้ำมันเครื่องบินลดลง 5,504 ล้านบาท (33.6%) จากราคาน้ำมันเฉลี่ยลดลง 15.3% และการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันได้ดีขึ้น แต่ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมันสูงขึ้น 6.7% จากปริมาณการผลิตที่เพิ่มขึ้น และมีค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยานเพิ่มขึ้นจากอัตราค่าซ่อมเครื่องยนต์ และการส่งซ่อมอะไหล่เครื่องยนต์สูงกว่าปีก่อน ถึงแม้ว่าการยกเลิกการเรียกเก็บอัตราค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันเกือบทุกพื้นที่ที่ทำการขายบัตรโดยสาร ทำให้รายได้ค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกินลดลง 919 ล้านบาท (2.5%) แต่รายได้ค่าธรรมเนียมขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์เพิ่มขึ้น 189 ล้านบาท (4.3%) และรายได้การบริการอื่นๆ เพิ่มขึ้นจากทุกหน่วยธุรกิจ

ในไตรมาสนี้มีผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบินจำนวน 624 ล้านบาท แต่มีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 120 ล้านบาท ส่งผลให้บริษัทฯ และบริษัทย่อย ขาดทุนสุทธิ 1,591 ล้านบาท ขาดทุนลดลงจากปีก่อน 8,303 ล้านบาท (83.9%) โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 1,601 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 0.73 บาท เปรียบเทียบกับปีก่อนที่ขาดทุน 4.54 บาท

ทั้งนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์และเครื่องบิน (EBITDA) จำนวน 4,970 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 3,007 ล้านบาท (153.2%) โดยมี EBITDA Margin เท่ากับ 11.3% เปรียบเทียบกับปีก่อนที่เท่ากับ 4.4%

## 2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานไตรมาส 3 ปี 2559

งบการเงินรวมสำหรับไตรมาส 3 ของปี 2559 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.			
	2559	2558	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
<b>รายได้รวม</b>	<b>44,126</b>	<b>44,342</b>	<b>-216</b>	<b>-0.5</b>
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	35,720	36,639	-919	-2.5
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	4,560	4,371	+189	+4.3
- รายได้ค่าบริการอื่นๆ	2,990	2,824	+166	+5.9
- อื่นๆ	856	508	+348	+68.5
<b>ค่าใช้จ่ายรวม</b>	<b>44,962</b>	<b>48,581</b>	<b>-3,619</b>	<b>-7.4</b>
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	10,860	16,364	-5,504	-33.6
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	32,813	30,764	+2,049	+6.7
- ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ	1,289	1,453	-164	-11.3
<b>ขาดทุนจากการดำเนินงาน</b>	<b>(836)</b>	<b>(4,239)</b>	<b>+3,403</b>	<b>+80.3</b>
หัก ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน	624	99	+525	+530.3
บวก กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	120	(4,532)	+4,652	+102.6
ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้	(1,340)	(8,870)	+7,530	+84.9
ขาดทุนสุทธิ	(1,591)	(9,894)	+8,303	+83.9
<b>ขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่</b>	<b>(1,601)</b>	<b>(9,901)</b>	<b>+8,300</b>	<b>+83.8</b>
ขาดทุนต่อหุ้น (บาท)	(0.73)	(4.54)	+3.81	+83.9
<b>ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ</b>				
EBITDA (ล้านบาท)	4,970	1,963	+3,007	+153.2
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	5.50	5.11	+0.39	+7.6
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	21,244	20,275	+969	+4.8
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านคน-กิโลเมตร)	15,604	15,089	+515	+3.4
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	73.5	74.4	-0.9	-0.9
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/คน-ก.ม.)	2.27	2.39	-0.12	-5.0
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	910	827	+83	+10.0
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	515	476	+39	+8.2
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (%)	56.6	57.5	-0.9	-0.9
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง (พันกก.)	144,621	130,859	+13,762	+10.5
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/ตัน-ก.ม.)	8.33	8.75	-0.42	-4.8
เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 30 ก.ย. (ลำ)	94	95	-1	-1.1
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน (ชั่วโมง)	96,670	90,538	+6,132	+6.8
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย (ชั่วโมง/ลำ/วัน)	11.6	10.8	+0.8	+7.4
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย				
1 USD : THB	34.8295	35.2551	-0.4256	-1.2
1 EUR : THB	38.8755	39.2336	-0.3581	-0.9
100 JPY : THB	34.0770	28.8868	+5.1902	+18.0
ราคาน้ำมันเฉลี่ย (USD/BBL)	59.68	70.45	-10.77	-15.3

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

## รายได้

ในไตรมาส 3 ของปี 2559 บริษัทฯ มีรายได้รวม 44,126 ล้านบาท ใกล้เคียงกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยมีรายละเอียดของรายได้ดังนี้

### • รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำมันส่วนเกิน

รายได้จากค่าโดยสารและน้ำมันส่วนเกิน ลดลง 919 ล้านบาท (2.5%) เป็นผลมาจาก

- รายได้จากผู้โดยสารต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) เฉลี่ยเท่ากับ 2.27 บาท/RPK ต่ำกว่าปีก่อน 0.12 บาท (5.0%) ทำให้รายได้จากผู้โดยสารลดลง 1,870 ล้านบาท ทั้งนี้เงินบาทอ่อนค่าเมื่อเทียบกับเงินสกุลที่เป็นรายได้หลักทำให้รายได้เพิ่มขึ้นส่วนหนึ่ง หากไม่รวมผลของอัตราแลกเปลี่ยนรายได้จากผู้โดยสารต่อหน่วยจะเท่ากับ 2.23 บาท/RPK ลดลง 0.16 บาท (6.7%) คิดเป็นเงินประมาณ 2,500 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากการปรับลดอัตราค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมัน (Fuel Surcharge) ตามราคาน้ำมันที่ลดลง

- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร เพิ่มขึ้น 3.4% คิดเป็นเงินประมาณ 1,230 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นเกือบทุกเส้นทางทั้งเส้นทางภูมิภาคเอเชีย เส้นทางข้ามทวีป ได้แก่ เส้นทางยุโรป และออสเตรเลีย รวมถึงเส้นทางบินของสายการบินไทยสมายล์ ในขณะที่บริษัทฯ มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 4.8% ส่งผลให้อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 73.5% ต่ำกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ย 74.4%

### • รายได้ค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์

รายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์ เพิ่มขึ้น 189 ล้านบาท (4.3%) จากปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) เพิ่มขึ้น 8.2% คิดเป็นเงินประมาณ 340 ล้านบาท โดยมีรายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าประกันภัย) เท่ากับ 8.33 บาท ลดลง 0.42 บาท (4.8%) คิดเป็นเงินประมาณ 215 ล้านบาท

• **รายได้การบริการอื่นๆ** ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจ ได้แก่ การบริการภาคพื้น ครีวการบิน และการบริการคลังสินค้า และรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่นๆ เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 166 ล้านบาท (5.9%) สาเหตุหลักเกิดจากทุกหน่วยธุรกิจมีรายได้สูงกว่าปีก่อน จากจำนวนเที่ยวบินของสายการบินลูกค้าและจำนวนผู้โดยสารสูงกว่าปีก่อน

• **รายได้อื่น** เพิ่มขึ้น 348 ล้านบาท (68.5%) สาเหตุหลักเกิดจากรับเงินชดเชยค่าประกันภัยกรณีเครื่องบินชนนกขณะทำการบิน (Bird Strike) ในปี 2555 เป็นจำนวนเงิน 325 ล้านบาท

## ค่าใช้จ่าย

ในไตรมาส 3 ปี 2559 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวมลดลง 3,619 ล้านบาท (7.4%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

• **ค่าน้ำมันเครื่องบิน** ลดลง 5,504 ล้านบาท (33.6%) สาเหตุหลักเกิดจากราคาน้ำมันเฉลี่ยต่ำกว่าปีก่อน 15.3% และมีค่าใช้จ่ายในการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันยังต่ำกว่าปีก่อน 4,551 ล้านบาท ประกอบเงินบาทแข็งค่าเมื่อเทียบกับเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐทำให้ค่าน้ำมันเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทลดลง

- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน เพิ่มขึ้น 2,049 ล้านบาท (6.7%) โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ก.ค.-ก.ย.					
	% ของ		% ของ		เปลี่ยนแปลง	
	2559	ค่าใช้จ่าย รวม	2558	ค่าใช้จ่าย รวม	ล้านบาท	%
<b>ค่าใช้จ่าย</b>						
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	7,222	22.0	7,167	23.3	+55	+0.8
ค่าบริการการบิน	5,420	16.5	5,075	16.5	+345	+6.8
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	1,329	4.0	1,310	4.3	+19	+1.5
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	4,359	13.3	3,130	10.2	+1,229	+39.3
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	4,480	13.7	4,672	15.2	-192	-4.1
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	2,602	7.9	2,436	7.9	+166	+6.8
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	2,127	6.5	1,831	6.0	+296	+16.2
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	2,438	7.4	2,466	8.0	-28	-1.1
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	136	0.4	158	0.5	-22	-13.9
ค่าใช้จ่ายอื่น	2,414	7.4	2,442	7.9	-28	-1.1
ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	286	0.9	77	0.2	+209	+271.4
<b>ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน</b>	<b>32,813</b>	<b>100.0</b>	<b>30,764</b>	<b>100.0</b>	<b>+2,049</b>	<b>+6.7</b>

- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายบุคลากร ผลประโยชน์พนักงาน ค่าตอบแทนผู้บริหาร และกรรมการ เพิ่มขึ้น 55 ล้านบาท (0.8%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าล่วงเวลาที่เพิ่มขึ้นเพื่อทดแทนอัตราค่าจ้างที่ขาดไปจากการเข้าร่วมโครงการ MSP และเกษียณอายุปกติ ถึงแม้ว่าจะมีค่าใช้จ่ายที่ลดลงจากจำนวนพนักงานที่ลดลงดังกล่าว และจากการดำเนินโครงการร่วมใจจากองค์กร (MSP) ของปี 2559 มีผลวันที่ 1 มิถุนายน 2559 จำนวน 10 คน และ 1 กรกฎาคม 2559 จำนวน 270 คน รวมทั้งสิ้น 280 คน
- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน ประกอบด้วย ค่าบริการการบิน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ และค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป เพิ่มขึ้น 660 ล้านบาท (8.0 %) เนื่องจากปริมาณการผลิตที่สูงกว่าปีก่อน
- ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน สูงกว่าปีก่อน 1,229 ล้านบาท (39.3%) สาเหตุหลักเกิดจากอัตราค่าซ่อมเครื่องยนต์ และการส่งซ่อมอะไหล่เครื่องยนต์สูงกว่าปีก่อน
- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ต่ำกว่าปีก่อน 192 ล้านบาท (4.1%) เป็นผลจากการปลดระวางเครื่องยนต์ของเครื่องบิน A340-500 และ A340-600 เพื่อรอขาย ประกอบกับการคิดค่าเสื่อมราคาเต็มจำนวนแล้ว ถึงแม้ว่าจะมีการรับมอบเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงินเพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน
- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ เพิ่มขึ้น 166 ล้านบาท (6.8%) เนื่องจากการรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงานเพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนรวม 2 ลำ ได้แก่ B787-8 จำนวน 1 ลำ และ A350-900XWB จำนวน 1 ลำ

- ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม เพิ่มขึ้น 209 ล้านบาท (271.4%) สาเหตุหลักเกิดจากบริษัท สายการบิน นกแอร์ จำกัด (มหาชน) มีผลการดำเนินงานขาดทุนเพิ่มขึ้น โดยมีรายละเอียดดังนี้
  - บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ขาดทุน 373 ล้านบาท ขาดทุนเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 236 ล้านบาท
  - บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด กำไร 6 ล้านบาท ลดลง 1 ล้านบาท
  - บริษัท คอนมือง อินเทอร์เน็ต เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด กำไร 7 ล้านบาท เท่ากับปีก่อน
  - บริษัท บริการเช่าเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) กำไร 63 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 5 ล้านบาท
  - บริษัท ครัวการบินภูเก็ต จำกัด กำไร 8 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุน 4 ล้านบาท
  - บริษัท โรงแรมรอยัลล่อคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) กำไร 3 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุน 8 ล้านบาท

**ต้นทุนทางการเงิน-สุทธิ** ลดลง 164 ล้านบาท (11.3%) สาเหตุหลักเกิดจากในปีก่อนมีการตัดจ่าย ค่าธรรมเนียมค้ำประกันเงินกู้ซื้อเครื่องบิน A340-600 5 ลำ จำนวน 113 ล้านบาท เนื่องจากได้ชำระคืนเงินกู้เต็มจำนวนแล้ว ประกอบกับการจ่ายชำระคืนเงินกู้มากกว่าการรับเงินกู้ที่เพิ่มขึ้น และอัตราดอกเบี้ยเฉลี่ยในปีนี้ต่ำกว่าปีก่อน นอกจากนี้ การแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุลยูโรทำให้ค่าใช้จ่ายเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทมียอดลดลง

**ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน** เพิ่มขึ้น 525 ล้านบาท (530.3%) ประกอบด้วย

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน 451 ล้านบาท เนื่องจากการตั้งสำรองด้อยค่าเพิ่มขึ้นของเครื่องบินที่ปลดระวางและรอขายรวม 15 ลำ ได้แก่ A340-500 3 ลำ A340-600 6 ลำ B747-400 4 ลำ และ B737-400 2 ลำ ในขณะที่ช่วงเดียวกันของปีก่อนไม่มีการตั้งสำรองด้อยค่าของเครื่องบิน
- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ เพิ่มขึ้น 74 ล้านบาท จากการตั้งสำรองด้อยค่าอะไหล่ที่เสียหายและไม่สามารถซ่อมแซมได้เพิ่มขึ้น

**กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ** 120 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Gain) 95 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการปรับยอดเงินกู้และสินทรัพย์และหนี้สินคงเหลือที่บันทึกเป็นเงินตราต่างประเทศให้เป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวด และกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Loss) 25 ล้านบาท

## สรุปผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย เก้าเดือนแรกของปี 2559 (1 มกราคม - 30 กันยายน 2559)

## ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) - งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ก.ย.			
	2559	2558	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
<b>รายได้รวม</b>	<b>135,553</b>	<b>137,715</b>	<b>-2,162</b>	<b>-1.6</b>
- ค่าโดยสารและค่าน้ำมันเครื่องบิน	111,274	114,205	-2,931	-2.6
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	13,364	13,746	-382	-2.8
- รายได้ค่าบริการอื่นๆ	9,114	8,461	+653	+7.7
- อื่นๆ	1,801	1,303	+498	+38.2
<b>ค่าใช้จ่ายรวม</b>	<b>130,993</b>	<b>142,251</b>	<b>-11,258</b>	<b>-7.9</b>
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	33,454	45,778	-12,324	-26.9
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	93,630	92,285	+1,345	+1.5
- ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ	3,909	4,188	-279	-6.7
<b>กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน</b>	<b>4,560</b>	<b>(4,536)</b>	<b>+9,096</b>	<b>+200.5</b>
หัก ประมาณการค่าซ่อมแซมเครื่องบินเช่าดำเนินงาน	1,153	-	+1,153	-
หัก ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ตอบแทนตามโครงการฯ	427	3,722	-3,295	-88.5
หัก ผลขาดทุนจากการซื้อขายของสินทรัพย์และเครื่องบิน	2,670	12,330	-9,660	-78.3
บวก กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	34	1,443	-1,409	-97.6
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	344	(19,145)	+19,489	+101.8
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	1,504	(18,100)	+19,604	+108.3
<b>กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่</b>	<b>1,476</b>	<b>(18,119)</b>	<b>+19,595</b>	<b>+108.1</b>
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	0.68	(8.30)	+8.98	+108.2
<b>ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ</b>				
EBITDA (ล้านบาท)	20,680	10,575	+10,105	+95.6
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	16.52	15.80	+0.72	+4.5
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	62,957	62,422	+535	+0.9
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านคน-กิโลเมตร)	46,195	45,619	+576	+1.3
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	73.4	73.1		+0.3
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/คน-ก.ม.)	2.38	2.46	-0.08	-3.3
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	2,649	2,645	+4	+0.1
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	1,521	1,555	-34	-2.2
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (%)	57.4	58.8		-1.4
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง (พันกก.)	423,632	412,993	+10,639	+2.6
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/ตัน-กม.)	8.28	8.39	-0.11	-1.3
เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 30 ก.ย. (ลำ)	94	95	-1	-1.1
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน (ชั่วโมง)	286,937	279,557	+7,380	+2.6
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย (ชั่วโมง/ลำ/วัน)	11.4	10.8	+0.6	+5.6
<b>อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย</b>				
1 USD : THB	35.2556	33.7562	+1.4994	+4.4
1 EUR : THB	39.3234	37.6548	+1.6686	+4.4
100 JPY : THB	32.5693	27.9331	+4.6362	+16.6
ราคาน้ำมันเฉลี่ย (USD/BBL)	54.76	75.50	-20.74	-27.5



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

งวดเก้าเดือนแรกของปี 2559 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีกำไรจากการดำเนินงาน 4,560 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุน 4,536 ล้านบาท

- รายได้รวมลดลง 2,162 ล้านบาท (1.6%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากกิจการขนส่งลดลง 3,313 ล้านบาท (2.6%) โดยในส่วนของรายได้จากค่าโดยสารและน้ำมันที่ลดลง 2.6% มีสาเหตุหลักจากสภาพการแข่งขันที่รุนแรงในอุตสาหกรรม การปรับลดและยกเลิกการเรียกเก็บอัตราค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันตามราคาน้ำมันที่ลดลง โดยมีรายได้ผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) ต่ำกว่าปีก่อน ถึงแม้ว่าจะมีปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1.3% ส่วนรายได้จากค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์ที่ลดลง 2.8% มีสาเหตุหลักจากรายได้พัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วยลดลง 1.3% ประกอบกับปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (RFTK) ลดลง 2.2% อย่างไรก็ตาม มีรายได้จากการให้บริการอื่นๆ เพิ่มขึ้นจากทุกหน่วยธุรกิจ

- ค่าใช้จ่ายรวม ลดลง 11,258 ล้านบาท (7.9%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าน้ำมันเครื่องบินที่ลดลง แต่มีค่าเช่าเครื่องบินเพิ่มขึ้นจากการรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงาน ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยานเพิ่มขึ้น และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานอื่นๆ เพิ่มขึ้นตามปริมาณการผลิตที่เพิ่มขึ้น

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีกำไรจากการดำเนินงาน 4,560 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุน 4,536 ล้านบาท อย่างไรก็ตามมีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียว ได้แก่

- ประมาณการค่าซ่อมแซมเครื่องบินเช่าดำเนินงาน 1,153 ล้านบาท จากการประมาณการค่าซ่อมแซมเครื่องบินเช่าดำเนินงานตามสภาพการบินและเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องบิน

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

- ผลขาดทุนจากการซื้อขายของสินทรัพย์และเครื่องบินลดลง 9,660 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากในปีนี้ตั้งสำรองค้ำประกันเพิ่มขึ้นของเครื่องบินที่ปลดระวางและรอขายจำนวน 1,963 ล้านบาท และตั้งสำรองค้ำประกันของเครื่องบินสำหรับเครื่องบิน A340-500 และ A340-600 จำนวน 325 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนตั้งสำรองค้ำประกันของเครื่องบิน ที่ปลดระวาง 9 ลำ รวมจำนวน 12,117 ล้านบาท

- กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 34 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีกำไร 1,443 ล้านบาท

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีกำไรสุทธิ 1,504 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุน 18,100 ล้านบาท โดยเป็นกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 1,476 ล้านบาท กำไรต่อหุ้น 0.68 บาท เปรียบเทียบกับปีก่อนที่ขาดทุนต่อหุ้น 8.30 บาท

EBITDA 9 เดือนแรกของปี 2559 เพิ่มขึ้น 10,105 ล้านบาท (95.6%) โดยมี EBITDA Margin 15.2% เพิ่มขึ้นจากปีก่อนที่เท่ากับ 7.7%

### 3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

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

หน่วย : ล้านบาท	ก.ค.-ก.ย.		ม.ค.-ก.ย.	
	2559	2558	2559	2558
เครื่องบิน	2,501	4,215	4,474	13,006
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	24	124	127	491
<b>รวม</b>	<b>2,525</b>	<b>4,339</b>	<b>4,601</b>	<b>13,497</b>

ในไตรมาส 3 ของปี 2559 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 2,525 ล้านบาท ลดลง 1,814 ล้านบาท เนื่องจากในปีก่อนมีรายจ่ายเพื่อการรับมอบเครื่องบินเช่าการเงิน B777-300ER จำนวน 1 ลำ โดยรายจ่ายเพื่อการลงทุนในไตรมาส 3 ของปี 2559 ประกอบด้วย

- การลงทุนในเครื่องบิน จำนวน 2,501 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็นการจ่ายเงินล่วงหน้าค่าเครื่องบิน A350-900XWB 1 ลำ และเงินจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องยนต์อะไหล่ TRENT XWB-84 สำหรับเครื่องบิน A350-900XWB จำนวน 3 เครื่องยนต์

- การลงทุนในสินทรัพย์ถาวรอื่น ๆ จำนวน 24 ล้านบาท

ทั้งนี้ เมื่อรวมกับรายจ่ายลงทุนครึ่งปีแรกซึ่งมีจำนวน 2,076 ล้านบาท ทำให้งวดเก้าเดือนแรกของปี 2559 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุนรวม 4,601 ล้านบาท

#### การจัดหาเงินทุน

ในงวดเก้าเดือนแรกของปี 2559 บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดหาเงินทุนโดยการกู้เงินระยะสั้นจากต่างประเทศผ่านกระทรวงการคลัง และเบิกใช้วงเงินสินเชื่อหมุนเวียนจากสถาบันการเงินในประเทศเพื่อชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นที่ครบกำหนดและใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงานรวมทั้งสิ้น 30,218 ล้านบาท โดยเป็นการเบิกใช้วงเงินสินเชื่อหมุนเวียนจากสถาบันการเงินในประเทศในไตรมาสที่ 3 จำนวน 12,018 ล้านบาท

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ก.ย.	
	2559	2558
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	18,028	15,801
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	(3,214)	82
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(21,908)	(11,585)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน ของเงินสดและเงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น	8	607
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น(ลดลง)</b>	<b>(7,086)</b>	<b>4,905</b>

ในงวดเก้าเดือนแรกของปี 2559 เมื่อเปรียบเทียบกับงวดเดียวกันของปีก่อน บริษัทฯ มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 21,908 ล้านบาท จากการชำระคืนเงินกู้ทั้งระยะสั้นและระยะยาว ซึ่งมีจำนวนสูงกว่าปีก่อน และเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน 3,214 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนจากการจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่ ถึงแม้ว่า บริษัทฯ มีเงินสดสุทธิจากการดำเนินงานจำนวน 18,028 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน 2,227 ล้านบาท ก็ตาม เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 30 กันยายน 2559 ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 จำนวน 7,086 ล้านบาท

### เครื่องบิน

ในไตรมาส 3 ของปี 2559 บริษัทฯ รั้บมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงาน A350-900XWB 1 ลำ และปลดประจำการเครื่องบินเช่าดำเนินงาน B777-200 1 ลำ ทำให้จำนวนเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน ณ 30 กันยายน 2559 มีจำนวน 94 ลำ เท่ากับไตรมาสที่แล้ว แต่ต่ำกว่าช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน และ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 จำนวน 1 ลำ (รวมเครื่องบิน A320-200 จำนวน 15 ลำ ที่โอนสิทธิการเช่าไปให้บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด และ 5 ลำที่ให้บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด เช่าช่วง)

### สินทรัพย์

ณ วันที่ 30 กันยายน 2559 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2558 จำนวน 15,115 ล้านบาท (5.0%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	30 ก.ย. 2559		31 ธ.ค. 2558		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	13,695	4.8	20,781	6.9	-7,086	-34.1
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้ขาย	13,019	4.5	15,099	5.0	-2,080	-13.8
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	33,980	11.8	34,596	11.4	-616	-1.8
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>	<b>60,694</b>	<b>21.1</b>	<b>70,476</b>	<b>23.3</b>	<b>-9,782</b>	<b>-13.9</b>
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์						
เครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่จ่ายล่วงหน้า	9,199	3.2	5,491	1.8	+3,708	+67.5
เครื่องบิน	40,820	14.2	44,979	14.9	-4,159	-9.2
เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า	120,108	41.8	126,251	41.8	-6,143	-4.9
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	10,427	3.6	12,465	4.1	-2,038	-16.3
งานระหว่างทำ	205	0.1	61	-	+144	+236.1
ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุง	14,459	5.0	14,733	4.9	-274	-1.9
เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	3,341	1.2	4,305	1.4	-964	-22.4
<b>ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ</b>	<b>198,559</b>	<b>69.1</b>	<b>208,285</b>	<b>68.9</b>	<b>-9,726</b>	<b>-4.7</b>
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	28,103	9.8	23,710	7.8	+4,393	+18.5
<b>รวมสินทรัพย์</b>	<b>287,356</b>	<b>100.0</b>	<b>302,471</b>	<b>100.0</b>	<b>-15,115</b>	<b>-5.0</b>

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 60,694 ล้านบาท หรือคิดเป็น 21.1% ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2558 จำนวน 9,782 ล้านบาท (13.9%) โดยมีรายการที่เพิ่มขึ้นหรือลดลงอย่างมีสาระสำคัญได้แก่

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง 7,086 ล้านบาท (34.1%) สาเหตุหลักเกิดจากเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน และกิจกรรมลงทุนสูงกว่าเงินสดที่ได้มาจากการดำเนินงาน ประกอบกับนโยบายการบริหารเงินสดของบริษัทฯ ที่กำหนดให้บริษัทฯ ถือครองเงินสดคงเหลือให้เหมาะสม

- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้ขาย ลดลง 2,080 ล้านบาท (13.8%) สาเหตุหลักเกิดจากการตั้งสำรองค้ำประกันของเครื่องบินเพิ่มขึ้น ประกอบกับในช่วง 9 เดือนแรกดำเนินการขายเครื่องบินรวม 4 ลำ โดย เป็นการขายในไตรมาส 3 จำนวน 2 ลำ ได้แก่ A330-300 1 ลำ และ A340-500 1 ลำ

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์สุทธิ มีจำนวน 198,559 ล้านบาท หรือคิดเป็น 69.1% ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2558 เป็นจำนวน 9,726 ล้านบาท (4.7%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากการคิดค่าเสื่อมราคาตามปกติ ในขณะที่เครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่จ่ายล่วงหน้าเพิ่มขึ้น 3,708 ล้านบาท จากการจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องบิน A350-900XWB จำนวน 4 ลำ และเงินจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องยนต์อะไหล่ TRENТ XWB-84 สำหรับเครื่องบิน A350-900XWB จำนวน 3 เครื่องยนต์

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 28,103 ล้านบาท หรือคิดเป็น 9.8% ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 จำนวน 4,393 ล้านบาท (18.5%) สาเหตุหลักเกิดจาก

- สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเพิ่มขึ้น 1,419 ล้านบาท จากภาษีของประมาณการค่าซ่อมแซมเครื่องบินเช่าดำเนินงาน

- การเพิ่มขึ้นของเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่า (Maintenance Reserve) จำนวน 4,113 ล้านบาท ตามประมาณการหนี้สินระยะยาวที่บริษัทได้ประมาณเพิ่มขึ้นในส่วนค่าซ่อมแซมเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงานตามสภาพการบิน และเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องบิน ทั้งนี้ บริษัทสามารถนำค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้นตามประมาณการหนี้สินดังกล่าวไปเบิกคืนจากผู้ให้เช่าได้ตามเงื่อนไขที่ปรากฏในสัญญาเช่า

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) เก้าเดือนแรกของปี 2559 เท่ากับร้อยละ 1.5 เปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ซึ่งติดลบเท่ากับ 4.8

## หนี้สิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2559 หนี้สินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 จำนวน 15,667 ล้านบาท (5.8%) โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	30 ก.ย. 2559		31 ธ.ค. 2558		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	%ของ หนี้สินรวม	ล้านบาท	%ของ หนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)	68,220	26.9	73,592	27.3	-5,372	-7.3
<b>หนี้สินระยะยาว</b>						
หุ้นกู้	54,300	21.4	56,600	21.0	-2,300	-4.1
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	70,550	27.8	77,551	28.8	-7,001	-9.0
เงินกู้ยืมระยะยาว	37,639	14.8	43,627	16.2	-5,988	-13.7
<b>รวมหนี้สินระยะยาว</b>	<b>162,489</b>	<b>64.0</b>	<b>177,778</b>	<b>66.0</b>	<b>-15,289</b>	<b>-8.6</b>
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	23,169	9.1	18,175	6.7	+4,994	+27.5
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>253,878</b>	<b>100.0</b>	<b>269,545</b>	<b>100.0</b>	<b>-15,667</b>	<b>-5.8</b>

หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 21,338 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 26.9 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวน 68,220 ล้านบาท ลดลงจาก ณ 31 ธันวาคม 2558 จำนวน 5,372 ล้านบาท (7.3%) สาเหตุหลักเกิดจากเงินกู้ระยะสั้นลดลง 2,594 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายค้ำจ่ายลดลง 4,066 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจาก ค่าชดเชยการบริหารความเสี่ยงน้ำมันค้ำจ่าย และเงินชดเชยสำหรับพนักงานที่เข้าโครงการ MSP ค้ำจ่าย ณ สิ้นปี 2558

หนี้สินระยะยาว (รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 21,338 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 64.0 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 162,489 ล้านบาท ลดลง 15,289 ล้านบาท (8.6%) ทั้งนี้ การอ่อนค่าของ เงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุล JPY ณ 30 กันยายน 2559 เปรียบเทียบกับ ณ วันสิ้นงวดของปี 2558 ถึงแม้ว่าจะแข็งค่าขึ้นเมื่อเทียบกับเงินสกุล EUR และ USD ทำให้หนี้สินระยะยาวเมื่อคิดเป็นเงินบาทมีจำนวนเพิ่มขึ้น ดังนั้น หากไม่รวมผลของการปรับอัตราแลกเปลี่ยนเงินจำนวน 488 ล้านบาท หนี้สินระยะยาวจะลดลงจำนวน 15,777 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว และหุ้นกู้ที่ถึงกำหนดชำระ

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 9.1 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวน 23,169 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4,994 ล้านบาท (27.5%) สาเหตุหลักเกิดจากประมาณการค่าใช้จ่ายค่าซ่อมแซมเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงาน ที่เกี่ยวข้องกับค่าซ่อมเครื่องบินตามสภาพการบินและเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องบิน ทั้งนี้บริษัทฯ สามารถนำ ค่าใช้จ่ายดังกล่าวไปขอคืนจากผู้ให้เช่าได้จากรายการเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่า (Maintenance Reserve)

ณ สิ้นไตรมาส 3 ของปี 2559 บริษัทฯ มีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) ลดลงจาก 5.8 เท่า ณ 31 ธันวาคม 2558 เป็น 5.2 เท่า

#### ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 30 กันยายน 2559 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 33,478 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2558 จำนวน 552 ล้านบาท (1.7%) เป็นผลมาจากผลกำไรจากการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัททยอยในงวดเก้าเดือนแรกของปี 2559 ส่งผลให้อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity) เพิ่มขึ้นจากติดลบ 58.9% ในงวดเก้าเดือนแรกของปี 2558 เป็น 4.5% ในงวดเก้าเดือนแรกของปี 2559

#### 4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

สถานการณ์ของอุตสาหกรรมการบินในช่วงไตรมาส 4 ของปี 2559 คาดการณ์ว่ามีการเติบโตเพียงเล็กน้อย ตามสภาพเศรษฐกิจโลกที่เริ่มฟื้นตัวแต่ยังคงมีปัจจัยที่อาจส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจโลกได้แก่ เศรษฐกิจจีน ประกอบกับ ผลจาก Brexit (British Exist) ที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของทั้งสหราชอาณาจักร และยุโรป และจะมีผลกระทบต่อตลาดการเงิน รวมทั้งความเสี่ยงจากการก่อการร้ายทำให้พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวเปลี่ยนแปลงไปโดยหลีกเลี่ยงการเดินทางในภูมิภาคที่มีความเสี่ยง ในขณะที่ปัจจัยบวกจากราคาน้ำมันที่คาดว่าจะอยู่ในระดับต่ำแต่มีการปรับตัวสูงขึ้น

ในส่วนของการดำเนินงานตามแผนปฏิรูปบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในช่วงต่อไป บริษัทฯ มีแผนที่สำคัญดำเนินการต่อเนื่อง โดยสรุปการดำเนินงานที่สำคัญได้ดังนี้

- การขยายเครือข่ายเส้นทางบิน (Network Expansion) ด้วยการเปิดเส้นทางบินใหม่สู่เมืองเตหะราน ประเทศอิหร่าน สัปดาห์ละ 4 เที่ยวบิน เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2559 และมีแผนเปิดเส้นทางบินตรงจากภูเก็ตไปยังแฟรงก์เฟิร์ต รวมถึงกลับไปทำการบินในเส้นทางมอสโก โดยจะเริ่มในวันที่ 16 พฤศจิกายน และ 15 ธันวาคม 2559 ตามลำดับ นอกจากนี้ยังเพิ่มความถี่ในเส้นทางยุโรป เช่น ลอนดอน บรัสเซลส์ และออสโล ในวันที่ 30 ตุลาคม 2559 พร้อมขยายเส้นทางบินในภูมิภาคอาเซียน โดยใช้สายการบินไทยสมายล์ เป็นเครื่องมือสำคัญเพื่อรองรับการเดินทางเชื่อมต่อของผู้โดยสารการบินไทยจากฐานการบินหลัก ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- การเพิ่มศักยภาพฝูงบินด้วยเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 XWB ซึ่งได้รับมอบลำแรกไปเมื่อวันที่ 29 สิงหาคม 2559 และจะทยอยรับอีก 11 ลำที่เหลือ โดยจะรับมอบในไตรมาส 4 ของปีนี้ 1 ลำ โดยมีแผนนำมาใช้บินในเส้นทางบินข้ามทวีปเป็นหลัก
- การเปิดรับพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินรุ่นใหม่ (รุ่น TQV 2016) จำนวน 565 อัตรา เพื่อรองรับการเติบโตที่เพิ่มขึ้น และเพื่อเป็นการทดแทนอัตรากำลังที่ขาดไปของพนักงานต้อนรับฯ ที่เข้าร่วมโครงการ MSP และเกษียณอายุการทำงาน โดยชุดแรกจะพร้อมเข้ามาปฏิบัติงานในเดือน พฤศจิกายน 2559 ซึ่งคาดว่าจะครบเต็มอัตราในกลางปีหน้า
- ด้านการพาณิชย์ โดยมุ่งเน้นการปรับปรุงกระบวนการด้านการขายบัตรโดยสาร เช่น การปรับปรุงกระบวนการจัดทำราคาขายสำหรับเที่ยวบินที่มีการเชื่อมต่อกับสายการบินพันธมิตร การปรับปรุงระบบบริหารราคาขาย (Fare Management System) การปรับปรุงการขายและการจัดจำหน่ายผ่านเว็บไซต์ และการบริหารตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสาร ซึ่งคาดว่าจะนำมาใช้ได้อย่างเป็นรูปธรรมในไตรมาส 4 ของปีนี้
- การปรับปรุงประสิทธิภาพในการให้บริการทั้งในชั้นธุรกิจ และชั้นประหยัดต่อเนื่อง

## 5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

	ม.ค.-ก.ย.		
	2559	2558	
<b>อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)</b>			
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.76	0.85
<b>อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร (Profitability Ratio)</b>			
อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน	ร้อยละ	3.36	(3.29)
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ	ร้อยละ	1.11	(13.12)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	4.53	(58.88)
<b>อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)</b>			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	1.49	(4.84)
<b>อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)</b>			
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)	เท่า	5.21	9.97
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Total Debt to Equity)	เท่า	7.58	13.88
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	5.09	2.38

### ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

#### อัตราส่วนสภาพคล่อง

= สินทรัพย์หมุนเวียน (ไม่รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย) / หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้)

#### อัตรากำไร(ขาดทุน) จากการดำเนินงาน

= กำไร(ขาดทุน) จากการดำเนินงาน/รายได้รวม(ไม่รวมอัตราแลกเปลี่ยน)

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

= กำไร(ขาดทุน)สุทธิ / รายได้รวม(ไม่รวมอัตราแลกเปลี่ยน)

#### อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity)

= กำไร(ขาดทุน)สุทธิ / ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย

#### อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Total Asset)

= กำไร(ขาดทุน)ก่อนหักดอกเบี้ยและภาษี / สินทรัพย์รวมเฉลี่ย

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

= (เงินกู้ยืมระยะสั้น+หนี้สินระยะยาวรวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) / ส่วนของผู้ถือหุ้น

#### อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Total Debt to Equity)

= หนี้สินรวม / ส่วนของผู้ถือหุ้น

#### อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย

= EBITDA / ดอกเบี้ยจ่าย