

ส่วนที่ 3

ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

13. ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป

		งบการเงินรวม		
		ปี 2557	ปี 2556	ปี 2555
งบกำไรขาดทุน				
รายได้รวม *	(ล้านบาท)	203,889	207,711	216,743
ค่าใช้จ่ายรวม	(ล้านบาท)	220,627	220,640	209,639
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	(ล้านบาท)	(16,738)	(12,929)	7,104
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(ล้านบาท)	(15,612)	(12,047)	6,229
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	(ล้านบาท)	(15,573)	(12,000)	6,510
งบดุล				
รวม สินทรัพย์	(ล้านบาท)	307,267	307,085	304,096
รวมหนี้สิน	(ล้านบาท)	265,971	250,166	234,278
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	(ล้านบาท)	41,296	56,919	69,818
หุ้น				
จำนวนหุ้นสามัญที่ออกและชำระแล้ว	(ล้านหุ้น)	2,182.77	2,182.77	2,182.77
มูลค่าหุ้นที่ตราไว้	(บาท)	10.00	10.00	10.00
กำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อหุ้น	(บาท)	(7.15)	(5.52)	2.85
เงินปันผลจ่ายต่อหุ้น	(บาท)	-	-	0.50
อัตราส่วนทางการเงิน				
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อรายได้รวม	(ร้อยละ)	(7.6)	(5.8)	3.0
อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวม ⁽¹⁾	(ร้อยละ)	(3.5)	(2.3)	4.5
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ⁽²⁾	(ร้อยละ)	(31.7)	(19.0)	9.8
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ⁽³⁾	(เท่า)	4.7	3.1	2.3

หมายเหตุ :

มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 19 ผลประโยชน์ของพนักงานถือปฏิบัติกับงบการเงินสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2554 เป็นต้นไป

(1) อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ เท่ากับ กำไรก่อนหักดอกเบี้ยและภาษี/สินทรัพย์รวมเฉลี่ย

(2) อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เท่ากับ กำไรสุทธิ/ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย

(3) อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เท่ากับ (เงินกู้ยืมระยะสั้น+เงินกู้ยืมระยะยาวรวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)/ส่วนของผู้ถือหุ้น

* รายได้รวม รวมผลกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

ตารางสรุปงบการเงินรวมสำหรับระยะ 3 ปีที่ผ่านมา

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปี 2557	ปี 2556	ปี 2555
งบกำไรขาดทุน :			
ค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกิน	154,881	172,335	173,458
ค่าระวางขนส่ง	22,848	23,554	25,857
ค่าไปรษณีย์ภัณฑ์	753	961	907
กิจการอื่นๆ	9,885	9,487	8,901
ดอกเบี้ยรับและรายได้อื่น	2,899	5,269	4,407
รวมรายได้	191,266	211,606	213,530
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	79,231	80,525	80,179
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน*	31,274	33,109	32,087
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน	42,140	41,182	39,628
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	20,535	20,026	20,524
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	6,593	4,699	4,552
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	8,257	9,625	9,530
ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด	8,920	9,496	6,833
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	493	629	893
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบินและสินทรัพย์	6,342	5,426	771
ค่าใช้จ่ายอื่น	10,846	10,702	9,169
ดอกเบี้ยจ่ายและค่าใช้จ่ายอื่นๆ	(6,627)	9,116	2,260
รวมค่าใช้จ่าย	208,004	224,535	206,426
กำไร (ขาดทุน) ก่อนหักภาษีเงินได้	(16,738)	(12,929)	7,104
ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้สุทธิ	(1,165)	(929)	594
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย	39	47	281
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	(15,612)	(12,047)	6,229
จำนวนหุ้นที่ออกและเรียกชำระแล้ว (ล้านหุ้น)	2,183	2,183	2,183
กำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อหุ้น (บาท)	(7.15)	(5.52)	2.85

หมายเหตุ :

มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 19 ผลประโยชน์ของพนักงานถือปฏิบัติกับงบการเงินสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2554

เป็นต้นไป

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปี 2557	ปี 2556	ปี 2555
งบกระแสเงินสด :			
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลง ในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	8,240	24,798	30,693
เงินสดสุทธิได้มาในกิจกรรมดำเนินงาน	6,019	25,734	31,163
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์	(8,566)	(29,163)	(18,597)
เงินสดรับจากการจำหน่ายสินทรัพย์	864	557	183
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(6,122)	(27,220)	(14,764)
เงินสดรับ (จ่าย) จากเงินกู้ระยะสั้น	23,300	-	-
เงินสดรับ (จ่าย) จากหุ้นกู้	3,480	6,443	6,830
เงินสดรับ (จ่าย) จากเงินกู้ยืมระยะยาว	(8,962)	(7,399)	(13,280)
เงินสดสุทธิได้มา (ใช้ไป) ในกิจกรรมจัดหาเงิน	12,199	(7,364)	(12,426)
EBITDAR ⁽¹⁾	10,182	27,174	35,574
EBITDAR ต่อหุ้น (บาท)	5.82	12.84	16.66

หมายเหตุ :

มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 19 ผลประโยชน์ของพนักงานถือปฏิบัติกับงบการเงินสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2554 เป็นต้นไป

⁽¹⁾ EBITDAR เท่ากับ EBITDA + ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่

EBITDA หมายถึง รายได้-ค่าใช้จ่าย(ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย กำไร(ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน และผล
ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปี 2557	ปี 2556	ปี 2555
งบดุล :			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	23,347	11,757	20,048
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	64,285	58,485	71,611
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิ	224,021	231,449	218,568
รวมสินทรัพย์	307,267	307,085	304,096
รวมหนี้สินหมุนเวียน	102,109	82,369	82,683
หนี้สินระยะยาว	146,875	151,550	134,741
รวมหนี้สิน	265,971	250,166	234,278
ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	21,828	21,828	21,828
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	41,296	56,919	69,818

หมายเหตุ :

มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 19 ผลประโยชน์ของพนักงานถือปฏิบัติกับงบการเงินสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2554
เป็นต้นไป และปี 2553 ได้รับผลกระทบที่เกิดจากการนำมาตรฐานการบัญชีที่ออกมาใหม่มาใช้เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบกันได้

อัตราส่วนทางการเงินสำหรับระยะ 3 ปีที่ผ่านมา

รายการ	ปี 2557	ปี 2556	ปี 2555
อัตราส่วนสภาพคล่อง :			
อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า) ⁽¹⁾	1.11	1.58	2.05
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว (เท่า)	0.36	0.33	0.45
อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด (เท่า)	0.07	0.32	0.41
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า (เท่า)	12.82	12.48	11.69
ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย (วัน)	28.08	28.85	30.80
อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ (เท่า)	24.14	22.18	21.54
ระยะเวลาขายสินค้าเฉลี่ย (วัน)	14.91	16.23	16.71
อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้ (เท่า)	30.37	31.42	27.85
ระยะเวลาชำระหนี้ (วัน)	11.85	11.46	12.93
Cash Cycle (วัน)	31.14	33.62	34.59
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร :			
อัตรากำไรขั้นต้น (%)	10.82	17.72	20.21
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน (%) ⁽²⁾	(9.66)	(1.40)	2.94
อัตรารายได้อื่น (%)	1.28	1.76	1.09
อัตราส่วนเงินสดต่อการทำกำไร (%)	-33.07	-1031.68	483.18
อัตรากำไรสุทธิ (%) ⁽³⁾	(8.14)	(5.67)	3.05
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (%) ⁽⁴⁾	(31.71)	(19.04)	9.76
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน :			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (%) ⁽⁵⁾	(3.47)	(2.25)	4.48
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร (%)	2.16	3.55	12.63
อัตรากำไรของสินทรัพย์ (เท่า)	0.66	0.69	0.74
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน :			
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า) ⁽⁶⁾	4.65	3.10	2.27
อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย (เท่า) ⁽⁷⁾	0.59	3.71	5.32
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (เท่า) ⁽⁸⁾	0.32	0.87	1.43
อัตรากำไรจ่ายปันผล (%)	-	-	17.52

หมายเหตุ :

มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 19 ผลประโยชน์ของพนักงานถือปฏิบัติกับการเงินสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2554 เป็นต้นไป

- (1) อัตราส่วนสภาพคล่อง เท่ากับ สินทรัพย์หมุนเวียน / หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี และรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้)
- (2) อัตรากำไรจากการดำเนินงาน เท่ากับ (รายได้จากการขายและให้บริการ - ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน) / รายได้จากการขายและให้บริการ
- (3) อัตรากำไรสุทธิ เท่ากับ กำไรสุทธิ / รายได้จากการขายและให้บริการ
- (4) อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เท่ากับ กำไรสุทธิ / ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย
- (5) อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ เท่ากับ กำไรก่อนหักดอกเบี้ยและภาษี / สินทรัพย์รวมเฉลี่ย
- (6) อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เท่ากับ (เงินกู้ยืมระยะสั้น+เงินกู้ยืมระยะยาวรวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)/ส่วนของผู้ถือหุ้น
- (7) อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย เท่ากับ กำไรก่อนหักดอกเบี้ยและภาษี กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยน ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย(EBITDA) / ดอกเบี้ยจ่ายเครื่องบินและอะไหล่
- (8) อัตราส่วนความสามารถในการชำระภาระผูกพันเท่ากับ EBITDA / (การชำระหนี้สินระยะยาว + ดอกเบี้ยจ่าย + ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่)

ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ

ตารางต่อไปนี้แสดงการเปรียบเทียบรายได้และค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ โดยเทียบเป็นอัตราร้อยละของยอดขายรายได้จากการขายหรือการให้บริการในรอบระยะเวลาบัญชี 3 ปีที่ผ่านมา

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปี 2557	ปี 2556	ปี 2555
รายได้			
รายได้จากค่าโดยสาร			
ในภูมิภาค	32.37	32.32	31.24
ระหว่างทวีป	26.49	26.57	25.69
ในประเทศ	5.18	6.94	10.85
เที่ยวบินไม่ประจำ	0.18	0.22	0.36
รายได้ค่าน้ำหนักส่วนเกิน	0.17	0.21	0.25
ค่าธรรมเนียมส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์	8.62	8.03	8.81
รายได้จากกิจกรรมอื่นๆ	5.25	4.60	4.26
ค่าเงินประกันภัยและค่าธรรมเนียมน้ำมัน เรียกเก็บจากผู้โดยสาร	21.74	21.11	18.54
รวมรายได้จากการขายหรือการให้บริการ	100.00	100.00	100.00
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน			
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	42.06	39.03	38.34
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน*	16.60	16.05	15.34
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน	22.37	19.96	18.95
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	10.90	9.70	9.81
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	3.50	2.28	2.18
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	4.38	4.66	4.56
ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด	4.74	4.60	3.27
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	0.26	0.30	0.43
ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น	4.85	4.64	4.00
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	109.66	101.22	96.88
กำไรจากการดำเนินงาน	(9.66)	(1.22)	3.12
กำไรสุทธิ	(8.29)	(5.84)	2.98

หมายเหตุ : มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 19 ผลประโยชน์ของพนักงานถือปฏิบัติกับงบการเงินสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2554 เป็นต้นไป

ผลการดำเนินงานในรอบ 5 ปี

		ปี 2557	ปี 2556	ปี 2555	ปี 2554	ปี 2553
จำนวนเครื่องบิน	(ลำ)	102	100	95	89	90
จำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง/ปี)	370,309	384,069	364,536	355,815	341,165
ปริมาณการผลิต	(ล้านตัน-กม.)	12,346	12,728	12,023	11,987	11,516
ปริมาณการขนส่ง	(ล้านตัน-กม.)	7,709	8,388	8,230	7,836	7,997
อัตราส่วนการบรรทุก	(ร้อยละ)	62.4	65.9	68.4	65.4	69.4
จำนวนผู้โดยสาร	(พันคน)	19,096	21,510	20,615	18,398	18,165
ปริมาณที่นั่ง	(ล้านที่นั่ง-กม.)	82,969	85,655	79,231	78,533	75,600
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กม.)	57,194	63,479	60,679	55,267	55,676
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร	(ร้อยละ)	68.9	74.1	76.6	70.4	73.6
ปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กม.)	4,869	5,019	4,892	4,919	4,708
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กม.)	2,458	2,565	2,653	2,766	2,895
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ร้อยละ)	50.5	51.1	54.2	56.2	61.5
จำนวนพนักงาน	(คน)	24,952	25,323	25,412	25,848	25,884
กำไร(ขาดทุน)ก่อนหักภาษีเงินได้	(ล้านบาท)	(16,738)	(12,929)	7,104	(7,917)	16,657

นิยามศัพท์ทางการบิน

- ปริมาณการผลิตรวมคิดเป็น ตัน-กิโลเมตร คือ ะวางบรรทุกของเครื่องบิน คูณ ระยะทางบิน
- ปริมาณการขนส่งรวมคิดเป็น ตัน-กิโลเมตร คือ น้ำหนักผู้โดยสาร สัมภาระเกินพิกัด พสดุ และไปรษณียภัณฑ์ คูณ ระยะทางที่ขนส่ง
- อัตราส่วนการบรรทุก คือ ปริมาณการขนส่ง เทียบเป็นร้อยละของปริมาณการผลิต
- ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารคิดเป็น ที่นั่ง-กิโลเมตร คือ จำนวนที่นั่งผู้โดยสาร คูณ ระยะทางบิน
- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารคิดเป็น คน-กิโลเมตร คือ จำนวนผู้โดยสาร คูณ ระยะทางที่ขนส่ง
- อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร คือ ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร เทียบเป็นร้อยละของปริมาณที่นั่ง
- ปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์คิดเป็น ตัน-กิโลเมตร คือ ะวางบรรทุกพัสดุภัณฑ์ คูณ ระยะทางบิน
- ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์คิดเป็น ตัน-กิโลเมตร คือ น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ที่ทำการขนส่ง คูณ ระยะทางที่ขนส่ง
- อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ คือ ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ เทียบเป็นร้อยละของปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์
- ะวางบรรทุกของเครื่องบิน คือ ปริมาณน้ำหนักสูงสุดซึ่งเครื่องบินสามารถบรรทุกได้ น้ำหนักในที่นี้ หมายถึง น้ำหนักผู้โดยสาร สัมภาระเกินพิกัด พสดุและไปรษณียภัณฑ์

14. การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

1. บทสรุปผู้บริหาร

ภาพรวมของอุตสาหกรรมการบินโลกในปี 2557 มีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง จากข้อมูลสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) เปิดเผยสถิติด้านการขนส่งทางอากาศของปี 2557 มีปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร เพิ่มขึ้นจากปี 2556 ร้อยละ 5.9 และปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.5 เนื่องจากการขยายตัวของเศรษฐกิจโลก และการฟื้นตัวของการค้าโลก โดยได้คาดการณ์ผลกำไรสุทธิในปี 2557 ของอุตสาหกรรมการบินโลกจะอยู่ที่ 1.99 หมื่นล้านเหรียญสหรัฐ มากกว่าปีก่อนซึ่งมีกำไรสุทธิอยู่ที่ 1.06 หมื่นล้านเหรียญสหรัฐ

ทั้งนี้ ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกซึ่งเป็นภูมิภาคที่มีการเดินทางทางอากาศมากที่สุดในโลก มีปริมาณการขนส่งผู้โดยสารในปี 2557 เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.7 โดยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงกว่าคือร้อยละ 6.0 และมีอุปสงค์ด้านการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นหลังจากที่ลดลงต่อเนื่องเป็นเวลาดำเนินการ 3 ปี

อย่างไรก็ตาม อุตสาหกรรมการบินของไทยในปี 2557 กลับมีทิศทางตรงกันข้ามเนื่องจากได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ความไม่สงบทางการเมืองในช่วงครึ่งปีแรกทำให้นักท่องเที่ยวลดลง จากสถิติจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมืองครึ่งปีแรกลดลงจากช่วงเวลาเดียวกันของปี 2556 ถึงร้อยละ 18.6 โดยภาพรวมทั้งปีมีนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าประเทศลดลงร้อยละ 11.3

ปี 2557 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย ได้รับผลกระทบจากความไม่สงบทางการเมืองในกรุงเทพฯ ที่ยืดเยื้อมาตั้งแต่ปลายปี 2556 และทวีความรุนแรงขึ้นในช่วงไตรมาส 1 ซึ่งปกติเป็นฤดูกาลท่องเที่ยว กลับมีจำนวนผู้โดยสารลดลงจากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนถึงร้อยละ 15.3 เนื่องจากนักท่องเที่ยวที่ลดลงอย่างมากในเส้นทางภูมิภาคเอเชีย โดยเฉพาะในตลาดหลัก เช่น จีน ญี่ปุ่น และเกาหลี ส่งผลให้ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ลดลงร้อยละ 12.6 และมีผลประกอบการขาดทุนในขณะไตรมาส 1 ส่วนใหญ่สามารถทำกำไรก่อนหักดี นอกจากนั้นถึงแม้ในไตรมาส 2 สถานการณ์ทางการเมืองได้คลี่คลายลง แต่จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมืองยังลดลงจากไตรมาสเดียวกันปีก่อนถึง ร้อยละ 22.6 ส่งผลให้บริษัทฯ มีปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ลดลงร้อยละ 14.3 โดยมีผลประกอบการช่วง 6 เดือนแรกของปี 2557 ขาดทุนสุทธิ 10,274 ล้านบาท

บริษัทฯ จึงได้มีการทบทวนแผนยุทธศาสตร์ และพัฒนาแผนแก้ไขปัญหาระยะด่วน ซึ่งได้รับการอนุมัติในหลักการจากคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2557 มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อกำหนดแนวทางแก้ไขปัญหาด้านการเงินและสภาพคล่องทางการเงินของบริษัทฯ สำหรับปี 2557 โดยมีแผนเพิ่มรายได้และลดรายจ่ายครั้งใหญ่ให้เป็นไปตามเป้าหมายที่วางไว้ และมีการติดตามผลและประเมินสถานการณ์เป็นประจำทุกเดือน อย่างไรก็ตาม ในช่วง 6 เดือนหลังของปี 2557 เศรษฐกิจโลกฟื้นตัวในอัตราที่ต่ำกว่าที่คาดการณ์ นอกจากนั้น อุตสาหกรรมการบินทั่วโลกยังต้องเผชิญกับปัจจัยเสี่ยงต่างๆ เช่น ความเสี่ยงจากการแพร่กระจายของเชื้อไวรัสอีโบลา ความเสี่ยงจากภัยคุกคามเครื่องบินพาณิชย์ จากกรณีเครื่องบินของสายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ถูกยิงตกในยูเครน ซึ่งมีผลต่อความต้องการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวและความเชื่อมั่นในการเดินทางด้วยเครื่องบิน ทำให้ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารในครึ่งปีหลังของปี 2557 ถึงแม้จะปรับตัวดี

ขึ้นกว่าครึ่งปีแรก แต่ยังคงต่ำกว่าครึ่งปีหลังของปี 2556 ร้อยละ 6.4 เป็นผลให้บริษัทฯ ไม่สามารถเพิ่มรายได้ตามเป้าหมายที่วางไว้ ขณะที่การลดค่าใช้จ่ายทำได้ใกล้เคียงกับเป้าหมาย

ผลกระทบจากสถานการณ์ทางการเมืองในประเทศ และการแข่งขันที่รุนแรงดังกล่าว ทำให้ปี 2557 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีจำนวนผู้โดยสารลดลงจากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 11.2 ถึงแม้ว่าบริษัทฯ ได้มีการปรับลดเที่ยวบินให้สอดคล้องกับปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารที่ลดลงแล้วก็ตาม โดยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) ลดลงร้อยละ 3.1 แต่ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ลดลงในอัตราที่สูงถึงร้อยละ 9.9 อัตราการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ยร้อยละ 68.9 ลดลงจากปี 2556 ซึ่งเฉลี่ยร้อยละ 74.1 ส่วนด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศที่ถึงแม้มีปัจจัยบวกจากเศรษฐกิจโลกฟื้นตัว และมีการเพิ่มฐานการผลิตในประเทศต่างๆ แต่เป็นการขยายตัวในประเทศที่บริษัทฯ ไม่ได้ทำการบินหรือในประเทศที่มีการลดเที่ยวบินเนื่องจากมีผู้โดยสารลดลง ประกอบกับการแข่งขันรุนแรงเนื่องจากการเพิ่มระวางบรรทุกของสายการบินต่างๆ ส่งผลให้ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ลดลงร้อยละ 3.0 ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ลดลงร้อยละ 4.2 โดยมีอัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์เฉลี่ย 50.5 ลดลงจากปีก่อนซึ่งเฉลี่ยเท่ากับ 51.1 ทำให้รายได้จากการขายหรือการให้บริการลดลงถึง 17,969 ล้านบาท หรือร้อยละ 8.7 และมีผลขาดทุนก่อนกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน ภาษีเงินได้ และผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ จำนวน 23,019 ล้านบาท ขาดทุนเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 19,411 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม ปีนี้บริษัทฯ มีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจำนวน 12,623 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 3,895 ล้านบาท และมีผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน จำนวน 6,342 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 916 ล้านบาท เป็นผลให้ปี 2557 บริษัทฯ และบริษัทย่อย ขาดทุนสุทธิ 15,573 ล้านบาท ขาดทุนสูงกว่าปีก่อนจำนวน 3,573 ล้านบาท หรือร้อยละ 29.8 โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทฯ ใหญ่ จำนวน 15,612 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 7.15 บาท เปรียบเทียบกับปีก่อนซึ่งขาดทุนต่อหุ้น 5.52 บาท

ทั้งนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีผลกำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน (EBITDA) จำนวน 3,589 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 18,885 ล้านบาท หรือร้อยละ 84.0 โดยมี EBITDA Margin ร้อยละ 1.9 ลดลงจากปีก่อนที่เท่ากับร้อยละ 10.6

จากการที่บริษัทฯ ประสบกับภาวะขาดทุนอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ ได้จัดทำแผนปฏิรูปองค์กรใหม่ทั้งระบบ เน้นการปรับปรุงกระบวนการทำงานที่มีความซับซ้อน ไม่สามารถตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงและโอกาสทางธุรกิจได้อย่างทันท่วงที ให้มีประสิทธิภาพ รวดเร็ว ภายใต้ความประหยัดในการลงทุน เพื่อให้บริษัทฯ หยุดการขาดทุน กลับมามีความมั่นคงทางการเงิน มีกำไรตามเป้าหมาย เป็นสายการบินที่แข่งขันได้และให้บริการเป็นที่พึงพอใจของลูกค้า อยู่ในระดับแนวหน้าของสายการบินระดับโลก ประกอบด้วยการดำเนินการ 6 ด้าน ได้แก่ การปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางบิน การปรับปรุงฝูงบิน การพาณิชย์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการหารายได้ การปรับปรุงการปฏิบัติการและต้นทุน การปรับปรุงโครงสร้างองค์กร และการจัดการกลุ่มธุรกิจอย่างเป็นระบบ ซึ่งได้รับความเห็นชอบให้ดำเนินการตามแผนจากคณะกรรมการนโยบายและกำกับดูแลรัฐวิสาหกิจ (คนร.) เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2558 แล้ว

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานปี 2557

งบการเงินรวมของปี 2557 ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อย 5 บริษัท ได้แก่ 1) บริษัท ไทย-อะมาติอุสเซอร์วิสอีสต์เอเชีย จำกัด 2) บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด 3) บริษัท ไทยไฟล์ท์เทรนนิ่ง จำกัด 4) บริษัท ทัวร์เอ็องหลวง จำกัด และ 5) บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

ทั้งนี้ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ซึ่งถือหุ้นโดยบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ร้อยละ 100 ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ (Airline Operator License: AOL) เมื่อวันที่ 10 มกราคม 2557 ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Airline Operator Certificate: AOC) เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2557 และรหัส

สายการบิน (Airline Designator Code) จาก IATA เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2557 เปิดดำเนินการธุรกิจเมื่อวันที่ 10 เมษายน 2557 ทำการบินด้วยรหัสการบิน “WE” โดยในช่วงที่เริ่มทำการบินจนถึงปลายเดือนตุลาคม 2557 ซึ่งเป็นช่วงที่ระบบจัดจำหน่ายและบริการลูกค้า (Distribution and Passenger Service System: DPS) ของบริษัท ไทยสมายล์ แอร์เวย์ จำกัด ยังไม่แล้วเสร็จ ได้ทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) จัดจำหน่ายผ่านระบบการขายและสำรองที่นั่งของการบินไทยทั้งหมด โดยสายการบินไทยสมายล์เป็นผู้ทำการปฏิบัติการบิน (Operating Carrier) คิดค่าเช่าเหมาแบบ Block Seat ทั้งลำ

ปัจจุบันสายการบินไทยสมายล์ ให้บริการในเส้นทางจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไปยัง เชียงราย หาดใหญ่ กระบี่ อุบลราชธานี อุดรธานี สุราษฎร์ธานี และมาเก๊า และเส้นทางจากท่าอากาศยานดอนเมืองไปยังเชียงใหม่ ขอนแก่น และภูเก็ต และเส้นทางข้ามภาคเชียงใหม่-ภูเก็ต เพื่ออำนวยความสะดวกเพิ่มทางเลือกให้ผู้โดยสารที่ใช้บริการเที่ยวบินภายในประเทศเพิ่มขึ้น

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) – งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.			
	2557	2556	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้จากการขายหรือการให้บริการ	188,367	206,336	-17,969	-8.7
รายได้อื่น	2,899	5,269	-2,370	-45.0
รายได้รวม	191,266	211,605	-20,339	-9.6
หัก ค่าใช้จ่ายรวม	208,212	209,156	-944	-0.5
ต้นทุนทางการเงิน	6,073	6,057	+16	+0.3
ขาดทุนก่อนอัตราแลกเปลี่ยนฯ ภาษีเงินได้ และด้อยค่า	(23,019)	(3,608)	-19,411	-538.0
หัก ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน	6,342	5,426	+916	+16.9
บวก กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	12,623	(3,895)	+16,518	+424.1
กำไร(ขาดทุน)ก่อนภาษีเงินได้	(16,738)	(12,929)	-3,809	-29.5
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	(15,573)	(12,000)	-3,573	-29.8
กำไร(ขาดทุน)สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(15,612)	(12,047)	-3,565	-29.6
กำไร(ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	(7.15)	(5.52)	-1.63	-29.5
EBITDA (ล้านบาท)	3,589	22,474	-18,885	-84.0
EBITDA ต่อรายได้รวม (%)	1.9	10.6	-8.7	
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิต่อรายได้รวม (%)	(8.1)	(5.7)	-2.4	

หมายเหตุ : ค่าใช้จ่ายรวม ไม่รวมผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน

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

ตารางแสดงข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ (Operating Performance) การบินไทย และสายการบินไทยสมายล์แอร์เวย์

		ม.ค.-ธ.ค.		อัตรา
		2557	2556	เปลี่ยนแปลง
ปริมาณการผลิตรวม	(ล้านต้น-กิโลเมตร)	12,346	12,728	-3.0%
ปริมาณการขนส่งรวม	(ล้านต้น-กิโลเมตร)	7,709	8,388	-8.1%
อัตราส่วนการบรรทุก	(%)	62.4	65.9	-3.5
รายได้รวมทั้งระบบเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ต้น-กม.)	22.83	23.05	-1.0%
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	19.10	21.51	-11.2%
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	82,969	85,655	-3.1%
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	57,194	63,479	-9.9%
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	68.9	74.1	-5.2
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-กม.)	2.66	2.65	+0.4%
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านต้น-กิโลเมตร)	4,869	5,019	-3.0%
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านต้น-กิโลเมตร)	2,458	2,565	-4.2%
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	50.5	51.1	-0.6
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	613,915	655,570	-6.4%
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ต้น-กม.)	9.22	9.18	+0.4%
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	370,309	384,069	-3.6%

รายได้

ในปี 2557 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้ (รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ) เป็นจำนวนทั้งสิ้น 203,889 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 3,821 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.8 โดยมีรายละเอียดของรายได้ดังนี้

ตารางแสดงรายได้ – งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.					
	2557	% ของ รายได้รวม	2556	% ของ รายได้รวม	เปลี่ยนแปลง	
					ล้านบาท	%
รายได้จากกิจการขนส่ง						
ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	154,881	76.0	172,335	83.0	-17,454	-10.1
ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	23,601	11.6	24,515	11.8	-914	-3.7
รวมรายได้จากกิจการขนส่ง	178,482	87.6	196,850	94.8	-18,368	-9.3
รายได้จากกิจการอื่น	9,885	4.8	9,486	4.6	+399	+4.2
รวมรายได้จากการขายหรือการให้บริการ	188,367	92.4	206,336	99.4	-17,969	-8.7
ดอกเบี้ยรับ	280	0.1	516	0.3	-236	-45.7
รายได้อื่น	2,619	1.3	3,733	1.8	-1,114	-29.8
รวมรายได้อื่น	2,899	1.4	4,249	2.1	-1,350	-31.8
ผลกำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยน						
เงินตราต่างประเทศ	12,623	6.2	(3,895)	(1.9)	+16,518	+424.1
กำไรจากรายการแทนการจำหน่าย	-	-	722	0.3	-722	-100.0
กำไรจากการเปลี่ยนสภาพเงินลงทุน	-	-	298	0.1	-298	-100.0
รวมรายได้	203,889	100.0	207,710	100.0	-3,821	-1.8

รายได้จากกิจการขนส่ง ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 87.6 ของรายได้รวม มีจำนวน 178,482 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 18,368 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.3

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน**

รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน 154,881 ล้านบาท ลดลง 17,454 ล้านบาท หรือร้อยละ 10.1 เป็นผลจากปริมาณการขนส่งผู้โดยสารที่ลดลงร้อยละ 9.9 คิดเป็นเงินประมาณ 16,700 ล้านบาท ในขณะที่รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) เฉลี่ยเท่ากับ 2.66 บาท เพิ่มขึ้น 0.01 บาท หรือร้อยละ 0.4 สาเหตุหลักเกิดจากการอ่อนค่าของเงินบาท เมื่อเทียบกับอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในปี 2556 ทำให้รายได้ต่อหน่วยเมื่อคิดเป็นเงินบาทเพิ่มขึ้นประมาณ 0.06 บาท หรือคิดเป็นเงินประมาณ 3,300 ล้านบาท ทั้งนี้หากไม่รวมผลของอัตราแลกเปลี่ยนรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยจะลดลง 0.05 บาท หรือร้อยละ 1.9 คิดเป็นเงินประมาณ 2,860 ล้านบาท โดยแบ่งรายได้ตามภูมิภาค ได้ดังนี้

ตารางแสดงข้อมูลรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน จำแนกตามภูมิภาค – งบการเงินรวม

หน่วย : ล้านบาท	2557	2556	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน				
ภูมิภาค	78,253	86,277	- 8,024	- 9.3
ข้ามทวีป	64,843	71,050	- 6,207	- 8.7
ภายในประเทศ	11,414	14,514	- 3,100	- 21.4
เที่ยวบินแบบไม่ประจำ	371	494	- 123	- 24.9
รวมรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	154,881	172,335	-17,454	- 10.1

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินในภูมิภาคเอเชีย มีจำนวน 78,253 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 8,024 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.3 โดยในปี 2557 บริษัทฯ ได้ปรับเส้นทางบินและกำลังการผลิตโดยยกเลิกเส้นทางบินที่รายได้ไม่คุ้มกับต้นทุนผันแปร เช่น เส้นทางกรุงเทพฯ-เซนต์ และปรับลดเที่ยวบินและการใช้เครื่องบินให้เหมาะสมกับความต้องการเดินทางของผู้โดยสารตามแผนการแก้ไขปัญหาเร่งด่วนของบริษัทฯ ทำให้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารลดลงร้อยละ 2.7 อย่างไรก็ตาม ผลจากการแข่งขันอย่างรุนแรง โดยเฉพาะเส้นทางสายใต้ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีสายการบินต้นทุนต่ำจำนวนมากทำการบินด้วยความถี่สูง และสายเหนือที่เพิ่มการให้บริการในระยะไกลโดยการจัดตั้ง Long-haul Low Cost Airline เช่น สายการบินไทยแอร์เอเชียเอ็กซ์ และสายการบินนกสกู๊ต ทำให้ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารลดลงต่ำกว่าปริมาณการผลิตที่ลดลงอย่างมาก โดยปริมาณการขนส่งผู้โดยสารลดลงจากปีก่อนร้อยละ 9.4 อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ยลดลงจากร้อยละ 74.3 ในปี 2556 เป็น 69.3 ในปี 2557

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินข้ามทวีป มีจำนวน 64,843 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 6,207 ล้านบาท หรือร้อยละ 8.7 โดยในปี 2557 บริษัทฯ ได้ปรับลดความถี่ในเส้นทางออสเตรเลีย เส้นทางยุโรปบางเส้นทาง และเส้นทางแอฟริกา เช่น เส้นทางกรุงเทพฯ-เพิร์ท กรุงเทพฯ-มาดริด กรุงเทพฯ-โจฮันเนสเบิร์ก เป็นต้น ทำให้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารลดลงร้อยละ 3.5 ในขณะที่ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารลดลงร้อยละ 10.3 เป็นผลให้อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ยลดลงจากร้อยละ 73.8 ในปี 2556 เป็น 68.7 ในปี 2557

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินในประเทศ มีจำนวน 11,414 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 3,100 ล้านบาท หรือร้อยละ 21.4 เป็นผลมาจากรายได้ต่อหน่วยลดลงโดยมีสาเหตุสำคัญจากการแข่งขันในตลาดจากสายการบินต้นทุนต่ำที่มีการลดราคาและแย่งส่วนแบ่งตลาด โดยพัฒนารูปแบบการให้บริการจาก point to point เป็นลักษณะเชื่อมโยงเครือข่ายระหว่างสายการบินภายในกลุ่มมากขึ้น โดยในปีนี้บริษัทฯ ให้สายการบินไทยสมายล์ทำการบินที่สนามบินดอนเมืองเพื่อเป็นทางเลือกให้ผู้โดยสาร และทำการบินทดแทนในบางเส้นทาง และปรับการใช้เครื่องบินให้เหมาะสมกับความต้องการเดินทาง โดยเส้นทางบินในประเทศมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารลดลงร้อยละ 1.6 ในขณะที่ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารลดลงร้อยละ 10.6 เป็นผลให้อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารลดลงจากร้อยละ 75.7 ในปี 2556 เหลือร้อยละ 68.7 ในปี 2557

• **รายได้ค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์**

รายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์ 23,601 ล้านบาท ลดลง 914 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.7 เป็นผลจากปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) ลดลงร้อยละ 4.2 คิดเป็นเงินประมาณ 1,000 ล้านบาท ในขณะที่รายได้จากพัสดุภัณฑ์ต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมันและค่าประกันภัย) เฉลี่ยเท่ากับ

9.22 บาท เพิ่มขึ้น 0.04 บาท หรือร้อยละ 0.4 สาเหตุสำคัญเนื่องจากการอ่อนค่าของเงินบาทโดยเฉพาะเมื่อเทียบกับเงินสกุลยูโร ประมาณ 0.28 บาท หรือคิดเป็นเงินประมาณ 690 ล้านบาท ทั้งนี้ หากไม่รวมผลของอัตราแลกเปลี่ยน รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วยจะลดลง 0.24 บาท หรือร้อยละ 2.6 คิดเป็นเงินประมาณ 600 ล้านบาท เนื่องจากการยกเลิกการเรียกเก็บค่าประกันภัยตั้งแต่เดือนเมษายน 2557 ประกอบกับรายได้ค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันลดลงตามราคาน้ำมัน

รายได้จากกิจการอื่น ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจ ได้แก่การบริการภาคพื้น ครีวการบิน และการบริการคลังสินค้า และรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่นๆ รวมจำนวน 9,885 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 399 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.2 สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากการให้บริการของฝ่ายช่างและคลังสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น ในขณะที่หน่วยธุรกิจอื่นมีรายได้ลดลงจากเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสารของสายการบินลูกค้าที่ลดลง

รายได้อื่น มีจำนวน 2,899 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน จำนวน 1,350 ล้านบาท หรือร้อยละ 31.8 สาเหตุหลักเกิดจาก

- ดอกเบี้ยรับ 280 ล้านบาท ลดลง 236 ล้านบาท หรือร้อยละ 45.7 เป็นผลจากเงินสดเฉลี่ยลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อน

- รายได้อื่น ๆ 2,619 ล้านบาท ลดลง 1,114 ล้านบาท หรือร้อยละ 29.8 สาเหตุหลักเนื่องจากในปีก่อนมีรายได้ที่ไม่เป็นปีนี้ ได้แก่

- รายได้จากค่าธรรมเนียมสนามบินที่เรียกเก็บกับผู้โดยสาร แต่สายการบินอื่นหรือประเทศที่บริษัทฯ ขนส่งผู้โดยสารไปไม่ได้เรียกเก็บมาเกินกว่า 3 ปี จำนวน 631 ล้านบาท

- รายได้ค่าปรับจากการส่งมอบเครื่องบิน A380-800 ลำช้าจำนวน 650 ล้านบาท

นอกจากนี้ในปีก่อนรับรู้ค่าสินไหมทดแทนที่ได้รับจากบริษัทประกันภัยจากเหตุการณ์อุทกภัยปี 2554 จำนวน 1,135 ล้านบาท ในขณะที่ปีนี้รับรู้จำนวน 165 ล้านบาท

อย่างไรก็ตามในปี 2557 บริษัทฯ รับรู้ค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทประกันภัยจากเหตุการณ์เครื่องบิน A330-300 ไกลออกนอกทางวิ่งเมื่อวันที่ 8 กันยายน 2556 เป็นเงินประมาณ 696 ล้านบาท และรับรู้เงินชดเชยจากการที่สำนักควบคุมความปลอดภัยทางอากาศของยุโรปเรียกตรวจสอบความปลอดภัยของเครื่องบิน A380-800 เนื่องจากตรวจพบรอยร้าวบริเวณปีกเครื่องบินทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถนำเครื่องบินดังกล่าวมาทำการบินได้ตามปกติ จำนวน 4 ลำ เป็นเงินประมาณ 314 ล้านบาท

กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 12,623 ล้านบาท ประกอบด้วยกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Gain) 10,521 ล้านบาท เกิดจากการปรับยอดเงินกู้คงเหลือที่เป็นเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวด และกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Gain) 2,102 ล้านบาท

ค่าใช้จ่าย

ในปี 2557 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวม 220,627 ล้านบาท ลดลง 12 ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ตารางแสดงค่าใช้จ่าย – งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.					
	2557	% ของ ค่าใช้จ่าย รวม	2556	% ของ ค่าใช้จ่าย รวม	เปลี่ยนแปลง	
					ล้านบาท	%
ค่าใช้จ่าย						
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	79,231	35.9	80,525	36.5	-1,294	-1.6
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	31,274	14.2	33,109	15.0	-1,835	-5.5
ค่าบริการการบิน	21,625	9.8	21,727	9.8	-102	-0.5
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	5,832	2.6	6,009	2.7	-177	-2.9
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	14,684	6.7	13,447	6.1	+1,237	+9.2
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	20,535	9.3	20,025	9.1	+510	+2.5
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	6,593	3.0	4,699	2.1	+1,894	+40.3
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	8,257	3.7	9,625	4.4	-1,368	-14.2
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	8,920	4.1	9,496	4.3	-576	-6.1
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	492	0.2	628	0.3	-136	-21.7
ค่าใช้จ่ายอื่น	10,846	4.9	10,702	4.9	+144	+1.3
ส่วนแบ่งขาดทุน (กำไร) จากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	(77)	-	(836)	(0.4)	+759	+90.8
รวมค่าใช้จ่าย (ไม่รวมด้อยค่าและต้นทุนทางการเงิน)	208,212	94.4	209,156	94.8	-944	-0.5
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน	6,342	2.9	5,426	2.5	+916	+16.9
ต้นทุนทางการเงิน	6,073	2.7	6,057	2.7	+16	+0.3
รวมค่าใช้จ่าย	220,627	100.0	220,639	100.0	-12	-

ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมด้อยค่าและต้นทุนทางการเงิน) จำนวน 208,212 ล้านบาท ลดลง 944 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.5 โดยมีค่าใช้จ่ายที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่

- ค่าน้ำมันเครื่องบิน 79,231 ล้านบาท ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 35.9 ของค่าใช้จ่ายรวม ลดลง 1,294 ล้านบาท หรือ ร้อยละ 1.6 สาเหตุหลักจากการลดปริมาณการผลิตทำให้ปริมาณการใช้น้ำมันลดลงร้อยละ 5.2 ประกอบกับราคาน้ำมันเฉลี่ยต่ำกว่าปีก่อนร้อยละ 6.1 แต่การอ่อนค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับดอลลาร์สหรัฐซึ่งทำให้ค่าน้ำมันเมื่อคิดเป็นเงินบาทเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 6.0 อย่างไรก็ตาม จากการที่ราคาน้ำมันลดลงทำให้มีค่าใช้จ่ายในการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน ประมาณ 281 ล้านบาท

- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายบุคลากร ผลประโยชน์พนักงาน ค่าตอบแทนผู้บริหาร และกรรมการ มีจำนวน 31,274 ล้านบาท ลดลง 1,835 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.5 สาเหตุหลักเกิดจากในปีก่อนมีการตั้งสำรองเงินรางวัลพิเศษ (Special Incentive) ให้กับพนักงานสำหรับผลการปฏิบัติงานปี 2556 ซึ่งไม่มีในปีนั้น นอกจากนั้น ค่าล่วงเวลาซึ่งต่ำกว่าปีก่อนจากการลดการผลิตและมาตรการลดค่าใช้จ่าย ค่าภาษีเงินได้ลดลงเนื่องจากรายได้

เฉลี่ยของพนักงานลดลง และเงินสมทบกองทุนบำเหน็จลดอย่างไรก็ตาม ในปี 2557 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายโครงการร่วมใจจากองค์กรสำหรับพนักงานที่มีปัญหาด้านสุขภาพจำนวน 70 คน เป็นเงินประมาณ 180 ล้านบาท

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน ประกอบด้วย ค่าบริการการบิน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ และค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป มีจำนวน 35,714 ล้านบาท ลดลง 1,647 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.4 สาเหตุหลักเนื่องจากการลดปริมาณการผลิต
- ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน 14,684 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,237 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.2 สาเหตุหลักเกิดจากการตั้งประมาณการค่าซ่อมบำรุงเครื่องบินก่อนการส่งมอบคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงานที่ครบกำหนดส่งมอบแล้วตามสัญญา ได้แก่ B737-400 จำนวน 3 ลำ และจะครบกำหนดในปี 2559 และ 2561 จำนวน 4 ลำ ได้แก่ B777-200 จำนวน 2 ลำ และ A330-300 จำนวน 2 ลำ รวมทั้งสิ้นประมาณ 2,080 ล้านบาท
- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย 20,535 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 510 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.5 เป็นผลมาจากการรับมอบเครื่องบินและเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงินในระหว่างปี 2556-2557 จำนวน 10 ลำ ถึงแม้ว่าจะมีเครื่องบินที่คิดค่าเสื่อมราคาเต็มจำนวนแล้วบางส่วน
- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ 6,593 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,894 ล้านบาท หรือร้อยละ 40.3 เนื่องจากรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงานเพิ่มขึ้นในระหว่างปี 2556-2557 จำนวน 21 ลำ อย่างไรก็ตามมีการส่งคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงานในปี 2556-2557 จำนวน 5 ลำ
- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา 8,920 ล้านบาท ลดลง 576 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.1 สาเหตุหลักจากยอดขายที่ลดลง มีผลให้ค่านายหน้าจากการขายบัตรโดยสาร และค่าสำรองที่นั่งลดลง ประกอบกับมาตรการลดค่าใช้จ่ายทำให้ค่าโฆษณาลดลง
- ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย 492 ล้านบาท ลดลง 136 ล้านบาทหรือร้อยละ 21.7เนื่องจากอัตราค่าเบี้ยประกันภัยลดลง
- ค่าใช้จ่ายอื่น จำนวน 10,846 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 144 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.3 มีสาเหตุสำคัญเนื่องจากขาดทุนจากการขายเครื่องบินรวม 4 ลำ ประกอบด้วย A300-600 จำนวน 1 ลำ และ B747-400 จำนวน 3 ลำ รวมประมาณ 688 ล้านบาท หากไม่รวมขาดทุนจากการขายเครื่องบิน ค่าใช้จ่ายอื่นต่ำกว่าปีก่อนประมาณ 544 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.1 ส่วนหนึ่งเนื่องจากผลการลดค่าใช้จ่ายตามแผนแก้ปัญหาเร่งด่วน

ผลขาดทุนจากการด้อยค่า 6,342 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 916 ล้านบาท หรือร้อยละ 16.9 ประกอบด้วย

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน 6,196 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,104 ล้านบาท โดยในปีนี้มี การตั้งสำรองด้อยค่าเครื่องบินจำนวน 19 ลำ ประกอบด้วย A300-600 8 ลำ A340-500 4 ลำ B747-400 1 ลำ B737-400 4 ลำ และ ATR72 2 ลำ ในขณะที่ปีก่อนมีการสำรองด้อยค่าเครื่องบิน 11 ลำ
- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์ 146 ล้านบาท ลดลง 188 ล้านบาท หรือร้อยละ 56.3 เนื่องจากมีการสำรองด้อยค่าอะไหล่ที่เสียหายและไม่สามารถซ่อมแซมได้ลดลงจากปีก่อน

ต้นทุนทางการเงิน 6,073 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 16 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.3 สาเหตุหลักเกิดจากเงินกู้ยืมระยะสั้นเพิ่มขึ้นจากปีก่อน ถึงแม้ว่าเงินกู้ยืมระยะยาว (หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน เงินกู้ยืมระยะยาว และหุ้นกู้) ณ 31 ธันวาคม 2557 เมื่อเทียบกับ ณ 31 ธันวาคม 2556 ลดลงจำนวน 7,798 ล้านบาท และอัตราดอกเบี้ยเฉลี่ยในปีนี้อาจต่ำกว่าปีก่อนก็ตาม

ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม 77 ล้านบาท ลดลง 759 ล้านบาท หรือร้อยละ 90.8 สาเหตุหลักเกิดจากการรับรู้ผลขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) จำนวน 161 ล้านบาทในขณะที่ปีก่อนได้กำไร 489 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังได้รับส่วนแบ่งกำไร/ขาดทุนจากบริษัทร่วมอื่นๆ โดยมีรายละเอียดดังนี้

- บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด กำไร 25 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 11 ล้านบาท
- บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเทล จำกัด กำไร 24 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2 ล้านบาท
- บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด กำไร 76 ล้านบาท ลดลง 9 ล้านบาท
- บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) กำไร 156 ล้านบาท ลดลง 33 ล้านบาท
- บริษัท โรงแรมรอยัลล่อคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) ขาดทุน 42 ล้านบาท จากปีก่อนที่มีกำไร 38 ล้านบาท

รายได้ภาษีเงินได้

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้ภาษีเงินได้ จำนวน 1,165 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการบันทึกผลกระทบต่อภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจากการตั้งสำรองด้อยค่าของเครื่องบินในปี

3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

รายจ่ายลงทุน

ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน - เฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.	
	2557	2556
เครื่องบิน	14,313	36,573
อื่นๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	1,404	1,515
รวม	15,717	38,088

ในปี 2557 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 15,717 ล้านบาท ดังนี้

- การลงทุนในเครื่องบิน จำนวน 14,313 ล้านบาท ประกอบด้วย รายจ่ายเพื่อการรับมอบเครื่องบิน 5 ลำ ได้แก่ B777-300ER จำนวน 3 ลำ และ A320-200 จำนวน 2 ลำ และรายจ่ายที่เกี่ยวข้องกับเครื่องบินที่รับมอบแล้วรวมจำนวน 9,626 ล้านบาท การจ่ายเงินล่วงหน้าค่าเครื่องบินและเครื่องบินที่จะรับมอบระหว่างปี 2558 – 2561 จำนวน 3,466 ล้านบาท และการซื้ออะไหล่เครื่องบินหมุนเวียนและเครื่องยนต์อะไหล่จำนวน 1,221 ล้านบาท ทั้งนี้ การลงทุนในเครื่องบินลดลงจากปีก่อน 22,260 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากมูลค่าของเครื่องบินที่รับมอบต่ำกว่าปีก่อน
- การลงทุนในสินทรัพย์ถาวรอื่นๆ จำนวน 1,404 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในอุปกรณ์สนับสนุนการบินทั้งในกิจการซ่อมบำรุงอากาศยาน และการให้บริการอุปกรณ์ภาคพื้น

การจัดหาเงินทุน

ผลกระทบจากสถานการณ์ต่างๆ ทำให้ผลการดำเนินงานในปี 2557 ไม่เป็นไปตามเป้าหมายซึ่งมีผลกระทบต่อกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน ในขณะที่บริษัทฯ มีภาระการจ่ายเงินเพื่อชำระคืนเงินกู้ การลงทุน และการชำระตามข้อผูกพันในสัญญา บริษัทฯ จึงจำเป็นต้องเบิกใช้วงเงินสินเชื่อหมุนเวียน (Committed Revolving Credit Line) กู้ยืมระยะยาว

และออกหุ้นกู้ เพื่อรักษาสภาพคล่องทางการเงินให้บริษัทฯ มีกระแสเงินสดหมุนเวียนสำหรับการดำเนินธุรกิจอย่างเพียงพอ สามารถดำเนินโครงการลงทุนที่ได้ผูกพันไว้แล้วได้โดยไม่ให้เกิดการหยุดชะงัก ในระหว่างการปรับปรุงแผนธุรกิจเพื่อให้ผลประกอบการปรับตัวดีขึ้นอย่างมั่นคงและมีคุณภาพในอนาคต โดยปี 2557 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้กู้ยืมเงินระยะสั้นระยะยาว และเบิกใช้วงเงินสินเชื่อหมุนเวียนทั้งสิ้น 76,328 ล้านบาท ดังนี้

1. การจัดหาเงินกู้ระยะยาวด้วยวิธีการเช่าซื้อ จำนวนประมาณ 17,208 ล้านบาท โดยใช้เครื่องบินเป็นหลักทรัพย์ค้ำประกัน เพื่อชำระค่าเครื่องบิน B777-300ER จำนวน 3 ลำ เป็นเงิน 346 ล้านยูโร หรือเป็นเงินประมาณ 14,977 ล้านบาท และเพื่อชำระค่าเครื่องบิน A320-200 จำนวน 2 ลำ เป็นเงิน 68 ล้านเหรียญสหรัฐ หรือประมาณ 2,231 ล้านบาท
2. การจัดหาเงินกู้ระยะยาวระยะเวลา 7 ปี จากสถาบันการเงินในประเทศจำนวน 2,000 ล้านบาท เพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงานของบริษัทฯ
3. การจัดหาเงินกู้ระยะสั้นในลักษณะ Bridge Loan จากบริษัท Boeing Capital Corporation เพื่อชำระค่าเครื่องบิน B777-300ER จำนวน 1 ลำ ในระหว่างดำเนินการจัดหาเงินกู้ระยะยาว จำนวน 50 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือประมาณ 1,620 ล้านบาท
4. การเบิกใช้วงเงินสินเชื่อหมุนเวียนจากสถาบันการเงินในประเทศ และออกตั๋วแลกเงินเพื่อชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นที่ครบกำหนดและใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงาน จำนวน 48,300 ล้านบาท
5. การออกหุ้นกู้ จำนวน 7,200 ล้านบาท เพื่อชำระคืนหุ้นกู้ที่ครบกำหนดไถ่ถอนในปี 2557 ชำระคืนหนี้เงินบาทตามสัญญาเงินกู้ปัจจุบัน และใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในบริษัทฯ

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่างๆ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.	
	2557	2556
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	6,019	25,734
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(6,122)	(27,220)
เงินสดสุทธิได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมจัดหาเงิน	12,199	(7,364)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน ของเงินสดและเงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น(ลดลง)	(507)	559
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น(ลดลง)	11,589	(8,291)

ในปี 2557 บริษัทฯ และบริษัทย่อยฯ มีเงินสดสุทธิจากการดำเนินงานต่ำกว่าปีก่อน เนื่องจากขาดทุนจากการดำเนินงานเพิ่มขึ้น และมีเงินกู้ที่ถึงกำหนดชำระคืนสูงกว่าปีก่อน ทำให้ต้องมีการจัดหาเงินทุนเพิ่มเติมดังกล่าวข้างต้นเป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 เป็นจำนวน 11,589 ล้านบาท

เครื่องบิน

ในปี 2557 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินทั้งสิ้น 14 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน จำนวน 5 ลำ ได้แก่ เครื่องบิน B777-300ER จำนวน 3 ลำ A320-200 จำนวน 2 ลำ และเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานจำนวน 9 ลำ ได้แก่ เครื่องบิน B787-8 จำนวน 4 ลำ และ A320-200 จำนวน 5 ลำ โดยได้ปลดประจำการเครื่องบิน A300-600 จำนวน 5 ลำ และ A330-300 จำนวน 4 ลำ (รวมเครื่องบินแอร์บัส 330-300 จำนวน 1 ลำ ที่ไม่ได้นับรวมเป็นเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน ณ 31 ธันวาคม 2557 เนื่องจากจอดรอการประเมินความเสียหาย) รวมทั้งปลดเครื่องบินเช่าดำเนินงาน B737-400 เพื่อรอส่งมอบ

คืนให้แก่ผู้ให้เช่าอีก จำนวน 3 ลำ เมื่อรวมกับเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ สิ้นปี 2556 จำนวน 100 ลำ เป็นผลให้บริษัท มีเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงานรวม 102 ลำ โดยมีรายละเอียดดังนี้

ประเภทเครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	เครื่องบิน ที่เป็นกรรมสิทธิ์ ของบริษัทฯ	เครื่องบินภายใต้ สัญญาเช่าทางการเงิน (Financial Lease)	เครื่องบินภายใต้ สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease)	เครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน	
					ณ วันที่ 31 ธ.ค.2557	เปลี่ยนแปลงจาก ณ วันที่ 31 ธ.ค.2556
โบอิง 747-400	13	11	2	-	12	
โบอิง 777-300	6	6	-	-	6	
โบอิง 777-200ER	6	-	6	-	6	
โบอิง 777-200	8	6	-	2	8	
โบอิง 737-400	9	6	-	3 ⁴⁾	2	-3
โบอิง 777-300ER	11	-	3	8	11	+3
โบอิง 787-8	4	-	-	4	4	+4
แอร์บัส 340-600	6	-	6	-	6	
แอร์บัส 340-500	4	4	-	-		
แอร์บัส 330-300	26	9	15	2	22	-4 ¹⁾
แอร์บัส 320-200	17	-	2	15	17 ³⁾	+7
แอร์บัส 380-800	6	2	4	-	6	
แอร์บัส 300-600	8	8	-	-		-5
เอทีอาร์ 72	2	2	-	-		
เครื่องบินขนส่งสินค้า โบอิง 747-400	2	2	-	-	2	
รวม	128	56²⁾	38	34	102	+2

หมายเหตุ : 1) รวมเครื่องบินแอร์บัส 330-300 1 ลำ ที่ไม่ได้นับรวมเป็นเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน ณ 31 ธันวาคม 2557 เนื่องจาก
จอดรอการประเมินความเสียหาย

2) รวมเครื่องบินที่ปลดระวาง 22 ลำ ที่อยู่ระหว่างรอการขาย

3) รวมเครื่องบินที่โอนสิทธิการเช่า 12 ลำ ไปให้ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

4) รวมเครื่องบินโบอิง 737-400 3 ลำ ที่อยู่ระหว่างส่งมอบคืนแก่ผู้ให้เช่า

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ มีสัญญาและภาระผูกพันในการจัดหาเครื่องบินใหม่ ประกอบด้วยภาระใน
การซื้อเครื่องบินใหม่ระหว่างปี 2558-2561 จำนวน 10 ลำ ได้แก่ เครื่องบิน A320-200 จำนวน 3 ลำ A350-900XWB
จำนวน 4 ลำ และ B777-300ER จำนวน 3 ลำ รวมเป็นเงิน 33,528 ล้านบาท และมีภาระผูกพันที่ต้องจ่ายค่าเช่าเครื่องบิน
ตามสัญญาเช่าดำเนินงานที่รับมอบแล้วในปัจจุบัน 34 ลำ และยังไม่ได้รับมอบอีก 12 ลำ รวมเป็นเงินประมาณ 151,747
ล้านบาท

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมทั้งสิ้น 307,267 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2556 จำนวน 182 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.1 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม			
	31 ธ.ค. 2557		31 ธ.ค. 2556	
	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์รวม
สินทรัพย์หมุนเวียน				
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	23,347	7.6	11,758	3.8
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้ขาย	4,826	1.6	7,197	2.3
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	36,112	11.7	39,530	12.9
สินทรัพย์หมุนเวียน	64,285	20.9	58,485	19.0
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์				
เครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่จ่ายล่วงหน้า	12,368	4.0	17,986	5.8
เครื่องบิน	51,322	16.7	64,091	20.9
เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า	134,611	43.8	124,091	40.4
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	13,191	4.3	12,504	4.1
งานระหว่างทำ	1,274	0.4	1,113	0.4
ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุง	6,449	2.1	6,711	2.2
เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	4,806	1.6	4,953	1.6
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	224,021	72.9	231,449	75.4
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ	18,961	6.2	17,151	5.6
รวมสินทรัพย์	307,267	100.0	307,085	100.0

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 64,285 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 20.9 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2556 เป็นจำนวน 5,800 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.9 โดยมีสาเหตุสำคัญดังนี้

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น 11,589 ล้านบาท สาเหตุหลักจากบริษัทฯ มีเงินสดสุทธิได้มาจากการจัดหาเงินทุน 12,199 ล้านบาท
- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายลดลง 2,371 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการสำรองด้อยค่าเครื่องบินรวม 19 ลำ ได้แก่ A300-600 จำนวน 8 ลำ B747-400 จำนวน 1 ลำ A340-500 จำนวน 4 ลำ B737-400 จำนวน 4 ลำ และ ATR72 จำนวน 2 ลำ และขายเครื่องบินจำนวน 4 ลำ ได้แก่ A300-600 จำนวน 1 ลำ และ B747-400 จำนวน 3 ลำ ประกอบกับโอนเครื่องบิน A330-300 ไปเป็นสินทรัพย์หมุนเวียนเพื่อรอขดเชยจากบริษัทประกันภัยจำนวน 1 ลำ

รวมจำนวนเงิน 5,808 ล้านบาท ถึงแม้ว่าสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายจะเพิ่มขึ้นจากการปลดระวางเครื่องบินซึ่งประกอบด้วยเครื่องบิน A330-300 จำนวน 4 ลำ และ A300-600 จำนวน 5 ลำ จำนวนเงิน 3,404 ล้านบาท

- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ ลดลง 3,418 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากสินค้าและพัสดุลดลง 1,127 ล้านบาทจากปริมาณการผลิตที่ลดลง นอกจากนี้ ลูกหนี้การค้าลดลง 947 ล้านบาท จากยอดขายที่ลดลงประกอบกับบริษัทฯ มีความสามารถในการบริหารระยะเวลาเรียกเก็บหนี้จากลูกหนี้การค้าได้เร็วขึ้นโดยมีระยะเวลาการเก็บหนี้เฉลี่ยลดลงจาก 29 วัน ในปี 2556 เป็น 28 วันในปี 2557 ซึ่งต่ำกว่าระยะเวลาการให้สินเชื่อโดยปกติของบริษัท

บริษัทฯ มียอดลูกหนี้การค้า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 และ 2556 แยกตามอายุหนี้ที่ค้างชำระ (Aging) ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	31 ธ.ค.2557	31 ธ.ค.2556
ระยะเวลาค้างชำระ		
ไม่เกิน 6 เดือน	12,426	13,512
เกินกว่า 6 เดือน - 1 ปี	334	358
เกินกว่า 1 ปี - 2 ปี	253	350
เกินกว่า 2 ปี	849	1,309
รวม	13,862	15,529
หัก ค่าเผ่อนี้สงสัยจะสูญ	(1,169)	(1,889)
ลูกหนี้การค้า - สุทธิ	12,693	13,640

ทั้งนี้ บริษัทฯ ประเมินค่าเผ่อนี้สงสัยจะสูญสำหรับลูกหนี้การค้าที่ไม่ใช่ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจโดยพิจารณาจากหนี้รายตัว และวิเคราะห์ประวัติการชำระหนี้ ข้อมูลหลักฐานการติดต่อของลูกหนี้แต่ละรายควบคู่ไปกับการพิจารณาอายุหนี้ของลูกหนี้ เป็นเกณฑ์ โดยมีอัตราส่วนค่าเผ่อนี้สงสัยจะสูญต่อลูกหนี้การค้าที่มีอายุเกินกว่า 6 เดือน อยู่ในอัตราสูงถึงร้อยละ 81 ดังนั้น บริษัทฯ มีความเชื่อมั่นในความเพียงพอของการตั้งสำรองค่าเผ่อนี้สงสัยจะสูญของบริษัท

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์สุทธิ มีจำนวน 224,021 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 72.9 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2556 เป็นจำนวน 7,428 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.2 โดยมีสาเหตุจาก

- เครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่จ่ายล่วงหน้าลดลง 5,618 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการโอนเงินจ่ายล่วงหน้าของเครื่องบิน B777-300ER จำนวน 3 ลำ และ A320-200 จำนวน 2 ลำ ไปเป็นเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงิน และโอนเงินจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องยนต์ไปเป็นอุปกรณ์การบินหมุนเวียน ถึงแม้ว่าจะมีการจะมีการจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องบิน B777-300ER A350-900XWB และ A320-200 เพิ่มขึ้นก็ตาม

- เครื่องบินลดลง 12,769 ล้านบาท เป็นผลจากการคิดค่าเสื่อมราคาซึ่งเกิดขึ้นตามปกติ และการโอนเครื่องบินที่ปลดระวาง จำนวน 9 ลำ ไปเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้ขาย ได้แก่ A330-300 จำนวน 4 ลำ และ A300-600 จำนวน 5 ลำ

- เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าเพิ่มขึ้น 10,520 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการรับมอบเครื่องบิน B777-300ER จำนวน 3 ลำ และ A320-200 จำนวน 2 ลำ ถึงแม้ว่าผลจากการคิดค่าเสื่อมราคาทำให้เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าลดลงตาม

- อุปกรณ์การบินหมุนเวียนเพิ่มขึ้น 687 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการรับมอบเครื่องยนต์อะไหล่ TRENT 700 และ TRENT 900

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ มีจำนวน 18,961 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 6.2 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2556 จำนวน 1,810 ล้านบาท หรือร้อยละ 10.6 สาเหตุหลักเกิดจาก

- สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจำนวน 7,009 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,268 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ที่ตั้งสำรองเพิ่มขึ้นในปี
- ค่าใช้จ่ายรอการตัดบัญชีเพิ่มขึ้นจำนวน 679 ล้านบาทจากการบันทึกค่าธรรมเนียมค่าประกันเงินกู้ของเครื่องบิน B777-300ER จำนวน 3 ลำ และ A320-200 จำนวน 2 ลำ
- สินทรัพย์ไม่มีตัวตนเพิ่มขึ้นจำนวน 402 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการรับมอบระบบโปรแกรมคอมพิวเตอร์

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) ของปี 2557 คิดลดร้อยละ 3.47 ในขณะที่ปีก่อนคิดลดร้อยละ 2.25 สาเหตุหลักเกิดจากขาดทุนสุทธิสูงกว่าปีก่อน

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 หนี้สินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย เท่ากับ 265,971 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2556 จำนวน 15,805 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.3 โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม			
	31 ธ.ค. 2557		31 ธ.ค. 2556	
	ล้านบาท	%ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%ของหนี้สินรวม
หนี้สินหมุนเวียน (รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี)	102,109	38.4	82,369	32.9
หนี้สินระยะยาว				
หุ้นกู้	41,600	15.6	37,400	15.0
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	61,389	23.1	63,319	25.3
เงินกู้ยืมระยะยาว	43,886	16.5	50,831	20.3
รวมหนี้สินระยะยาว	146,875	55.2	151,550	60.6
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	16,987	6.4	16,247	6.5
รวมหนี้สิน	265,971	100.0	250,166	100.0

หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 21,677 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 30.2 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวน 80,432 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ 31 ธันวาคม 2556 จำนวน 22,863 ล้านบาท หรือร้อยละ 39.7 สาเหตุหลักเกิดจาก

- เงินกู้ระยะสั้นเพิ่มขึ้น 23,300 ล้านบาท ประกอบด้วย เงินกู้ยืมจากธนาคารออมสิน และธนาคารกรุงไทย รวมจำนวน 10,000 ล้านบาท และเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินอื่นๆ จำนวน 13,300 ล้านบาท เพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในบริษัท และจ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นที่ครบกำหนด
- เจ้าหนี้การค้าลดลง 1,311 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักเกิดจากการค่าใช้จ่ายที่ลดลงตามปริมาณการผลิตและปริมาณการขนส่งที่ลดลง

หนี้สินระยะยาว (รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 21,677 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 63.4 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 168,552 ล้านบาท ลดลง 7,798 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 4.4 เป็นผลมาจากการแข็งค่าของเงินบาท ณ สิ้นปี 2557 เมื่อเทียบกับ ณ สิ้นปี 2556 ทำให้หนี้สินระยะยาวเมื่อคิดเป็นเงินบาทมีจำนวนลดลงหากไม่รวมผลของการปรับอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 11,169 ล้านบาท หนี้สินระยะยาวเพิ่มขึ้นจำนวน 3,371 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจาก

- การจัดหาเงินกู้ระยะยาวเพิ่มขึ้นจำนวน 26,408 ล้านบาท ประกอบด้วยเงินกู้ยืมระยะยาวเพื่อชำระค่าเช่าซื้อเครื่องบิน B777-300ER จำนวน 3 ลำ และ A320-200 จำนวน 2 ลำ เป็นเงินประมาณ 17,208 ล้านบาท เงินกู้ระยะยาวจากสถาบันการเงินในประเทศ 2,000 ล้านบาท และการออกหุ้นกู้จำนวน 7,200 ล้านบาท เพื่อชำระคืนหุ้นกู้ที่ครบกำหนดไถ่ถอนในปี 2557 ชำระคืนหนี้เงินบาทตามสัญญาเงินกู้ปัจจุบัน และใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในบริษัท
 - การจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจำนวน 23,086 ล้านบาท ประกอบด้วยเงินกู้ยืมระยะยาวและหนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบินจำนวน 19,366 ล้านบาท และหุ้นกู้ที่ครบกำหนดจำนวน 3,720 ล้านบาท
- ณ สิ้นปี 2557 บริษัท และบริษัทย่อย มีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) เพิ่มขึ้นจาก 3.1 เท่า ณ 31 ธันวาคม 2556 เป็น 4.7 เท่า ณ สิ้นปี 2557

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 41,296 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2556 จำนวน 15,623 ล้านบาท เนื่องจากการดำเนินงานในปี 2557 มีผลขาดทุนสุทธิ ทำให้อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity) ลดลงจากติดลบร้อยละ 19.0 ในปี 2556 เป็นยอดติดลบร้อยละ 31.7 ในปีนี้

4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

การคาดการณ์แนวโน้มอุตสาหกรรมการบินของโลกในปี 2558 น่าจะปรับตัวดีขึ้นกว่าปี 2557 จากเศรษฐกิจโลกที่เริ่มฟื้นตัว ความต้องการเดินทางของผู้โดยสารเพิ่มสูงขึ้น และราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับตัวลดลง สำหรับอุตสาหกรรมการบินของไทย น่าจะปรับตัวในทิศทางเดียวกับอุตสาหกรรมการบินโลก จากสถานการณ์การเมืองในประเทศที่คลี่คลายลงช่วยให้อุตสาหกรรมท่องเที่ยวเข้มแข็งขึ้น ประกอบกับยังมีปัจจัยสนับสนุนในการเริ่มต้นเข้าสู่การเป็นตลาดบินร่วมอาเซียน (ASEAN Single Aviation Market หรือ ASAM) ซึ่งน่าจะเป็นปัจจัยที่ทำให้ปริมาณการเดินทางขนส่งทางอากาศเพิ่มสูงขึ้น อย่างไรก็ตาม การแข่งขันยังทวีความรุนแรงจากสายการบินต้นทุนต่ำที่เปิดใหม่และสายการบินต่างประเทศที่เข้ามาในตลาดการบินของไทยเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

สำหรับแนวทางการดำเนินการในปี 2558 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จะดำเนินการตามแผนปฏิรูปองค์กรที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการนโยบายและกำกับดูแลรัฐวิสาหกิจ (คนร.) แล้วเมื่อวันที่ 26 มกราคม 2558 โดยมีเป้าหมายให้บริษัทฯ มีกำไรและกระแสเงินสดที่ดีขึ้น รวมทั้งสามารถสร้างกำไรได้อย่างต่อเนื่องยั่งยืน และกลับมาอย่างสง่างามในฐานะสายการบินแห่งชาติที่เป็นความภาคภูมิใจของคนไทย โดยแผนประกอบด้วย 3 ขั้นตอนหลัก

คือ หยุดการขาดทุน (Stop the bleeding) สร้างความแข็งแกร่งในการแข่งขัน (Strength Building) และ เร่งการเติบโตอย่างมีกำไรในระยะยาว (Sustainable Growth)

ทั้งนี้ แผนการปฏิรูปตามขั้นตอนดังกล่าวจะขับเคลื่อนโดยกลยุทธ์หลัก 6 กลยุทธ์ ได้แก่

1. การปรับปรุงเครือข่ายเส้นทางบิน (Network Strategy) โดยยกเลิกเส้นทางบินที่ไม่มีประสิทธิภาพและไม่ทำกำไร ซึ่งจะมีการประเมินผลทุก 3 เดือน เพื่อปรับลดหรือเพิ่มเส้นทางได้อย่างเหมาะสม
2. การปรับปรุงฝูงบิน (Fleet Strategy) โดยการลดแบบเครื่องบินเพื่อลดต้นทุนด้านการซ่อมบำรุง ค่าอะไหล่ และด้านพนักงานลงตามไปด้วย พร้อมทั้งเร่งรัดขายเครื่องบินที่ปลดระวางการใช้งานแล้วจอตระขาย 22 ลำ ในเดือนกรกฎาคม 2558 อย่างไรก็ตาม แผนการรับมอบเครื่องบินยังคงตามแผนเดิมโดยในปี 2558 มีแผนรับมอบเครื่องบินรวม 5 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบิน B777-300ER จำนวน 3 ลำ และ B787-8 จำนวน 2 ลำ
3. การพาณิชย์ (Commercial Strategy) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการหารายได้เพิ่มขึ้น โดยหาทางเพิ่มรายได้จากทุกช่องทางการขายตั๋ว ทั้งเพิ่มสัดส่วนการขายที่นั่งของการบินไทยต่อการขายทั้งหมดของผู้แทนจัดจำหน่าย หรือที่เรียกว่า “เอเยนต์” เพิ่มสัดส่วนการขายผ่านระบบอินเทอร์เน็ต และเพิ่มส่วนแบ่งตลาดอื่น เช่น ลูกค้ายกกลุ่มองค์กรบริษัท
4. การปรับปรุงการปฏิบัติการและต้นทุน (Operations & Cost Strategy) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพตามมาตรฐานสากล รวมถึงการควบคุมค่าใช้จ่าย
5. การปรับปรุงโครงสร้างองค์กร (Organization Strategy) เพื่อให้การตัดสินใจที่รวดเร็วขึ้น
6. การจัดการกลุ่มธุรกิจของบริษัท (Portfolio Strategy) อย่างเป็นระบบ กำหนดธุรกิจหลัก (Core Business) และธุรกิจสนับสนุน (Non-core Business) ให้ชัดเจน

5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		ม.ค.-ธ.ค.	
		2557	2556
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)			
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	1.11	1.58
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร (Profitability Ratio)			
อัตรากำไร(ขาดทุน)ก่อนอัตราและเปลี่ยน ภาษีเงินได้และค้อยค่า	ร้อยละ	(12.03)	(1.71)
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ	ร้อยละ	(8.14)	(5.67)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	(31.71)	(19.04)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	(3.47)	(2.25)
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)			
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)	เท่า	4.65	3.10
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	0.59	3.71

ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน**อัตราส่วนสภาพคล่อง**

= สินทรัพย์หมุนเวียน / หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี และรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้)

อัตรากำไร(ขาดทุน)ก่อนอัตราแลกเปลี่ยน ภาษีเงินได้ และด้อยค่า

= กำไร(ขาดทุน)ก่อนอัตราแลกเปลี่ยน ภาษีเงินได้และด้อยค่า/รายได้รวม(ไม่รวมอัตราแลกเปลี่ยน)

อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิต่อรายได้รวม (Net Profit Margin)

= กำไร(ขาดทุน)สุทธิ / รายได้รวม(ไม่รวมอัตราแลกเปลี่ยน)

อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity)

= กำไร(ขาดทุน)สุทธิ / ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Total Asset)

= กำไร(ขาดทุน)ก่อนหักดอกเบี้ยและภาษี / สินทรัพย์รวมเฉลี่ย

อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)

= (เงินกู้ยืมระยะสั้น+หนี้สินระยะยาวรวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) / ส่วนของผู้ถือหุ้น

อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย

= EBITDA / ดอกเบี้ยจ่าย