

ส่วนที่ 3

ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

13. ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป

		งบการเงินรวม		
		ปี 2558	ปี 2557	ปี 2556
งบกำไรขาดทุน				
รายได้รวม *	(ล้านบาท)	192,591	203,889	207,711
ค่าใช้จ่ายรวม	(ล้านบาท)	206,707	220,627	220,640
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	(ล้านบาท)	(14,116)	(16,738)	(12,929)
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(ล้านบาท)	(13,068)	(15,612)	(12,047)
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	(ล้านบาท)	(13,047)	(15,573)	(12,000)
งบดุล				
รวมสินทรัพย์	(ล้านบาท)	302,471	307,267	307,085
รวมหนี้สิน	(ล้านบาท)	269,545	265,971	250,166
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	(ล้านบาท)	32,926	41,296	56,919
หุ้น				
จำนวนหุ้นสามัญที่ออกและชำระแล้ว	(ล้านหุ้น)	2,182.77	2,182.77	2,182.77
มูลค่าหุ้นที่ตราไว้	(บาท)	10.00	10.00	10.00
กำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อหุ้น	(บาท)	(5.99)	(7.15)	(5.52)
เงินปันผลจ่ายต่อหุ้น	(บาท)	-	-	-
อัตราส่วนทางการเงิน				
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อรายได้รวม ⁽¹⁾	(ร้อยละ)	(6.9)	(8.1)	(5.7)
อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ ⁽²⁾	(ร้อยละ)	(2.7)	(3.5)	(2.3)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ⁽³⁾	(ร้อยละ)	(35.2)	(31.7)	(19.0)
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ⁽⁴⁾	(เท่า)	5.8	4.7	3.1

หมายเหตุ :

- (1) อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิต่อรายได้รวม เท่ากับ กำไร(ขาดทุน)สุทธิ / รายได้รวม(ไม่รวมอัตราแลกเปลี่ยน)
 - (2) อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ เท่ากับ กำไร(ขาดทุน)ก่อนหักดอกเบี้ยและภาษี /สินทรัพย์รวมเฉลี่ย
 - (3) อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เท่ากับ กำไร(ขาดทุน)สุทธิ/ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย
 - (4) อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เท่ากับ (เงินกู้ยืมระยะสั้น+เงินกู้ยืมระยะยาวรวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)/ส่วนของผู้ถือหุ้น
- * รายได้รวม รวมผลกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

ตารางสรุปงบการเงินรวมสำหรับระยะ 3 ปีที่ผ่านมา

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปี 2558	ปี 2557	ปี 2556
งบกำไรขาดทุน :			
ค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกิน	152,488	154,881	172,335
ค่าระวางขนส่ง	18,090	22,848	23,554
ค่าไปรษณีย์ภัณฑ์	562	753	961
กิจการอื่นๆ	11,588	9,885	9,487
ดอกเบี้ยรับและรายได้อื่น	6,352	2,899	5,269
รวมรายได้	189,080	191,266	211,606
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	63,243	79,231	80,525
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	34,060	31,274	33,109
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน	36,098	42,140	41,182
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	19,133	20,535	20,026
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	8,950	6,593	4,699
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	7,829	8,257	9,625
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	9,499	8,920	9,496
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	614	493	629
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบินและสินทรัพย์	12,157	6,342	5,426
ค่าใช้จ่ายอื่น	9,359	10,846	10,702
ดอกเบี้ยจ่ายและค่าใช้จ่ายอื่นๆ *	2,254	(6,627)	9,116
รวมค่าใช้จ่าย	203,196	208,004	224,535
กำไร (ขาดทุน) ก่อนหักภาษีเงินได้	(14,116)	(16,738)	(12,929)
ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้สุทธิ	(1,069)	(1,165)	(929)
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย	21	39	47
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	(13,068)	(15,612)	(12,047)
จำนวนหุ้นที่ออกและเรียกชำระแล้ว (ล้านหุ้น)	2,183	2,183	2,183
กำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อหุ้น (บาท)	(5.99)	(7.15)	(5.52)

* รวมผลกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปี 2558	ปี 2557	ปี 2556
งบกระแสเงินสด :			
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลง ในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	21,446	8,240	24,798
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	18,567	6,019	25,734
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์	(3,915)	(8,566)	(29,163)
เงินสดรับจากการจำหน่ายสินทรัพย์	1,173	864	557
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(721)	(6,122)	(27,220)
เงินสดรับ (จ่าย) จากเงินกู้ระยะสั้น	(8,821)	23,300	-
เงินสดรับ (จ่าย) จากหุ้นกู้	12,000	3,480	6,443
เงินสดรับ (จ่าย) จากเงินกู้ยืมระยะยาว	(17,995)	(8,962)	(7,399)
เงินสดสุทธิได้มา (ใช้ไป) ในกิจกรรมจัดหาเงิน	(20,838)	12,199	(7,364)
EBITDAR ⁽¹⁾	28,510	10,182	27,174
EBITDAR ต่อหุ้น (บาท)	13.06	4.66	12.45

หมายเหตุ :

⁽¹⁾ EBITDAR เท่ากับ EBITDA + ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่

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

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปี 2558	ปี 2557	ปี 2556
งบดุล :			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	20,781	23,347	11,757
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	70,476	64,285	58,485
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิ	208,285	224,021	231,449
รวมสินทรัพย์	302,471	307,267	307,085
รวมหนี้สินหมุนเวียน	96,023	102,109	82,369
หนี้สินระยะยาว	155,347	146,875	151,550
รวมหนี้สิน	269,545	265,971	250,166
ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	21,828	21,828	21,828
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	32,926	41,296	56,919

อัตราส่วนทางการเงินสำหรับระยะ 3 ปีที่ผ่านมา (แก้ไขวันที่ 18 พฤษภาคม 2559)

รายการ	ปี 2558	ปี 2557	ปี 2556
อัตราส่วนสภาพคล่อง :			
อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า) ⁽¹⁾	0.78	0.75	0.83
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว (เท่า)	0.35	0.36	0.33
อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด (เท่า)	0.19	0.07	0.32
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า (เท่า)	13.69	12.82	12.48
ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย (วัน)	26.30	28.08	28.85
อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ (เท่า)	24.49	24.14	22.18
ระยะเวลาขายสินค้าเฉลี่ย (วัน)	14.70	14.91	16.23
อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้ (เท่า)	33.08	30.37	31.42
ระยะเวลาชำระหนี้ (วัน)	10.88	11.85	11.46
Cash Cycle (วัน)	30.12	31.14	33.62
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร :			
อัตรากำไรขั้นต้น (%)	17.48	10.82	17.72
อัตรากำไร(ขาดทุน)ก่อนอัตราแลกเปลี่ยน ภาษีเงินได้ และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียว (%) ⁽²⁾	(0.69)	(12.03)	(1.71)
อัตรารายได้อื่น (%)	3.13	1.28	1.76
อัตราส่วนเงินสดต่อการทำกำไร (%)	(359.57)	-33.07	-1,031.68
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ (%) ⁽³⁾	(6.90)	(8.14)	(5.67)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (%) ⁽⁴⁾	(35.16)	(31.71)	(19.04)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน :			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (%) ⁽⁵⁾	(2.70)	(3.47)	(2.25)
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร (%)	2.81	2.16	3.55
อัตรากาไรหมุนของสินทรัพย์ (เท่า)	0.63	0.66	0.69
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน :			
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า) ⁽⁶⁾	5.84	4.65	3.10
อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย (เท่า) ⁽⁷⁾	3.32	0.59	3.71
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (เท่า) ⁽⁸⁾	0.84	0.32	0.87
อัตรากาไรจ่ายปันผล (%)	-	-	-

หมายเหตุ :

- (1) อัตราส่วนสภาพคล่อง เท่ากับ สินทรัพย์หมุนเวียน (ไม่รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย) / หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมรายการด้านการขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้)
- (2) อัตรากำไร(ขาดทุน)ก่อนอัตราแลกเปลี่ยน ภาษีเงินได้ และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียว/รายได้รวม (ไม่รวมอัตราแลกเปลี่ยน)
- (3) อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ เท่ากับ กำไร(ขาดทุน)สุทธิ / รายได้รวม (ไม่รวมอัตราแลกเปลี่ยน)
- (4) อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เท่ากับ กำไร(ขาดทุน)สุทธิ / ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย
- (5) อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ เท่ากับ กำไร(ขาดทุน)ก่อนหักดอกเบี้ยและภาษี / สินทรัพย์รวมเฉลี่ย
- (6) อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เท่ากับ (เงินกู้ยืมระยะสั้น+เงินกู้ยืมระยะยาวรวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)/ส่วนของผู้ถือหุ้น
- (7) อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย เท่ากับ กำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยน ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน (EBITDA) / ดอกเบี้ยจ่าย
- (8) อัตราส่วนความสามารถในการชำระภาระผูกพันเท่ากับ **EBITDAR** / (การชำระหนี้สินระยะยาว + ดอกเบี้ยจ่าย + ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่)

ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ

ตารางต่อไปนี้แสดงการเปรียบเทียบรายได้และค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ โดยเทียบเป็นอัตราร้อยละของยอดขายรายได้จากการขายหรือการให้บริการในรอบระยะเวลาบัญชี 3 ปีที่ผ่านมา

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปี 2558	ปี 2557	ปี 2556
รายได้			
รายได้จากค่าโดยสาร			
ในภูมิภาค	36.32	32.37	32.32
ระหว่างทวีป	24.34	26.49	26.57
ในประเทศ	6.19	5.18	6.94
เที่ยวบินไม่ประจำ	0.33	0.18	0.22
รายได้ค่าน้ำหนักส่วนเกิน	0.20	0.17	0.21
ค่าธรรมเนียมส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์	8.03	8.62	8.03
รายได้จากกิจกรรมอื่นๆ	6.34	5.25	4.60
ค่าเงินประกันภัยและค่าธรรมเนียมน้ำมัน เรียกเก็บจากผู้โดยสาร	18.25	21.74	21.11
รวมรายได้จากการขายหรือการให้บริการ	100.00	100.00	100.00
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน			
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	34.61	42.06	39.03
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	18.64	16.60	16.05
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน	19.76	22.37	19.96
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	10.47	10.90	9.70
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	4.90	3.50	2.28
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	4.28	4.38	4.66
ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด	5.20	4.74	4.60
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	0.34	0.26	0.30
ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น	5.12	4.85	4.64
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	103.32	109.66	101.22
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	(3.32)	(9.66)	(1.22)
กำไรสุทธิ (ขาดทุน) สุทธิ	(7.15)	(8.29)	(5.84)

ผลการดำเนินงานในรอบ 5 ปี

		ปี 2558	ปี 2557	ปี 2556	ปี 2555	ปี 2554
จำนวนเครื่องบิน	(ลำ)	95	102	100	95	89
จำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง/ปี)	374,831	370,309	384,069	364,536	355,815
ปริมาณการผลิต	(ล้านตัน-กม.)	11,883	12,346	12,728	12,023	11,987
ปริมาณการขนส่ง ⁽¹⁾	(ล้านตัน-กม.)	8,249	7,717	8,388	8,230	7,836
อัตราส่วนการบรรทุก	(ร้อยละ)	69.4	62.5	65.9	68.4	65.4
จำนวนผู้โดยสาร	(พันคน)	21,249	19,096	21,510	20,615	18,398
ปริมาณที่นั่ง	(ล้านที่นั่ง-กม.)	83,479	82,969	85,655	79,231	78,533
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กม.)	60,893	57,194	63,479	60,679	55,267
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร	(ร้อยละ)	72.9	68.9	74.1	76.6	70.4
ปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์ ⁽¹⁾	(ล้านตัน-กม.)	3,514	3,812	5,019	4,892	4,919
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ ⁽¹⁾	(ล้านตัน-กม.)	2,091	2,458	2,565	2,653	2,766
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ร้อยละ)	59.5	64.5	51.1	54.2	56.2
จำนวนพนักงาน	(คน)	22,864	24,952	25,323	25,412	25,848
กำไร(ขาดทุน)ก่อนหักภาษีเงินได้	(ล้านบาท)	(14,116)	(16,738)	(12,929)	7,104	(7,917)

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 น้ำหนักในนี้ หมายถึง น้ำหนักผู้โดยสาร สัมภาระเกินพิกัด พสดุและไปรษณียภัณฑ์

⁽¹⁾ ในปี 2558 บริษัทฯ มีการเปลี่ยนแปลงค่าสถิติการคำนวณน้ำหนักเฉลี่ยผู้โดยสารรวมสัมภาระ (Free Baggage Allowance) จาก 90 กิโลกรัมต่อคน เป็น 100 กิโลกรัมต่อคน เพื่อให้ค่าสถิติของบริษัทฯ สามารถเปรียบเทียบกับอุตสาหกรรมการบินที่เปลี่ยนแปลง โดยได้ทำการปรับค่าสถิติของปี 2557 ให้เป็นฐานเดียวกันเพื่อการเปรียบเทียบ แต่ไม่ได้ย้อนปรับค่าสถิติของปี 2554-2556

14. การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558
ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

1. บทสรุปผู้บริหาร

ภาพรวมเศรษฐกิจโลกในปี 2558 พื้นตัวดีขึ้น จากการที่เศรษฐกิจของหลายๆ ประเทศขยายตัวเพิ่มขึ้นจากปี 2557 แต่ยังคงต่ำกว่าที่คาดการณ์ไว้ เศรษฐกิจสหรัฐอเมริกาขยายตัวดีขึ้น ปัญหาการว่างงานลดลงอย่างต่อเนื่อง เศรษฐกิจสหภาพยุโรปขยายตัวแต่ยังคงมีปัญหาอัตราการว่างงานที่อยู่ในระดับสูง เศรษฐกิจญี่ปุ่นขยายตัวเล็กน้อยเป็นผลจากการปรับเพิ่มขึ้นของอัตราภาษีมูลค่าเพิ่ม ในขณะที่เดียวกันมีการชะลอตัวสำหรับเศรษฐกิจประเทศจีนและอาเซียน

เศรษฐกิจไทยมีสัญญาณชะลอตัวต่อเนื่องจากไตรมาส 2 และ 3 ของปี 2558 ถึงแม้จะเริ่มฟื้นตัวในไตรมาส 4 จากการใช้จ่ายภายในประเทศทั้งจากการบริโภคและการลงทุนภาคเอกชน ส่วนหนึ่งเป็นผลจากมาตรการเศรษฐกิจของรัฐบาลที่ได้ดำเนินการต่อเนื่อง อีกทั้งการใช้จ่ายของรัฐบาล โดยเฉพาะรายจ่ายลงทุนที่ขยายตัวได้ต่อเนื่องในระดับสูง ถือเป็นปัจจัยสนับสนุนเศรษฐกิจสำคัญ โดยยังคงได้รับปัจจัยสนับสนุนจากภาคการท่องเที่ยวที่ยังคงขยายตัวได้ต่อเนื่องจากนักท่องเที่ยวชาวจีน เกาหลีใต้ และสหรัฐอเมริกา อย่างไรก็ตามในไตรมาส 4 การขยายตัวชะลอลงจากผลของเหตุการณ์ระเบิดที่แยกราชประสงค์เมื่อเดือนสิงหาคม 2558 การส่งออกสินค้าของไทยยังคงหดตัวต่อเนื่องสะท้อนภาวะเศรษฐกิจประเทศคู่ค้าของไทยที่ยังชะลอตัว โดยเฉพาะคู่ค้าหลักได้แก่ จีน ญี่ปุ่น สหรัฐฯ และอาเซียน-5

ทั้งนี้จากข้อมูลสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) แสดงการเติบโตอย่างต่อเนื่องของปริมาณการขนส่งและปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น 6.5% และ 5.6% ตามลำดับ โดยมีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ย 80.3% อย่างไรก็ตามจากการชะลอตัวของเศรษฐกิจจีนซึ่งมีผลให้เศรษฐกิจคู่ค้าของประเทศอื่นๆ ชะลอตัวลงไปด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งต่อภาคการส่งออก ส่งผลให้อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์นั้นปรับตัวลดลง ถึงแม้ว่าราคาน้ำมันดิบที่ปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่องโดยราคาเฉลี่ยลดลงถึง 47.2% จากปีก่อน และการแข่งขันที่รุนแรงมีผลต่อราคาบัตรโดยสารที่ปรับตัวลดลง จะเป็นปัจจัยสนับสนุนส่งผลให้ความต้องการเดินทางเพิ่มขึ้น แต่ ในปี 2558 อุตสาหกรรมการบินของโลกก็ยังคงเผชิญกับความท้าทายทั้งจากความไม่แน่นอนทางเศรษฐกิจและการเมือง การชะลอตัวของเศรษฐกิจโลก และเศรษฐกิจจีนที่ชะลอตัวมากกว่าที่คาดการณ์ไว้ ซึ่งมีผลต่อความต้องการเดินทางของนักท่องเที่ยวโดยเฉพาะในตลาดหลักได้แก่ ตลาดยุโรป และอเมริกา ประกอบกับการแข่งขันที่ยังคงทวีความรุนแรงขึ้นจากการขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำ และสายการบินจากตะวันออกกลาง และความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน

สำหรับอุตสาหกรรมการบินของไทย ผลการตรวจสอบจากสำนักงานบริหารการบินแห่งชาติสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration- FAA) อย่างเป็นทางการพบว่าระบบการกำกับดูแลความปลอดภัยการบินพลเรือนของประเทศไทยไม่เป็นไปตามมาตรฐานระหว่างประเทศของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศเกี่ยวกับการกำกับดูแลความปลอดภัยการบินพลเรือน ซึ่งมีผลให้มีการปรับลดระดับไทยมาอยู่ใน Category 2 จากเดิมที่อยู่ใน Category 1 นั้น ไม่ส่งผลกระทบต่อการบินไทยในการทำการบินไปยังประเทศสหรัฐอเมริกา เนื่องจากบริษัทฯ ได้ยกเลิกเส้นทางบินไปยังเมืองลอสแอนเจลิสแล้วเมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2558 ในส่วนของคณะกรรมการแห่งสหภาพยุโรป (European Commission) ได้มีแถลงการณ์ EU Air Safety List เมื่อวันที่ 10 ธันวาคม 2558 ปรากฏว่าไม่มีรายชื่อของสายการบินไทยที่ถูกเพิ่มเติมในรายชื่อสายการบินที่ไม่อนุญาตให้ทำการบินในขณะนี้ นอกจากนี้การบินไทยได้ผ่านการตรวจประเมิน

มาตรฐานด้านความปลอดภัยจากองค์กรความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป (European Aviation Safety Agency) และอนุญาตให้สายการบินไทยเป็นสายการบินของประเทศนอกสหภาพยุโรปที่สามารถทำการบินเข้า-ออกท่าอากาศยานนานาชาติของสหภาพยุโรปต่อไปได้โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2558 เป็นต้นไป

ภาพรวมของอุตสาหกรรมการบินของไทยเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับอุตสาหกรรมการบินของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และของโลกคือมีการขยายตัว ซึ่งสอดคล้องกับจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางเข้า-ออกประเทศไทย ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในปี 2558 จำนวน 38.3 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 15.2% อย่างไรก็ตามยังคงมีปัจจัยเสี่ยงเรื่องสภาวะการแข่งขันทางธุรกิจที่ทวีความรุนแรง ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารที่มากกว่าอุปสงค์การเดินทาง ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน และความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน

ในปี 2558 บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามแผนปฏิรูปองค์กร ซึ่งได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2558 โดยดำเนินการต่อเนื่องมาตั้งแต่ไตรมาสที่ 1 เริ่มจากหยุดการขาดทุนด้วยการลดหรือยกเลิกเส้นทางบินที่ไม่ทำกำไร ลดค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็น และเน้นการหารายได้โดยปรับกลยุทธ์การขายและการหารายได้เสริมอื่นๆ รวมถึงพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการให้มีความสามารถในการแข่งขัน โดยมีการดำเนินงานที่สำคัญดังนี้

- ยกเลิกเส้นทาง กรุงเทพฯ-โจฮันเนสเบิร์ก กรุงเทพฯ-มอสโก กรุงเทพฯ-มาดริด และกรุงเทพฯ-ลอสแอนเจลิส
- ปรับเปลี่ยนความถี่ และ/หรือปรับแบบเครื่องบินให้เหมาะสมกับความต้องการเดินทาง เช่น ปรับขนาดของเครื่องบินในเส้นทางหลักให้เป็นเครื่องบินแบบแอร์บัส A380-800 เช่น เส้นทางกรุงเทพฯ-ลอนดอน กรุงเทพฯ-แฟรงค์เฟิร์ต กรุงเทพฯ-ฮ่องกง กรุงเทพฯ-โตเกียว (นาริตะ) และนำเครื่องบินแบบโบอิง 787-8 ทำการบินในเส้นทางกรุงเทพฯ-โตเกียว (ฮาเนดะ) เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันทางด้านผลิตภัณฑ์ และปรับลดเที่ยวบินในช่วงนอกฤดูกาลท่องเที่ยว (Low Season) เช่น เส้นทางกรุงเทพฯ-แฟรงค์เฟิร์ต กรุงเทพฯ-ลอนดอน เป็นต้น
- เพิ่มการให้บริการด้วยสายการบินไทยสมายล์ในเส้นทางหลัก เช่น กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-ภูเก็ต และทำการบินทดแทนการบินไทยในเส้นทาง กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-หาดใหญ่
- ดำเนินการขายเครื่องบินและส่งมอบเรียบร้อยแล้วจำนวน 8 ลำ ได้แก่ แอร์บัส A300-600R 7 ลำ และโบอิง 747-400 1 ลำ และคณะกรรมการบริษัทฯ อนุมัติขายแล้ว และอยู่ในขั้นตอนการจัดทำข้อตกลงและสัญญาซื้อขาย จำนวน 16 ลำ เหลือเครื่องบินที่อยู่ระหว่างดำเนินการขาย 12 ลำ และอยู่ระหว่างการเจรจาให้เช่า 2 ลำ
- จัดให้มีโครงการร่วมใจจากองค์กร (MSP) สำหรับพนักงานทั่วไป และโครงการ Golden Handshake สำหรับพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน เพื่อบริหารอัตรากำลังที่ได้รับผลกระทบจากการปรับลดเที่ยวบินและเส้นทางบิน ซึ่งจะส่งผลต่อการปรับปรุงโครงสร้างต้นทุนบุคลากร และลดภาระค่าใช้จ่ายในระยะยาว โดยมีผู้เข้าร่วมโครงการทั้งสิ้น 1,401 คน มีผลแล้วในปี 2558 จำนวน 1,277 คน และมีผล 1 มีนาคม 2559 จำนวน 124 คน
- พัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการ เช่น โครงการยกระดับการบริการชั้นธุรกิจ การพัฒนาระบบการสื่อสารสมัยใหม่บนเครื่องบิน เป็นต้น โดยในปี 2558 บริษัทฯ ได้รับรางวัลในด้านต่างๆ มากมาย เช่น รางวัลสายการบินยอดเยี่ยมจาก Smart Travel Asia 2015 ได้รับ 3 รางวัล ได้แก่ รางวัลการให้บริการบนเครื่องบินยอดเยี่ยมอันดับ 3 ของโลก รางวัลการให้บริการชั้นธุรกิจยอดเยี่ยม อันดับ 5 ของโลก และรางวัลสายการบินยอดเยี่ยมอันดับ 6 ของโลก รางวัลสายการบินระหว่างประเทศยอดเยี่ยมประจำปี 2015 จาก Today's Traveller Award เป็นต้น

ในปี 2558 บริษัทฯ รับมอบเครื่องบินใหม่ 8 ลำ ประกอบด้วย B777-300ER 3 ลำ B787-8 2 ลำ และ A320-200 3 ลำ และปลดระวางเครื่องบินรวม 15 ลำ ประกอบด้วย แอร์บัส A330-300 5 ลำ A340-600 6 ลำ โบอิง B747-400 2 ลำ และ B747-400 Freighter 2 ลำ ตามแผนปรับปรุงฝูงบิน (Fleet Strategy) ทำให้ฝูงบิน ณ 31 ธันวาคม 2558 มีจำนวน 95 ลำ

ลดลงจากปีก่อนที่มีจำนวน 102 ลำ อย่างไรก็ตามจากการปรับเที่ยวบินและเครื่องบินให้เหมาะสมกับความต้องการเดินทาง การใช้ประโยชน์ของเครื่องบินได้อย่างมีประสิทธิภาพขึ้น ทำให้บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้น 0.6% โดยมีปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้น 6.5% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 72.9% สูงกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ยที่ 68.9% และมีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 21.25 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 11.3%

การดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์และการปฏิรูปองค์กรซึ่งมีการติดตามผลอย่างใกล้ชิดโดยฝ่ายบริหารและคณะกรรมการบริษัทฯ ส่งผลให้ ปี 2558 บริษัทฯ และบริษัทย่อย ขาดทุนจากการดำเนินงาน จำนวน 1,304 ล้านบาท ขาดทุนลดลงจากปีก่อน 21,715 ล้านบาท (94.3%) เนื่องจากค่าใช้จ่ายรวมลดลงจากปีก่อน 11.2% จากค่าน้ำมันเครื่องบินลดลง 20.2% และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันลดลง 6.0% ส่วนหนึ่งเป็นผลจากมาตรการควบคุมและบริหารจัดการค่าใช้จ่ายอย่างเข้มงวด ในขณะที่รายได้รวมลดลง 2,239 ล้านบาท (1.2%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากค่าโดยสารลดลง 1.5% และรายได้ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์ลดลง 21.0% เนื่องจากการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินที่เป็นรายได้หลักทำให้รายได้เมื่อแปลงค่าเป็นเงินบาทลดลง รายได้ค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันลดลงเนื่องจากราคาน้ำมันลดลง และการแข่งขันที่รุนแรง

นอกจากนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 3,512 ล้านบาท เมื่อหักค่าใช้จ่ายที่จ่ายครั้งเดียวที่เกิดจากการดำเนินการตามแผนปฏิรูป จำนวน 4,167 ล้านบาท และผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน 12,157 ล้านบาท ส่งผลให้ปี 2558 บริษัทฯ และบริษัทย่อย ขาดทุนสุทธิ 13,047 ล้านบาท โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 13,068 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 5.99 บาท ขาดทุนลดลงจากปีก่อน 1.16 บาท (16.2%)

ทั้งนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์และเครื่องบิน (EBITDA) จำนวน 19,560 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 15,971 ล้านบาท (445.0%) โดยมี EBITDA Margin เท่ากับ 10.4% เปรียบเทียบกับปีก่อนที่เท่ากับ 1.9%

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานปี 2558

ในปี 2558 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีการเปลี่ยนแปลงวิธีการทางบัญชี ดังนี้

- การเปลี่ยนวิธีการวัดมูลค่าที่ดินจากวิธีราคาทุนเป็นวิธีการตีราคาใหม่โดยให้มีผลกับงบการเงินรอบระยะเวลาบัญชีปี 2558 เป็นต้นไป ทำให้มูลค่าสินทรัพย์เพิ่มขึ้นประมาณ 8,647 ล้านบาท หนี้สิน (ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี) เพิ่มขึ้นประมาณ 1,729 ล้านบาท และส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้นประมาณ 6,918 ล้านบาท
- บริษัทฯ ได้นำการบัญชีเกี่ยวกับการป้องกันความเสี่ยงมาใช้อย่างมีประสิทธิภาพ 1 เมษายน 2558 โดยนำเงินกู้ยืมที่เป็นสกุลเงินต่างประเทศมาบริหารความผันผวนของกระแสเงินสดในอนาคตของรายได้ที่เป็นสกุลเงินต่างประเทศที่คาดการณ์ ทั้งนี้กำไรหรือขาดทุนที่เกิดขึ้นจากการปรับเงินกู้ที่เป็นเงินตราต่างประเทศ ณ วันสิ้นงวดให้เป็นเงินบาทโดยเปรียบเทียบผลต่างอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ณ วันที่ 1 เมษายน 2558 หรือวันที่เบิกเงินกู้ยืม (แล้วแต่วันใดเกิดขึ้นหลัง) จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2558 จะบันทึกในองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้นในส่วนของผู้ถือหุ้น โดยรายการกำไรหรือขาดทุนดังกล่าวจะโอนเข้ากำไรหรือขาดทุนในงวดเดียวกับงวดที่รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวรับรู้ในกำไรหรือขาดทุน ทั้งนี้ ณ 31 ธันวาคม 2558 มีรายการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่โอนไปส่วนของผู้ถือหุ้นสุทธิจากภาษีจำนวน 1,878 ล้านบาท

งบการเงินรวมของปี 2558 ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อย 5 บริษัท ได้แก่ 1) บริษัท ไทย-อะมาดิอุสเชาท์อีสต์เอเชีย จำกัด 2) บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด 3) บริษัท ไทยฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด 4) บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด และ 5) บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) – งบการเงินของบริษัท และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.			
	2558	2557	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	188,747	190,986	-2,239	-1.2
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	152,488	154,881	-2,393	-1.5
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	18,651	23,601	-4,950	-21.0
- รายได้ค่าบริการอื่นๆ	11,588	9,885	+1,703	+17.2
- อื่นๆ	6,020	2,619	+3,401	+129.9
ค่าใช้จ่ายรวม	190,051	214,005	-23,954	-11.2
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	63,243	79,231	-15,988	-20.2
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	121,242	128,981	-7,739	-6.0
- ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ	5,566	5,793	-227	-3.9
กำไร(ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	(1,304)	(23,019)	+21,715	+94.3
<u>หัก</u> ค่าใช้จ่ายตามแผนปฏิรูป	4,167	-	+4,167	-
<u>หัก</u> ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน	12,157	6,342	+5,815	+91.7
<u>บวก</u> กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	3,512	12,623	-9,111	-72.2
กำไร(ขาดทุน)ก่อนภาษีเงินได้	(14,116)	(16,738)	+2,622	+15.7
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	(13,047)	(15,573)	+2,526	+16.2
กำไร(ขาดทุน)สุทธิต่อส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(13,068)	(15,612)	+2,544	+16.3
กำไร(ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	(5.99)	(7.15)	+1.16	+16.2
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ				
EBITDA (ล้านบาท)	19,560	3,589	+15,971	+445.0
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	21.25	19.10	+2.15	+11.3
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	83,479	82,969	+510	+0.6
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านคน-กิโลเมตร)	60,893	57,194	+3,699	+6.5
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	72.9	68.9		+4.0
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/คน-ก.ม.)	2.46	2.66	-0.20	-7.4
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	3,514	3,812	-298	-7.8
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	2,091	2,458	-367	-14.9
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (%)	59.5	64.5		-5.0
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง (พันกก.)	559,283	613,915	-54,632	-8.9
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/ตัน-ก.ม.)	8.45	9.22	-0.77	-8.3
เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 31 ธ.ค. (ลำ)	95	102	-7	-6.9
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน (ชั่วโมง)	374,831	370,309	+4,522	+1.2
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย (ชั่วโมง/ลำ/วัน)	10.9	10.4	+0.5	+4.8
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย				
1 USD : THB	34.2861	32.4808	+1.8053	+5.6
1 EUR : THB	38.0611	43.1386	-5.0775	-11.8
100 JPY : THB	28.3389	30.7590	-2.4201	-7.9
ราคาน้ำมันเฉลี่ย (USD/BBL)	72.37	121.63	-49.26	-40.5

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

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

รายได้

ในปี 2558 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวมลดลง 2,239 ล้านบาท (1.2%) โดยมีรายละเอียดของรายได้ ดังนี้

• รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน

รายได้จากค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกิน ลดลง 2,393 ล้านบาท (1.5%) โดยมีปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 6.5% คิดเป็นเงินประมาณ 9,800 ล้านบาท แต่รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย 2.46 บาท/RPK ลดลง 0.20 บาท (7.4%) คิดเป็นเงินประมาณ 12,180 ล้านบาท สาเหตุที่รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยลดลงเกิดจากการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเฉลี่ยในปี 2557 ทำให้รายได้ต่อหน่วยลดลงประมาณ 0.10 บาท คิดเป็นเงินประมาณ 6,090 ล้านบาท ทั้งนี้หากไม่รวมผลของการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยจะลดลง 0.10 บาท หรือ 3.8 % คิดเป็นเงินประมาณ 6,090 ล้านบาท เกิดจากการแข่งขันที่รุนแรงและการปรับลดอัตราค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมัน (Fuel Surcharge) ตามราคาน้ำมันที่ลดลง

ตารางแสดงข้อมูลการดำเนินงานด้านการขนส่งผู้โดยสาร จำแนกตามภูมิภาค – บริษัทฯ และบริษัทย่อย

	เปลี่ยนแปลงจากปีก่อน (%)		อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	
	ปริมาณการ ผลิต	ปริมาณการ ขนส่ง	2558	2557
ภูมิภาคเอเชีย	+5.2	+13.2	74.5	69.3
ข้ามทวีป	-4.8	-0.6	71.8	68.7
ภายในประเทศ	+11.0	+14.2	70.7	68.7

ตารางแสดงข้อมูลรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน จำแนกตามภูมิภาค – บริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	2558	2557	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน				
ภูมิภาคเอเชีย	82,118	78,297	+ 3,821	+ 4.9
ข้ามทวีป	58,644	64,843	- 6,199	- 9.6
ภายในประเทศ	11,095	11,370	- 275	- 2.4
เที่ยวบินแบบไม่ประจำ	631	371	+ 260	+ 70.1
รวมรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	152,488	154,881	- 2,393	- 1.5

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินในภูมิภาคเอเชีย มีจำนวน 82,118 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 3,821 ล้านบาท (4.9%) โดยในปี 2558 บริษัทฯ ได้ขยายการผลิตเพื่อรองรับการเติบโตของตลาดในภูมิภาคเอเชีย ส่งผลให้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 5.2% ส่วนปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 13.2% โดยเพิ่มในทุกเส้นทางบินโดยเฉพาะเส้นทางสายตะวันตก และเส้นทางสายเหนือ อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 69.3% ในปี 2557 เป็น 74.5% ในปี 2558 อย่างไรก็ตาม ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ การแข่งขันที่รุนแรง โดยเฉพาะการเพิ่มขึ้นของสายการบินต้นทุนต่ำแบบ Long-haul Low Cost ทำให้รายได้เฉลี่ยต่อหน่วยลดลง 7.3%

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินข้ามทวีป มีจำนวน 58,644 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 6,199 ล้านบาท (9.6%) โดยในปี 2558 บริษัทฯ ได้หยุดทำการบินในเส้นทางกรุงเทพฯ-โจฮันเนสเบิร์กในเดือนมกราคม 2558 เส้นทางกรุงเทพฯ-มอสโกว์ และภูเก็ต-โซล ในเดือนมีนาคม 2558 เส้นทางกรุงเทพฯ-มาดริด ในเดือนกันยายน 2558 เส้นทางกรุงเทพฯ-ลอสแอนเจลิสในเดือนตุลาคม 2558 นอกจากนี้ยังได้ปรับลดเที่ยวบินในบางเส้นทางได้แก่ เส้นทาง กรุงเทพฯ-แฟรงก์เฟิร์ต จำนวน 1 เที่ยวบินในเดือนพฤษภาคม 2558 โดยกลับมาทำการบินอีกครั้งในเดือนตุลาคม 2558 และเส้นทาง กรุงเทพฯ-ลอนดอน จำนวน 1 เที่ยวบินในเดือนกรกฎาคม 2558 และกลับมาบินอีกครั้งในเดือนตุลาคม 2558 ส่งผลให้ปริมาณการผลิตลดลงประมาณ 4.8% ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารลดลงเพียง 0.6% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 68.7% ในปี 2557 เป็น 71.8% ในปี 2558 ขณะที่รายได้เฉลี่ยต่อหน่วยลดลงจากปีก่อนประมาณ 9.0%

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินในประเทศ มีจำนวน 11,095 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 275 ล้านบาท (2.4%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้ต่อหน่วยลดลง 14.1% ถึงแม้ว่าปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 14.2% โดยมีสาเหตุสำคัญจากการแข่งขันในตลาดจากสายการบินต้นทุนต่ำที่มีการลดราคาและแย่งส่วนแบ่งตลาดโดยการบินไทยได้ให้สายการบินไทยสมายล์ทำการบินแทนในเส้นทางบินภายในประเทศเพิ่มขึ้น ได้แก่ เส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ในเดือนมีนาคม 2558 และเส้นทางกรุงเทพฯ-ขอนแก่น และกรุงเทพฯ-หาดใหญ่ในเดือนพฤษภาคม 2558 โดยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 11.0% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 68.7% ในปี 2557 เป็น 70.7% ในปี 2558

• รายได้ค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์

รายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์ลดลง 4,950 ล้านบาท (21.0%) เป็นผลจากปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) ลดลง 14.9% คิดเป็นเงินประมาณ 3,380 ล้านบาท ในขณะที่รายได้จากพัสดุภัณฑ์ต่อหน่วยเฉลี่ยที่ 8.45 บาท ลดลง 0.77 บาท (8.3%) หรือประมาณ 1,610 ล้านบาท สาเหตุสำคัญเกิดจากรายได้ค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมันลดลงตามราคาน้ำมันที่ลดลง นอกจากนี้ยังได้รับผลกระทบจากการนำเข้าและส่งออกลดลงจากการชะลอตัวของเศรษฐกิจคู่ค้า เช่น จีน และอาเซียน รวมถึงการตัดสิทธิประโยชน์ทางภาษี (GSP) ในทุกสินค้าที่ส่งไปยุโรป ในขณะที่มีปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ADTK) รวมได้ทั้งเครื่องบิน (Belly) และเครื่องบินขนส่งสินค้า (Freighter) ต่ำกว่าปีก่อน 7.8% สาเหตุหลักเกิดจากการปลดระวางเครื่องบิน B747 Freighter 2 ลำ ในเดือนมีนาคม 2558 โดยมีอัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ย 59.5% ต่ำกว่าปีก่อนที่เฉลี่ย 64.5%

• รายได้การบริการอื่นๆ ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจ ได้แก่การบริการภาคพื้น ครีวการบิน และการบริการคลังสินค้า และรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่นๆ เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1,703 ล้านบาท (17.2%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากการบริการภาคพื้น และครีวการบิน สูงกว่าปีก่อนจากจำนวนเที่ยวบินของสายการบินลูกและจำนวนผู้โดยสารสูงกว่าปีก่อน ประกอบกับรายได้จากการให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานของฝ่ายช่างเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตามรายได้จากการให้บริการด้านคลังสินค้าลดลงจากปริมาณการขนส่งสินค้าที่ต่ำกว่าปีก่อน

- รายได้อื่น เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 3,401 ล้านบาท (129.9%) สาเหตุหลักจากปีนี้ได้รับเงินชดเชยค่าเสียหายจากบริษัท KI Holdings Co.,Ltd. (Koito) จากการส่งมอบเก้าอี้ผู้โดยสารชั้นประหยัดลำช้า ประมาณ 3,968 ล้านบาท

ค่าใช้จ่าย

ในปี 2558 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวมลดลง 23,954 ล้านบาท (11.2%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- ค่าน้ำมันเครื่องบิน ลดลง 15,988 ล้านบาท (20.2%) สาเหตุหลักจากราคาน้ำมันเครื่องบินเฉลี่ยต่ำกว่าปีก่อน 40.5% ถึงแม้เงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอ่อนค่าทำให้ค่าน้ำมันเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทเพิ่มขึ้น และมีค่าใช้จ่ายในการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน 18,154 ล้านบาท
- ค่าใช้จ่ายดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน ลดลง 7,739 ล้านบาท (6.0%) โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.					
	2558	% ของ ค่าใช้จ่าย รวม	2557	% ของ ค่าใช้จ่าย รวม	เปลี่ยนแปลง	
					ล้าน บาท	%
ค่าใช้จ่าย						
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	29,892	24.6	31,274	24.3	-1,382	-4.4
ค่าบริการการบิน	20,474	16.9	21,625	16.8	-1,151	-5.3
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	5,313	4.4	5,832	4.5	-519	-8.9
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	10,311	8.5	14,684	11.4	-4,373	-29.8
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	19,133	15.8	20,535	15.9	-1,402	-6.8
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	8,950	7.4	6,593	5.1	+2,357	+35.8
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	7,829	6.5	8,257	6.4	-428	-5.2
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	9,499	7.8	8,920	6.9	+579	+6.5
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	614	0.5	492	0.4	+122	+24.8
ค่าใช้จ่ายอื่น	9,359	7.7	10,846	8.4	-1,487	-13.7
ส่วนแบ่งขาดทุน (กำไร) จากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	(132)	(0.1)	(77)	(0.1)	-55	-71.4
ค่าใช้จ่ายดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	121,242	100.0	128,981	100.0	-7,739	-6.0

- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายบุคลากร ผลประโยชน์พนักงาน ค่าตอบแทนผู้บริหาร และกรรมการ ลดลง 1,382 ล้านบาท (4.4%) สาเหตุหลักเกิดจากจำนวนพนักงานที่ลดลงจากการเกษียณอายุ และเข้าโครงการร่วมใจจากองค์กรสำหรับพนักงานที่มีปัญหาด้านสุขภาพในปี 2557 นอกจากนี้ ยังมีโครงการร่วมใจจากองค์กร (MSP) สำหรับพนักงานทั่วไป และโครงการ Golden Handshake สำหรับพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน ตามแผนปฏิรูปองค์กรโดยมีพนักงานที่มีผลตามโครงการในปีนี จำนวน 1,277 คน

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน ประกอบด้วย ค่าบริการการบิน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ และค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป ลดลง 2,098 ล้านบาท (5.9%) สาเหตุหลักเนื่องจากการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินหลักของค่าใช้จ่าย ได้แก่ ยูโร เยน และดอลลาร์ออสเตรเลีย ประกอบกับนโยบายการลดค่าใช้จ่ายของบริษัท

- ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยานลดลง 4,373 ล้านบาท (29.8%) สาเหตุหลักเกิดจากการลดลงในการตั้งสำรองค่าซ่อมบำรุงเพื่อเตรียมสภาพเครื่องบินก่อนการส่งมอบคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงาน (Return Condition) จำนวนประมาณ 600 ล้านบาท และการลดลงในการบันทึกค่าใช้จ่ายในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการจ่ายเงินสำรองค่าบำรุงรักษาเครื่องยนต์ (Maintenance Reserve) ของเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน ในกรณีเครื่องยนต์ดังกล่าวได้มีการทำสัญญาการดูแลรักษาเครื่องยนต์แบบเหมาจ่าย (Flight Hour Service Agreement) เพิ่มเติมกับบริษัทผู้ผลิตเครื่องยนต์โดยเปลี่ยนจากการบันทึกค่าใช้จ่ายเป็นทรัพย์สินรอการเรียกคืนจำนวนประมาณ 3,330 ล้านบาท ทั้งนี้บริษัทฯ สามารถเรียกคืนเงินจากผู้ให้เช่าเมื่อเกิดการซ่อมบำรุงจริงตามเงื่อนไขในวงเงินไม่เกิน Maintenance Reserve ที่บริษัทฯ ได้จ่ายให้กับผู้ให้เช่า จึงทำให้บริษัทฯ ไม่ต้องบันทึกบัญชีเป็นค่าใช้จ่ายดังเช่นในปี 2557 ประกอบกับการลดลงของค่าซ่อมในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการปลดระวางเครื่องบินทั้งจากส่วนที่ได้ดำเนินการในปี 2557 และที่ได้ปลดระวางเพิ่มเติมในปี 2558

- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายลดลง 1,402 ล้านบาท (6.8%) เป็นผลมาจากการปลดระวางเครื่องบินที่ยังไม่หมดอายุการใช้งาน ได้แก่ A340-600 จำนวน 6 ลำ ประกอบกับมีเครื่องบินที่คิดค่าเสื่อมราคาเต็มจำนวนแล้ว ถึงแม้ว่าจะมีการรับมอบเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงินเพิ่มขึ้น

- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ เพิ่มขึ้น 2,357 ล้านบาท (35.8%) เนื่องจากรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงานเพิ่มขึ้นในระหว่างปี 2557 และ 2558 รวมจำนวน 11 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบิน B787-8 จำนวน 6 ลำ และ A320-200 จำนวน 5 ลำ อย่างไรก็ตามมีการส่งคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงานจำนวน 3 ลำ

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา เพิ่มขึ้น 579 ล้านบาท (6.5%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายสำรองที่เพิ่มขึ้นจากอัตราค่าบริการที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับการอ่อนค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ

นอกจากนี้ จากการพัฒนาระบบงานบัญชีรายได้ค่าระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์ (Cargo Revenue Accounting) ซึ่งเริ่มนำมาใช้ในเดือน สิงหาคม 2557 ทำให้การรับรู้รายได้ค่าระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์สามารถบันทึกแยกบัญชีรายได้และค่านายหน้า (Commission) ขณะที่ระบบงานเดิมบันทึกเป็นรายได้สุทธิ (รายได้หักค่านายหน้า) ซึ่งในปีนี้มีค่านายหน้า จำนวนประมาณ 413 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 211 ล้านบาท โดยบันทึกไว้ในรายได้ค่าระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์ และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณาด้วยจำนวนที่เท่ากันโดยไม่มีผลกับกำไรขาดทุน

- ค่าใช้จ่ายอื่น ลดลง 1,487 ล้านบาท (13.7%) มีสาเหตุสำคัญจากปีนี้ขาดทุนจากการขายเครื่องบินน้อยกว่าปีก่อน 595 ล้านบาท ประกอบกับการควบคุมและปรับลดค่าใช้จ่ายอย่างเข้มงวดตามแผนปฏิรูปองค์กร

- ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม เพิ่มขึ้น 55 ล้านบาท (71.4%) โดยในปีนี้รับรู้ส่วนแบ่งกำไรขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมดังนี้

- บริษัท โรงแรมรอยัลล่อคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) กำไร 7 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุน 42 ล้านบาท
- บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) กำไร 193 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 38 ล้านบาท
- บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ขาดทุน 143 ล้านบาท ขาดทุนลดลง 18 ล้านบาท
- บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด กำไร 20 ล้านบาท ลดลง 5 ล้านบาท
- บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเทล จำกัด กำไร 18 ล้านบาท ลดลง 6 ล้านบาท
- บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด กำไร 37 ล้านบาท ลดลง 39 ล้านบาท

• **ต้นทุนทางการเงิน-สุทธิ** ลดลง 227 ล้านบาท (3.9%) สาเหตุหลักเกิดจากอัตราดอกเบี้ยเฉลี่ยในปีนี้ต่ำกว่าปีก่อน ประกอบกับการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุลหลักของหนี้สินระยะยาว ได้แก่ เงินยูโร และเงินเยน ทำให้ค่าใช้จ่ายเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทมียอดลดลง

ค่าใช้จ่ายตามแผนปฏิรูป จำนวน 4,167 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นค่าตอบแทนในโครงการร่วมใจจากองค์กร (MSP) และ Golden Handshake ซึ่งเป็นการดำเนินการตามแผนปฏิรูปองค์กร

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน เพิ่มขึ้น 5,815 ล้านบาท (91.7%) ประกอบด้วย

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน เพิ่มขึ้น 5,680 ล้านบาท โดยในปีนี้มี การตั้งสำรองด้อยค่าเครื่องบินจำนวน 26 ลำ ประกอบด้วย A340-600 6 ลำ A340-500 4 ลำ B747-400 2 ลำ B747-400 (Freighter) 2 ลำ A330-300 6 ลำ B737-400 4 ลำ และ ATR72 2 ลำ รวมจำนวน 11,488 ล้านบาท ประกอบกับการสำรองด้อยค่าของเครื่องบินต่อให้สำหรับเครื่องบิน A340-600 จำนวน 388 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนรับรู้ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินจำนวน 19 ลำ ได้แก่ A340-500 4 ลำ A300-600 8 ลำ B737-400 4 ลำ B747-400 1 ลำ และ ATR72 2 ลำ รวมจำนวน 6,196 ล้านบาท

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์เพิ่มขึ้น 135 ล้านบาท เนื่องจากการสำรองด้อยค่าอะไหล่เครื่องบินหมุนเวียนที่เสียหายและไม่สามารถซ่อมแซมได้เพิ่มขึ้นจากปีก่อน

กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 3,512 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Gain) 1,740 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการปรับยอดเงินกู้และสินทรัพย์หนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวด และกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Gain) 1,772 ล้านบาท

3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

รายจ่ายลงทุน

ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน - เฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.	
	2558	2557
เครื่องบิน	16,097	14,313
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	522	1,404
รวม	16,619	15,717

ในปี 2558 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 16,619 ล้านบาท ดังนี้

- การลงทุนในเครื่องบิน จำนวน 16,097 ล้านบาท ประกอบด้วย รายจ่ายเพื่อการรับมอบเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงิน 6 ลำ ได้แก่ B777-300ER จำนวน 3 ลำ และ A320-200 จำนวน 3 ลำ และรายจ่ายที่เกี่ยวข้องกับเครื่องบินที่รับมอบแล้วรวมจำนวน 12,800 ล้านบาท การจ่ายเงินล่วงหน้าค่าเครื่องบินและเครื่องบินที่รับมอบระหว่างปี 2559 – 2561 จำนวน 2,785 ล้านบาท และการซื้ออะไหล่เครื่องบินหมุนเวียนและเครื่องบินต่อให้จำนวน 512 ล้านบาท ทั้งนี้ การลงทุนในเครื่องบินเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1,784 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากในปีนี้รับมอบเครื่องบินมากกว่าปีก่อน 1 ลำ

- การลงทุนในสินทรัพย์ถาวรอื่น ๆ จำนวน 522 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 882 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการลงทุนในอุปกรณ์สนับสนุนการบินทั้งในกิจการซ่อมบำรุงอากาศยาน และการให้บริการอุปกรณ์ภาคพื้นต่ำกว่าปีก่อน

การจัดหาเงินทุน

ในปี 2558 บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดหาเงินทุนรวมทั้งสิ้น 61,989 ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. การจัดหาเงินกู้ระยะยาวด้วยวิธีการเช่าซื้อโดยใช้เครื่องบินเป็นหลักทรัพย์ค้ำประกัน เพื่อชำระค่าเครื่องบินจำนวน 6 ลำ ได้แก่ B777-300ER 3 ลำ และ A320-200 3 ลำ เป็นจำนวนประมาณ 20,124 ล้านบาท
2. การออกหุ้นกู้รวม 15,000 ล้านบาท ในเดือนเมษายน 2558 วงเงิน 7,000 ล้านบาท และในเดือนกันยายน 2558 วงเงิน 8,000 ล้านบาท แบ่งออกเป็น 4 ชุด โดยจะชำระดอกเบี้ยหุ้นกู้ทุก ๆ 6 เดือน ตลอดอายุหุ้นกู้ โดยมีวัตถุประสงค์จะนำเงินที่ได้จากการออกและเสนอขายหุ้นกู้ในครั้งนี้ไปชำระคืนเงินกู้ของบริษัทฯ ที่มีต้นทุนทางการเงินสูงกว่า และชำระคืนหุ้นกู้ที่ครบกำหนดไถ่ถอน และ/หรือ เป็นเงินลงทุน และ/หรือเป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ และเงินทุนสนับสนุนแผนปฏิรูปบริษัทฯ
3. การเบิกใช้วงเงินสินเชื่อหมุนเวียนจากสถาบันการเงินในประเทศ การกู้เงินจากต่างประเทศผ่านกระทรวงการคลัง และออกตั๋วแลกเงินเพื่อชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นที่ครบกำหนดและใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงานจำนวน 26,865 ล้านบาท

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.	
	2558	2557
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	18,567	6,019
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(721)	(6,122)
เงินสดสุทธิได้มา (ใช้ไป) จากกิจกรรมจัดหาเงิน	(20,838)	12,199
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน ของเงินสดและเงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น(ลดลง)	427	(507)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น(ลดลง)	(2,565)	11,589

ในปี 2558 เมื่อเปรียบเทียบกับงวดเดียวกันของปีก่อน บริษัทฯ มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 20,838 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อนจากการจ่ายชำระคืนเงินกู้ทั้งระยะสั้นและระยะยาว ถึงแม้ว่าเงินสดสุทธิจากการดำเนินงานจำนวน 18,567 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อนถึง 12,548 ล้านบาท เนื่องจากปีนี้มีขาดทุนจากการดำเนินงานลดลงจากปีก่อน และมีเงินสดใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 721 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 เป็นจำนวน 2,565 ล้านบาท

เครื่องบิน

ตามแผนพัฒนาฝูงบินซึ่งได้เริ่มดำเนินการอย่างต่อเนื่องจากปีก่อนๆ ประกอบกับบริษัทฯ ได้ดำเนินการตามแผนการปรับปรุงฝูงบิน (Fleet Strategy) เพื่อให้ฝูงบินมีจำนวนประเภทและแบบของเครื่องบินลดลง เพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนในการดำเนินงาน ซึ่งเป็นกลยุทธ์หนึ่งในแผนปฏิรูปบริษัทฯ นั้น

ในปี 2558 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินรวม 8 ลำ เป็นเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน 6 ลำ ได้แก่เครื่องบิน B777-300ER 3 ลำ และ เครื่องบิน A320-200 3 ลำ และ เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานได้แก่ เครื่องบิน B787-8 2 ลำ ประกอบกับการปลดประจำการเครื่องบินรวม 15 ลำ ได้แก่ เครื่องบิน A340-600 จำนวน 6 ลำ A330-300 5 ลำ เครื่องบิน B747-400 จำนวน 2 ลำ และ เครื่องบิน B747-400 ที่บริษัทฯ ดัดแปลงเป็นเครื่องบินขนส่งสินค้า จำนวน 2 ลำ เมื่อรวมกับ

เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ วันสิ้นงวดปี 2557 จำนวน 102 ลำ เป็นผลให้บริษัทฯ มีเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงานรวม 95 ลำ (รวมเครื่องบิน A320-200 จำนวน 10 ลำ ที่โอนสิทธิการเข้าไปให้บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด และ 5 ลำที่ให้บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด เช่าช่วง)

ทั้งนี้ ในปี 2558 บริษัทฯ ได้ขายเครื่องบินรวม 8 ลำ ได้แก่ B747-400 1 ลำ และ A300-600R 7 ลำ และส่งคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงาน B737-400 3 ลำ ที่ได้ปลดประจำการไปในปีก่อนๆ

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 4,796 ล้านบาท (1.6%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 ธ.ค. 2558		31 ธ.ค. 2557		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	20,781	6.9	23,346	7.6	-2,565	-11.0
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้ขาย	15,099	5.0	4,826	1.6	+10,273	+212.9
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	34,596	11.4	36,113	11.7	-1,517	-4.2
สินทรัพย์หมุนเวียน	70,476	23.3	64,285	20.9	+6,191	+9.6
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์						
เครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่จ่ายล่วงหน้า	5,491	1.8	12,368	4.0	-6,877	-55.6
เครื่องบิน	44,979	14.9	51,322	16.7	-6,343	-12.4
เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า	126,251	41.8	134,611	43.8	-8,360	-6.2
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	12,465	4.1	13,191	4.3	-726	-5.5
งานระหว่างทำ	61	-	1,274	0.4	-1,213	-95.2
ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุง	14,733	4.9	6,449	2.1	+8,284	+128.5
เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	4,305	1.4	4,806	1.6	-501	-10.4
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	208,285	68.9	224,021	72.9	-15,736	-7.0
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	23,710	7.8	18,961	6.2	+4,749	+25.0
รวมสินทรัพย์	302,471	100.0	307,267	100.0	-4,796	-1.6

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 70,476 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 23.3 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2557 เป็นจำนวน 6,191 ล้านบาท (9.6%) โดยมีสาเหตุสำคัญดังนี้

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง 2,565 ล้านบาท (11.0%) สาเหตุหลักเกิดจากในปีนี้เป็นบริษัทฯ มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 20,838 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อนจากการจ่ายชำระคืนเงินกู้ทั้งระยะสั้นและระยะยาว
- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายเพิ่มขึ้น 10,273 ล้านบาท (212.9%) สาเหตุหลักเกิดจากการโอนเครื่องบินที่ปลดระวางเพื่อรอขายรวม 15 ลำ ได้แก่ A330-300 จำนวน 5 ลำ A340-600 จำนวน 6 ลำ และ B747-400 จำนวน 4 ลำ ในขณะที่มีการโอนกรรมสิทธิ์เครื่องบินให้ผู้ซื้อรวม 8 ลำ ได้แก่ A300-600R จำนวน 7 ลำ และ B747-400 จำนวน 1 ลำ ประกอบกับมีเครื่องยนต์อะไหล่ของเครื่องบินที่ปลดระวางเพิ่มขึ้น
- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ ลดลง 1,517 ล้านบาท (4.2%) สาเหตุหลักเกิดจากลูกหนี้การค้าลดลง 997 ล้านบาท จากยอดขายที่ลดลงประกอบกับบริษัทฯ มีความสามารถในการบริหารระยะเวลาเรียกเก็บหนี้จากลูกหนี้ได้เร็วขึ้นโดยมีระยะเวลาการเก็บหนี้เฉลี่ยลดลงจาก 28 วัน ในปี 2557 เป็น 26 วัน ในปีนี้ ซึ่งต่ำกว่าระยะเวลาการให้สินเชื่อโดยปกติของบริษัทฯ ประกอบกับสินค้าและพัสดุคงเหลือลดลง 473 ล้านบาท

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

หน่วย : ล้านบาท	31 ธ.ค.2558	31 ธ.ค.2557
ระยะเวลาค้างชำระ		
ไม่เกิน 6 เดือน	11,430	12,426
เกินกว่า 6 เดือน - 1 ปี	161	334
เกินกว่า 1 ปี - 2 ปี	319	253
เกินกว่า 2 ปี	941	849
รวม	12,851	13,862
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(1,155)	(1,169)
ลูกหนี้การค้า - สุทธิ	11,696	12,693

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์สุทธิ มีจำนวน 208,285 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 68.9 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2557 เป็นจำนวน 15,736 ล้านบาท (7.0%) โดยมีสาเหตุจาก

- เครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่จ่ายล่วงหน้าลดลง 6,877 ล้านบาท (55.6%) สาเหตุหลักเกิดจากการโอนเงินจ่ายล่วงหน้าของเครื่องบิน B777-300ER จำนวน 3 ลำ และ A320-200 จำนวน 3 ลำ ไปเป็นเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงิน ถึงแม้ว่ามีการจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องบิน A350-900XWB เพิ่มขึ้นก็ตาม
- เครื่องบินลดลง 6,343 ล้านบาท (12.4%) เป็นผลจากการคิดค่าเสื่อมราคาซึ่งเกิดขึ้นตามปกติ และการโอนเครื่องบินที่ปลดระวาง จำนวน 9 ลำ ไปเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย ได้แก่ A330-300 จำนวน 5 ลำ และ B747-400 จำนวน 4 ลำ (รวมเครื่องบิน B747-400 ที่บริษัทฯ ดัดแปลงเป็นเครื่องบินขนส่งสินค้า จำนวน 2 ลำ)
- เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าลดลง 8,360 ล้านบาท (6.2%) สาเหตุหลักเกิดจากการโอนเครื่องบินที่ปลดระวาง ได้แก่ A340-600 จำนวน 6 ลำ ไปเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย และผลจากการคิดค่าเสื่อมราคา ถึงแม้ว่าจะมีการรับมอบเครื่องบิน B777-300ER จำนวน 3 ลำ และ A320-200 จำนวน 3 ลำ ในปีนี้ ก็ตาม

- อุปกรณ์การบินหมุนเวียนลดลง 726 ล้านบาท (5.5%) จากการโอนเครื่องยนต์อะไหล่ของเครื่องบินที่ปลดระวางไปเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย

- ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุงเพิ่มขึ้น 8,284 ล้านบาท (128.5%) สาเหตุหลักเกิดจากการเปลี่ยนวิธีการวัดมูลค่าที่ดินจากวิธีราคาทุนเป็นวิธีการตีราคาใหม่โดยให้มีผลกับงบการเงินรอบระยะเวลาบัญชีปี 2558 ทั้งที่ดินในประเทศและต่างประเทศของบริษัทฯ ทำให้มูลค่าที่ดินเพิ่มขึ้นจำนวน 8,647 ล้านบาท

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ มีจำนวน 23,710 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 7.8 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 4,749 ล้านบาท (25.0%) สาเหตุหลักเกิดจาก

- สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเพิ่มขึ้น 1,671 ล้านบาท จากภาษีของค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ที่ตั้งสำรองเพิ่มขึ้นในปี และผลกระทบทางภาษีของการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสดเฉพาะส่วนที่มีประสิทธิผล

- การเพิ่มขึ้นของเงินสำรองค่าบำรุงรักษาเครื่องยนต์ (Maintenance Reserve) ของเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานที่บริษัทฯ สามารถเรียกคืนเงินจากผู้ให้เช่าได้เมื่อมีการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์เกิดขึ้นจริงตามเงื่อนไขจำนวนประมาณ 3,330 ล้านบาท ตามที่กล่าวไว้ในหัวข้อค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) ของปี 2558 ตีลดร้อยละ 2.7 ในขณะที่ปีก่อนตีลดร้อยละ 3.5 สาเหตุหลักเกิดจากขาดทุนสุทธิต่ำกว่าปีก่อน

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 หนี้สินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 3,574 ล้านบาท (1.3%) โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 ธ.ค. 2558		31 ธ.ค. 2557		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	%ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน						
(ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)	73,592	27.3	80,432	30.2	-6,840	-8.5
หนี้สินระยะยาว						
หุ้นกู้	56,600	21.0	44,600	16.8	+12,000	+26.9
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	77,551	28.8	72,027	27.1	+5,524	+7.7
เงินกู้ยืมระยะยาว	43,627	16.2	51,925	19.5	-8,298	-16.0
รวมหนี้สินระยะยาว	177,778	66.0	168,552	63.4	+9,226	+5.5
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	18,175	6.7	16,987	6.4	+1,188	+7.0
รวมหนี้สิน	269,545	100.0	265,971	100.0	+3,574	+1.3

หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 22,430 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 27.3 ของหนี้สินทั้งหมดลดลงจาก ณ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 6,840 ล้านบาท (8.5%) สาเหตุหลักเกิดจากเงินกู้ระยะสั้นลดลง 8,675 ล้านบาทจากการจ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นที่ครบกำหนด

หนี้สินระยะยาว (รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 22,430 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 66.0 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้น 9,226 ล้านบาท (5.5%) ทั้งนี้ การอ่อนค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุลหลักของหนี้สินระยะยาว ณ 31 ธันวาคม 2558 เปรียบเทียบกับ ณ วันสิ้นงวดของปี 2557 ทำให้หนี้สินระยะยาวเมื่อคิดเป็นเงินบาทมีจำนวนเพิ่มขึ้น ดังนั้น หากไม่รวมผลของการปรับอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 1,490 ล้านบาท หนี้สินระยะยาวเพิ่มขึ้นจำนวน 7,736 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจาก

- การจัดหาเงินกู้ระยะยาวเพิ่มขึ้นจำนวน 20,124 ล้านบาท ประกอบด้วยเงินกู้ยืมระยะยาวเพื่อชำระค่าเช่าซื้อเครื่องบิน B777-300ER จำนวน 3 ลำ และ A320-200 จำนวน 3 ลำ
- การออกหุ้นกู้จำนวน 15,000 ล้านบาท โดยเป็นหุ้นกู้ที่ออกในเดือนเมษายน 2558 จำนวน 7,000 ล้านบาท และเดือนกันยายน 2558 จำนวน 8,000 ล้านบาท
- การจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน และหุ้นกู้ที่ถึงกำหนดชำระจำนวน 27,390 ล้านบาท

ณ สิ้นปี 2558 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) เพิ่มขึ้นจาก 4.7 เท่า ณ 31 ธันวาคม 2557 เป็น 5.8 เท่า

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 32,926 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 8,370 ล้านบาท (20.3%) เนื่องจากการดำเนินงานในปี 2558 มีผลขาดทุนสุทธิ ถึงแม้ว่าจะมีส่วนเกินทุนจากการตีราคาที่ดินเพิ่ม ทำให้อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity) ลดลงจากติดลบร้อยละ 31.7 ในปี 2557 เป็นยอดติดลบร้อยละ 35.2 ในปีนี้

4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

การคาดการณ์อุตสาหกรรมการบินของโลกในปี 2559 คาดว่ายังคงเติบโตต่อเนื่องแต่ลดลงกว่าปี 2558 เนื่องจากการชะลอตัวของเศรษฐกิจจีนที่ส่งผลกระทบต่อประเทศคู่ค้าของจีนด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภูมิภาคเอเชีย รวมทั้งเศรษฐกิจยุโรปยังไม่ฟื้นตัวและเริ่มมีปัญหาค่าเงินดอลลาร์ในหลายประเทศรวมทั้งปัญหาการก่อการร้าย ถึงแม้ว่าราคาน้ำมันที่คาดว่าจะปรับตัวลดลงจากปี 2558 เนื่องจากอุปทานล้นตลาด รวมทั้งการขึ้นดอกเบี้ยของธนาคารกลางสหรัฐเป็นการส่งสัญญาณการฟื้นตัวของเศรษฐกิจสหรัฐ อย่างไรก็ตามมาตรการดังกล่าวส่งผลกระทบต่อค่าเงินในสกุลต่างๆอ่อนค่าลง

ภาพรวมอุตสาหกรรมการบินของไทยในปี 2559 แม้ประเทศไทยจะถูกปรับลดอันดับมาตรฐานความปลอดภัยในการบินจาก FAA แต่การผ่านมาตรฐานการบินของ EASA ก็ช่วยให้สถานการณ์ดีขึ้น และส่งผลดีต่อธุรกิจการบินของไทย โดยมีแนวโน้มการขยายตัว แต่ยังคงมีปัจจัยเสี่ยงที่จะส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินของไทย ได้แก่ การก่อการร้ายและภัยสงคราม ภัยธรรมชาติขนาดใหญ่ และสถานะเศรษฐกิจโลก ถึงแม้ว่าจะมีราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ลดลงเป็นปัจจัยบวก นอกจากนี้ ยังคงต้องติดตามประเด็นเรื่องการตรวจสอบระบบการกำกับดูแลความปลอดภัยการบินพลเรือนของประเทศไทย ซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการแก้ไขอย่างเป็นรูปธรรม ทั้งนี้ คณะกรรมการการบินพลเรือนได้มีมติอนุมัติแผนรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (National Civil Aviation Security Programme-NCASP) ซึ่งเป็นแผนชาติที่เกี่ยวกับระบบรักษาความปลอดภัยที่ยึดตามกรอบและแนวทางที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) กำหนดไว้เพื่อ

เตรียมความพร้อมในการรับการตรวจสอบและกำกับดูแลระบบรักษาความปลอดภัยสากล (Universal Security Audit Programme : USAP) ของ ICAO ที่จะเข้ามาตรวจสอบในปี 2560 ต่อไป

ในส่วนของการดำเนินงานตามแผนปฏิรูปบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในช่วงต่อไป บริษัทฯ มีแผนที่ดำเนินการต่อเนื่อง โดยสรุปได้ดังนี้

- แผนหารายได้ที่เข้มข้น (Aggressive) มากขึ้นทั้งรายได้บัตรโดยสาร รายได้จากสินค้าและพัสดุ รวมทั้งรายได้อื่นๆ
- แผนลดค่าใช้จ่าย Non Fuel Cash Cost ที่มีประสิทธิภาพ
- แผนสร้างความสามารถ (Capability) เพื่อความยั่งยืน อาทิ การปรับปรุงระบบบริหารจัดการเครือข่าย (Network Management System), ระบบบริหารจัดการตัวแทนขาย (Agent Management System) การปรับปรุงกระบวนการจัดหา งานซ่อมบำรุงและอุปกรณ์อากาศยาน การเพิ่มความสามารถด้านการเงิน
- แผนสร้างความเป็นเลิศในการบริการลูกค้า ได้แก่ เสริมสร้างภาพลักษณ์ของลูกค้ การพัฒนาความเป็นเลิศด้านการบริการลูกค้า และการยกระดับการบริการขั้นธุรกิจ

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จัดให้มีการติดตามผลการดำเนินงานตามแผนอย่างใกล้ชิด เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ จะสามารถปรับปรุงแผนงานให้สะท้อนต่อการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์ต่างๆ ได้อย่างทันท่วงที

5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		ม.ค.-ธ.ค.	
		2558	2557
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)			
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.78	0.75
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)			
อัตรากำไร(ขาดทุน)ก่อนอัตราแลกเปลี่ยน ภาษีเงินได้ และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียว	ร้อยละ	(0.69)	(12.03)
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ	ร้อยละ	(6.90)	(8.14)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	(35.16)	(31.71)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	(2.70)	(3.47)
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)			
อัตราส่วนหนี้สินที่มีการระดมเงินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)	เท่า	5.84	4.65
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Total Debt to Equity)	เท่า	8.19	6.44
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	3.32	0.59

ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน**อัตราส่วนสภาพคล่อง**

= สินทรัพย์หมุนเวียน (ไม่รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย) / หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้)

อัตรากำไร(ขาดทุน)ก่อนอัตราแลกเปลี่ยน ภาษีเงินได้ และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียว

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

อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิต่อรายได้รวม (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

อัตราส่วนหนี้สินที่มีการดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)

= (เงินกู้ยืมระยะสั้น+หนี้สินระยะยาวรวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) / ส่วนของผู้ถือหุ้น

อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Total Debt to Equity)

= หนี้สินรวม / ส่วนของผู้ถือหุ้น

อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย

= EBITDA / ดอกเบี้ยจ่าย