

### ส่วนที่ 3

## ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

### 13. ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

#### ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป

		งบการเงินรวม		
		ปี 2560	ปี 2559	ปี 2558
งบกำไรขาดทุน				
รายได้รวม *	(ล้านบาท)	190,535	181,446	192,591
ค่าใช้จ่ายรวม	(ล้านบาท)	193,430	182,863	206,707
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	(ล้านบาท)	(2,895)	(1,417)	(14,116)
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(ล้านบาท)	(2,107)	15	(13,068)
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	(ล้านบาท)	(2,072)	47	(13,047)
งบดุล				
รวมสินทรัพย์	(ล้านบาท)	280,775	283,124	302,471
รวมหนี้สิน	(ล้านบาท)	248,762	249,536	269,545
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	(ล้านบาท)	32,013	33,588	32,926
หุ้น				
จำนวนหุ้นสามัญที่ออกและชำระแล้ว	(ล้านหุ้น)	2,182.77	2,182.77	2,182.77
มูลค่าหุ้นที่ตราไว้	(บาท)	10.00	10.00	10.00
กำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อหุ้น	(บาท)	(0.97)	0.01	(5.99)
เงินปันผลจ่ายต่อหุ้น	(บาท)	-	-	-
อัตราส่วนทางการเงิน				
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อรายได้รวม <sup>(1)</sup>	(ร้อยละ)	(1.1)	0.03	(6.9)
อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ <sup>(2)</sup>	(ร้อยละ)	0.65	1.3	(2.7)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น <sup>(3)</sup>	(ร้อยละ)	(6.3)	0.1	(35.2)
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น <sup>(4)</sup>	(เท่า)	5.0	5.0	5.8

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+หนี้สินระยะยาวรวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)/ส่วนของผู้ถือหุ้น
- \* รายได้รวม รวมผลกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

# ตารางสรุปงบการเงินรวมสำหรับระยะ 3 ปีที่ผ่านมา

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปี 2560	ปี 2559	ปี 2558
งบกำไรขาดทุน :			
ค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกิน	157,475	148,060	152,488
ค่าระวางขนส่ง	19,544	17,963	18,090
ค่าไปรษณีย์ภัณฑ์	728	615	562
กิจการอื่นๆ	12,111	11,674	11,588
ดอกเบี้ยรับและรายได้อื่น	2,258	2,449	6,352
รวมรายได้	192,116	180,761	189,080
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	50,215	45,336	63,243
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	29,702	29,995	34,060
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน <sup>(1)</sup>	45,755	43,158	36,098
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	17,022	17,991	19,133
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	11,282	9,871	8,950
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	9,009	8,151	7,829
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	11,215	9,404	9,499
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	512	570	614
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบินและสินทรัพย์	3,191	3,628	12,157
ค่าใช้จ่ายอื่น	10,219	8,841	9,359
ดอกเบี้ยจ่ายและค่าใช้จ่ายอื่นๆ <sup>(2)</sup>	6,889	5,233	2,254
รวมค่าใช้จ่าย	195,011	182,178	203,196
กำไร (ขาดทุน) ก่อนหักภาษีเงินได้	(2,895)	(1,417)	(14,116)
รายได้ภาษีเงินได้สุทธิ	823	1,464	1,069
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย	35	32	21
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ ส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(2,107)	15	(13,068)
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	(2,072)	47	(13,047)
จำนวนหุ้นที่ออกและเรียกชำระแล้ว (ล้านหุ้น)	2,183	2,183	2,183
กำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อหุ้น (บาท)	(0.97)	0.01	(5.99)

หมายเหตุ :

- (1) ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน ประกอบด้วย ค่าบริการการบิน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือและค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน
- (2) ดอกเบี้ยจ่ายและค่าใช้จ่ายอื่นๆ รวมผลขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงส่วนได้เสียในเงินลงทุนและผลกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปี 2560	ปี 2559	ปี 2558
<b>งบกระแสเงินสด :</b>			
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลง ในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	24,906	25,345	21,446
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	23,692	24,559	18,567
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์	(3,618)	(5,697)	(3,915)
เงินสดรับจากการจำหน่ายสินทรัพย์	258	1,464	1,173
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(3,106)	(3,826)	(721)
เงินสดรับ (จ่าย) จากเงินกู้ระยะสั้น	110	(7,261)	(8,821)
เงินสดรับ (จ่าย) จากหุ้นกู้	2,800	2,700	12,000
เงินสดรับ (จ่าย) จากเงินกู้ยืมระยะยาว	(17,325)	(18,725)	(17,995)
เงินสดสุทธิได้มา (ใช้ไป) ในกิจกรรมจัดหาเงิน	(18,677)	(28,171)	(20,838)
EBITDAR <sup>(1)</sup>	35,327	34,727	28,510
EBITDAR ต่อหุ้น (บาท)	16.18	15.91	13.06

หมายเหตุ :

<sup>(1)</sup> EBITDAR เท่ากับ EBITDA + ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่

EBITDA เท่ากับ รายได้ (ไม่รวมกำไรขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน) - ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย  
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบินและผลขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงส่วนได้เสียในเงินลงทุน)

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปี 2560	ปี 2559	ปี 2558
<b>งบดุล :</b>			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	15,230	13,390	20,781
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	51,516	59,374	70,476
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิ	188,103	194,891	208,285
รวมสินทรัพย์	280,775	283,124	302,471
รวมหนี้สินหมุนเวียน	92,856	87,521	96,023
หนี้สินระยะยาว	127,272	137,017	155,347
รวมหนี้สิน	248,762	249,536	269,545
ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	21,828	21,828	21,828
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	32,013	33,588	32,926

### อัตราส่วนทางการเงินสำหรับระยะ 3 ปีที่ผ่านมา

รายการ	ปี 2560	ปี 2559	ปี 2558
<b>อัตราส่วนสภาพคล่อง :</b>			
อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า) <sup>(1)</sup>	0.84	0.78	0.78
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว (เท่า)	0.45	0.41	0.47
อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด (เท่า)	0.39	0.37	0.25
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า (เท่า)	15.83	14.77	13.68
ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย (วัน)	22.74	24.37	26.31
อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ (เท่า)	16.43	15.13	16.09
ระยะเวลาขายสินค้าเฉลี่ย (วัน)	21.91	23.79	22.37
อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้ (เท่า)	29.31	29.82	33.08
ระยะเวลาชำระหนี้ (วัน)	12.28	12.07	10.88
Cash Cycle (วัน)	32.37	36.09	37.80
<b>อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร :</b>			
อัตรากำไรขั้นต้น (%)	22.85	23.12	17.48
อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน (%) <sup>(2)</sup>	1.49	2.25	(0.69)
อัตรารายได้อื่น (%)	1.10	1.24	3.13
อัตราส่วนเงินสดต่อการทำกำไร (%)	829.34	603.33	(1,424.55)
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ (%) <sup>(3)</sup>	(1.08)	0.03	(6.90)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (%) <sup>(4)</sup>	(6.32)	0.14	(35.16)
<b>อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน :</b>			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (%) <sup>(5)</sup>	0.65	1.34	(2.70)
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร (%)	7.81	8.95	2.82
อัตรากาไรหมุนของสินทรัพย์ (เท่า)	0.68	0.62	0.63
<b>อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน :</b>			
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า) <sup>(6)</sup>	4.98	4.98	5.84
อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย (เท่า) <sup>(7)</sup>	5.10	4.66	3.32
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (เท่า) <sup>(8)</sup>	0.90	1.02	0.84
อัตรากำไรจ่ายปันผล (%)	-	-	-

หมายเหตุ :

- (1) อัตราส่วนสภาพคล่อง เท่ากับ สินทรัพย์หมุนเวียน (ไม่รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย) / หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้)
- (2) อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน เท่ากับ กำไร(ขาดทุน) จากการดำเนินงาน/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+หนี้สินระยะยาวรวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)/ส่วนของผู้ถือหุ้น
- (7) อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย เท่ากับ กำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยน ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการซื้อขายของสินทรัพย์และเครื่องบินและผลขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงส่วนได้เสียในเงินลงทุน (EBITDA) / ดอกเบี้ยจ่าย
- (8) อัตราส่วนความสามารถในการชำระภาระผูกพันเท่ากับ EBITDAR / (การชำระหนี้สินระยะยาว + ดอกเบี้ยจ่าย + ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่)

### ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ

ตารางต่อไปนี้แสดงการเปรียบเทียบรายได้และค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ โดยเทียบเป็นอัตราร้อยละของยอดขายรายได้จากการขายหรือการให้บริการในรอบระยะเวลาบัญชี 3 ปีที่ผ่านมา

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปี 2560	ปี 2559	ปี 2558
<b>รายได้</b>			
รายได้จากค่าโดยสาร			
ในภูมิภาค	43.10	39.27	36.32
ระหว่างทวีป	29.87	24.55	24.34
ในประเทศ	7.96	7.58	6.19
เที่ยวบินไม่ประจำ	0.13	0.21	0.33
รายได้ค่าน้ำหนักส่วนเกิน	0.18	0.18	0.20
ค่าธรรมเนียมส่งสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์	9.03	8.90	8.03
รายได้จากกิจกรรมอื่นๆ	6.38	6.55	6.34
ค่าเงินประกันภัยและค่าธรรมเนียมน้ำมัน เรียกเก็บจากผู้โดยสาร	3.35	12.76	18.25
รวมรายได้จากการขายหรือการให้บริการ	100.00	100.00	100.00
<b>ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน</b>			
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	26.44	25.43	34.61
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	15.64	16.82	18.64
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน	24.10	24.20	19.76
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	8.97	10.09	10.47
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	5.94	5.54	4.90
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	4.75	4.57	4.28
ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด	5.91	5.27	5.20
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	0.27	0.32	0.34
ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น	5.38	4.96	5.12
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	97.40	97.20	103.32
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	2.60	2.80	(3.32)
กำไรสุทธิ (ขาดทุน) สุทธิ	(1.09)	0.03	(7.14)

### ผลการดำเนินงานในรอบ 5 ปี

		ปี 2560	ปี 2559	ปี 2558	ปี 2557	ปี 2556
จำนวนเครื่องบิน	(ลำ)	100	95	95	102	100
จำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง/ปี)	409,024	388,727	374,831	370,309	384,069
ปริมาณการผลิต	(ล้านตัน-กม.)	12,982	12,103	11,883	12,346	12,728
ปริมาณการขนส่ง <sup>(1)</sup>	(ล้านตัน-กม.)	9,631	8,451	8,249	7,717	8,388
อัตราส่วนการบรรทุก	(ร้อยละ)	74.2	69.8	69.4	62.5	65.9
จำนวนผู้โดยสาร	(พันคน)	24,562	22,262	21,249	19,096	21,510
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กม.)	90,498	85,042	83,479	82,969	85,655
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กม.)	71,634	62,442	60,893	57,194	63,479
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(ร้อยละ)	79.2	73.4	72.9	68.9	74.1
ปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์ <sup>(1)</sup>	(ล้านตัน-กม.)	3,832	3,591	3,514	3,812	5,019
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กม.)	2,377	2,132	2,091	2,458	2,565
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ร้อยละ)	62.0	59.4	59.5	64.5	51.1
จำนวนพนักงาน	(คน)	22,370	21,998	22,864	24,952	25,323
กำไร(ขาดทุน)ก่อนหักภาษีเงินได้	(ล้านบาท)	(2,895)	(1,417)	(14,116)	(16,738)	(12,929)

### 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
- อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร คือ ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร เทียบเป็นร้อยละของปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร
- 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

<sup>(1)</sup> ในปี 2558 บริษัทฯ มีการเปลี่ยนแปลงค่าสถิติการคำนวณน้ำหนักเฉลี่ยผู้โดยสารรวมสัมภาระ (Free Baggage Allowance) จาก 90 กิโลกรัมต่อคน เป็น 100 กิโลกรัมต่อคน เพื่อให้ค่าสถิติของบริษัทฯ สามารถเปรียบเทียบกับอุตสาหกรรมการบินที่เปลี่ยนแปลง โดยได้ทำการปรับค่าสถิติของปี 2557 ให้เป็นฐานเดียวกันเพื่อการเปรียบเทียบ แต่ไม่ได้ย้อนปรับค่าสถิติของปี 2556

## 14. การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560  
ของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

### 1. บทสรุปผู้บริหาร

ภาพรวมเศรษฐกิจโลกในปี 2560 ขยายตัวได้ต่อเนื่อง เศรษฐกิจสหรัฐฯ สหภาพยุโรป และญี่ปุ่น ขยายตัวในอัตราที่สูงขึ้นตามการปรับตัวดีขึ้นของปัจจัยพื้นฐานทางเศรษฐกิจ ตลาดแรงงานที่ฟื้นตัว และความเชื่อมั่นของผู้บริโภคที่อยู่ในเกณฑ์ดี ส่งผลให้ปริมาณการค้าโลกขยายตัวสูงขึ้น สำหรับเศรษฐกิจกลุ่มประเทศเกิดใหม่ในเอเชียขยายตัวดีขึ้นต่อเนื่องจากการส่งออกที่ปรับตัวดีขึ้นตามอุปสงค์โลก การบริโภคภาคเอกชนมีทิศทางดีขึ้น ขณะที่การขยายตัวของเศรษฐกิจจีนชะลอตัวเล็กน้อย จากมาตรการปฏิรูปโครงสร้างเศรษฐกิจ ในขณะที่ราคาน้ำมันดิบในปี 2560 ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากปีก่อนจากการลดปริมาณการผลิตของกลุ่มประเทศผู้ผลิตน้ำมัน

เศรษฐกิจไทยในปี 2560 ปรับตัวดีขึ้นโดยได้รับแรงขับเคลื่อนสำคัญจากภาคการส่งออกที่ขยายตัวต่อเนื่องตามการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก โดยประเทศคู่ค้าที่ขยายตัวได้ดี เช่น อินเดีย จีน อินโดจีน (CLMV) สหรัฐอเมริกา และ ญี่ปุ่น เป็นต้น การบริโภคภาคเอกชนยังขยายตัวได้ดี ภาคการท่องเที่ยวขยายตัวต่อเนื่องโดยจำนวนนักท่องเที่ยวต่างประเทศยังคงขยายตัวในระดับสูงจากนักท่องเที่ยวชาวจีน รัสเซีย อินเดีย กัมพูชา ลาว และเกาหลีใต้เป็นหลัก ทั้งนี้จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาประเทศไทยในปี 2560 จำนวน 35.4 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 8.9%

อุตสาหกรรมการบินของโลกในปี 2560 ยังคงเติบโตตามสถานะเศรษฐกิจโลกที่แข็งแกร่งขึ้น ประกอบกับการแข่งขันที่รุนแรงทำให้ราคาบัตรโดยสารปรับตัวลดลงโดยเฉพาะในช่วงต้นปี ช่วยสนับสนุนความต้องการการเดินทางเพิ่มขึ้น ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารในภาพรวมมีการเติบโตสูงกว่าอัตราการเติบโตเฉลี่ย 10 ปี โดยเฉพาะสายการบินในเอเชียแปซิฟิก และยุโรป อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ยยังคงอยู่ในระดับสูง ทั้งนี้ จากข้อมูลของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ปี 2560 แสดงปริมาณการขนส่งและปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 7.6% และ 6.3% ตามลำดับ และมีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ย 81.4% ในขณะที่การขนส่งสินค้ามีการเติบโตสูงสุดนับตั้งแต่ปี 2553 และเติบโตในทุกภูมิภาค จากปริมาณการค้าโลกที่เติบโตต่อเนื่อง ส่งผลให้อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ปรับตัวเพิ่มขึ้นเป็น 45.5% จากปีก่อนที่เท่ากับ 43.0%

ภาพรวมของอุตสาหกรรมการบินของไทยยังคงเติบโตต่อเนื่อง ภายหลังจากที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้ประกาศปลดธงแดงลงในวันที่ 6 ตุลาคม 2560 ซึ่งส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมการบินและการท่องเที่ยวทั้งในด้านการสร้างความเชื่อถือของหน่วยงานด้านการบินของไทย และความเชื่อมั่นต่อนักท่องเที่ยวในการเลือกใช้สายการบินสัญชาติไทย โดยมีปัจจัยสนับสนุนอื่นที่สำคัญ ได้แก่ ปริมาณความต้องการขนส่งทางอากาศในตลาดเกิดใหม่ และการเกิดขึ้นของสายการบินต้นทุนต่ำ รวมทั้งความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับการขยายตัว อย่างไรก็ตาม ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินของไทย เช่น ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานที่ปรับเพิ่มขึ้นจากปีก่อน การแข่งขันที่รุนแรง การก่อการร้ายทั้งภายในและภายนอกประเทศ และภัยคุกคามการบิน เป็นต้น ซึ่งเป็นความท้าทายที่อุตสาหกรรมการบินต้องเผชิญ

ในปี 2560 บริษัทฯ ได้เข้าสู่ระยะที่ 3 ของแผนปฏิรูปองค์กรคือ “การเติบโตอย่างยั่งยืน” โดยมีกลยุทธ์ในการดำเนินงาน 6 กลยุทธ์ ได้แก่ 1) พัฒนาเครือข่ายการบินที่แข่งขันได้ ทำกำไรและลดความซับซ้อนของฝูงบิน 2) เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและเสริมสร้างรายได้ 3) สร้างความเป็นเลิศในการให้บริการ (Service Ring) 4) มีต้นทุนที่แข่งขันได้ และการดำเนินการมีประสิทธิภาพ 5) สร้างวัฒนธรรมองค์กรที่สนับสนุนความยั่งยืน และพัฒนาบุคลากรให้มี

คุณภาพดีเยี่ยม 6) บริหารบริษัทในเครือและกลุ่มธุรกิจ และพัฒนากลยุทธ์ธุรกิจใหม่เพื่อความยั่งยืน โดยมีการดำเนินการที่สำคัญ เช่น

- การขยายเครือข่ายเส้นทางบิน (Network Expansion) ด้วยการเปิดเส้นทางบินตรงสู่กรุงเวียนนา สาธารณรัฐออสเตรีย เมื่อ 16 พฤศจิกายน 2560 นอกจากนี้ยังเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินในจุดบินที่มีศักยภาพ เช่น บรัสเซลส์ ออสโล และโอ๊คแลนด์ เป็นต้น ประกอบกับขยายเส้นทางบินในภูมิภาคอาเซียนโดยใช้สายการบินไทยสมายล์ เป็นเครื่องมือสำคัญตามแผนยุทธศาสตร์การขยายเส้นทางบินและเชื่อมต่อเครือข่ายการบินกับการบินไทยด้วยการเปิดเส้นทางบินสู่เมืองเกาสง เมืองท่าสำคัญของไต้หวัน เมืองเจิ้งโจว สาธารณรัฐประชาชนจีน และเส้นทางภูเก็ต-กวางโจว ทั้งนี้ สายการบินไทยสมายล์ได้ยกเลิกทำการบินที่ทำอากาศยานดอนเมืองเมื่อวันที่ 16 มกราคม 2560 โดยให้ใช้ทำอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นฐานการบินเพียงแห่งเดียว เพื่อการเชื่อมต่อผู้โดยสารจากเที่ยวบินของการบินไทยที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิได้อย่างสะดวกสบายมากขึ้น นอกจากนี้ยังได้ลงนามสัญญาความร่วมมือระหว่างกันบนเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Share Flight) กับบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เพื่อเพิ่มความแข็งแกร่งให้กับเครือข่ายเส้นทางบิน

- การเพิ่มศักยภาพฝูงบินด้วยการรับมอบเครื่องบินรวม 7 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบินเช่าการเงินแบบแอร์บัส A350-900 XWB จำนวน 2 ลำ และเครื่องบินเช่าดำเนินงานแบบแอร์บัส A350-900 XWB จำนวน 3 ลำ และโบอิง B787-9 จำนวน 2 ลำ โดยนำมาให้บริการในเส้นทางข้ามทวีปและเส้นทางภูมิภาค เช่น กรุงเทพฯ-โรม กรุงเทพฯ-บรัสเซลส์ กรุงเทพฯ-โอ๊คแลนด์ และกรุงเทพฯ-สิงคโปร์ เป็นต้น และดำเนินการปรับปรุงรูปแบบและคุณภาพของที่นั่งโดยสารและระบบสาร์เบันเท้งโดยเริ่มดำเนินการโครงการติดตั้ง Crew Rest และระบบสื่อสารสนเทศ (In-flight Connectivity : IFC) บนเครื่องบินโบอิง 787-8 จำนวน 6 ลำ โดยดำเนินการแล้วเสร็จในปีนี้อาจมีจำนวน 2 ลำ

- การขายเครื่องบินและส่งมอบเรียบร้อยแล้วจำนวน 4 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแอร์บัส A330-300 จำนวน 1 ลำ โบอิง B747-400 จำนวน 2 ลำ และโบอิง B737-400 จำนวน 1 ลำ

- การรับพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินรุ่นใหม่รุ่น TQV (THAI Quality & Value) จำนวนกว่า 200 อัตรา เพื่อรองรับการเติบโตที่เพิ่มขึ้น

- การบริหารราคาบัตรโดยสารและรายได้อย่างต่อเนื่อง และเป็นรูปธรรมมากขึ้น ภายหลังจากการนำระบบการบริหารราคาขายบัตรโดยสารอัตโนมัติ (Automated Fare Management System) มาใช้เต็มรูปแบบในช่วงปลายปี 2559 เพื่อกำหนดราคาขายอย่างมีประสิทธิภาพให้สามารถแข่งขันกับคู่แข่งในระดับเดียวกันได้ทันเวลาโดยสามารถสร้างรายได้เพิ่มให้กับบริษัท

- การจัดทำระบบการบริหารเครือข่ายเส้นทางบิน (Network Management Systems) เพื่อนำมาใช้ในการจัดทำตารางบิน วิเคราะห์ ทบทวน และวางแผนเส้นทางบินได้รวดเร็วและแม่นยำขึ้น รวมถึงระบบบูรณาการการให้บริการครบวงจรเพื่อความเป็นเลิศ (System Integration) โดยดำเนินการในระยะแรกแล้วเสร็จ และได้เริ่มใช้ระบบและกระบวนการใหม่สำหรับการให้บริการ Check-in การให้บริการของลูกเรือ การซ่อมบำรุง ตั้งแต่เดือน เมษายน 2560 นอกจากนี้ สายการบินไทยสมายล์ได้นำระบบอะมาเดอุส อัลเทีย (Amadeus Altea) มาใช้เริ่ม 1 สิงหาคม 2560 โดย ระบบดังกล่าวนอกจากจะทำให้การเชื่อมต่อระหว่างสายการบินไทยและไทยสมายล์สะดวกสบายมากขึ้นแล้ว ยังสามารถเชื่อมต่อกับตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารและสายการบินทั่วโลก ทำให้สามารถบริการผู้โดยสารได้หลากหลายรูปแบบและเพิ่มศักยภาพในการให้บริการ รวมถึงการรองรับการปฏิบัติงานของพนักงานให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้เพื่อขยายฐานลูกค้าที่ซื้อบัตรโดยสารผ่านระบบออนไลน์ และรองรับการจัดทำข้อตกลงการบินโดยใช้รหัสเที่ยวบินร่วม (Code Share Flight) กับสายการบินกลุ่มพันธมิตรเพิ่มเติมเพื่อขยายเครือข่ายเส้นทางการบินการให้บริการแก่ลูกค้าทั่วโลก

- การบริหารจัดการด้านการเงินการบัญชีโดยเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพของสายงาน บริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันอย่างมีความคล่องตัวและสอดคล้องกับสถานการณ์ราคาน้ำมันในตลาดโลก และจากการดำเนินการบริหารเงินสดและ

ปรับโครงสร้างเงินกู้ยืมอย่างต่อเนื่องจากปลายปีก่อน ทำให้บริษัทฯ ได้รับรางวัล Adam Smith Awards Asia 2017 ในด้านการบริหารความเสี่ยงยอดเยี่ยม (Best Risk Management Solution) ที่จัดโดยนิตยสาร Treasury Today Asia

- บริษัทฯ ได้ลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ในโครงการพัฒนาศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา เมื่อวันที่ 8 มีนาคม 2560 และลงนามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือด้านการพัฒนาศูนย์ขนส่งสินค้าทางอากาศและโลจิสติกส์ระยะที่ 1 กับกองทัพเรือ เมื่อวันที่ 5 เมษายน 2560 ทั้งนี้ โครงการดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของแผนพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Special Eastern Economic Corridor) ในการขับเคลื่อนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ ซึ่งนับเป็นปรากฏการณ์ครั้งสำคัญของบริษัทฯ ที่จะพลิกโฉมท่าอากาศยานอู่ตะเภาให้เป็นศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานและศูนย์ขนส่งสินค้าทางอากาศและโลจิสติกส์ที่เพียบพร้อมด้วยนวัตกรรม เทคโนโลยีดิจิทัลที่ทันสมัยด้วยมาตรฐานคุณภาพระดับสากล

- บริษัทฯ ได้ผ่านการตรวจสอบเพื่อออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (An Air operator's certificate : AOC) โดยผ่านเกณฑ์มาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ซึ่งดำเนินการโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศใหม่แล้วเมื่อวันที่ 8 พฤษภาคม 2560 โดยสายการบินไทยสมายล์ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศใหม่เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2560

- การลงทุนในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ในปี 2560 บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ได้จัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนเพื่อเสนอขายให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนการถือหุ้น (Rights Offering) จำนวน 2 ครั้ง โดยครั้งแรกในเดือน พฤษภาคม 2560 บริษัทฯ ไม่ประสงค์ซื้อหุ้นเพิ่มทุนดังกล่าวตามสิทธิ์ ทำให้สัดส่วนการถือครองหุ้นของบริษัทฯ ใน บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ลดลงจากเดิมร้อยละ 39.20 ณ 31 ธันวาคม 2559 เป็นร้อยละ 21.57 และครั้งที่ 2 ในเดือนตุลาคม 2560 บริษัทฯ ได้จองซื้อหุ้นเพิ่มทุนตามสิทธิ์จำนวน 250.39 ล้านหุ้น เป็นจำนวนเงิน 375.59 ล้านบาท ทำให้สัดส่วนการถือหุ้น เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 21.57 เป็นร้อยละ 21.80

- บริษัทฯ ได้จัดทำแผนวิสาหกิจปี 2560-2564 ฉบับทบทวนโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับและสนับสนุนยุทธศาสตร์ชาติแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 และเพื่อกำหนดกรอบแนวทางการดำเนินงานธุรกิจสายการบินให้มีผลการดำเนินงานที่ดี บริษัทฯ เชื่อมั่นว่าแผนวิสาหกิจนี้จะถูกนำไปปฏิบัติอย่างมุ่งมั่นจริงจัง พยายามไปสู่ความสำเร็จตามที่ได้กำหนดไว้ รวมทั้งสามารถแข่งขัน พร้อมรับมือกับการเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมการบินในปัจจุบันและอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ การบินไทยยังได้รับรางวัลสายการบินยอดเยี่ยมของโลกจากสกายแทร็กซ์ประจำปี 2560 ถึง 3 รางวัล ได้แก่ รางวัลอันดับ 1 สายการบินที่ให้บริการชั้นประหยัดยอดเยี่ยมของโลก (World's Best Economy Class) รางวัลอันดับ 1 สายการบินที่ให้บริการสปาเลาจน์ยอดเยี่ยมของโลก (World's Best Airline Lounge Spa) ซึ่งได้รับต่อเนื่องกันเป็นปีที่ 3 และรางวัลอันดับ 1 สายการบินที่ให้บริการอาหารสำหรับชั้นประหยัดยอดเยี่ยม (Best Economy Class Onboard Catering) และได้รับรางวัล TTG Travel Hall of Fame โดยได้รับรางวัลสายการบินยอดเยี่ยมแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Best South-East Asian Airline) ติดต่อกันครบ 10 ปี จากนิตยสาร TTG Travel Awards และรางวัลสายการบินที่ให้บริการอาหารบนเครื่องบินยอดเยี่ยม ประจำปี 2560 (Best Inflight Food 2017) จาก IFSA Compass Awards ที่มาจากการโหวตของสมาชิก IFSA (International Flight Service Association) ซึ่งรางวัลทั้งหลายนี้แสดงให้เห็นถึงมาตรฐานการบริการในระดับพรีเมียมและความพึงพอใจจากลูกค้าในภาพรวม

อีกทั้ง บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ยังได้รับรางวัลระดับโลกจาก TripAdvisor จำนวน 3 รางวัล ได้แก่ สายการบินยอดเยี่ยมของประเทศไทย (Best Airline in Thailand) สายการบินยอดเยี่ยมในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก (Best Regional Airline in Asia Pacific) และรางวัลหนึ่งในสิบสายการบินยอดเยี่ยมระดับโลก (World's Best Airline – Top 10)

ซึ่งเป็นผลจากการรื้อของตู้โดยสารทั่วโลกประจำปี 2560 ทั้งนี้ รางวัดดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าไทยสมายล์เป็นสายการบินรายค่าที่มีคุณภาพ ให้การบริการแบบเต็มรูปแบบในเส้นทางภูมิภาค (Regional Full Service Airline) และสะท้อนถึงความพึงพอใจของผู้โดยสารในการบริการของไทยสมายล์

ในปี 2560 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้รับมอบเครื่องบินใหม่จำนวน 7 ลำ และปลดระวางเครื่องบินเช่าดำเนินงาน A330-300 จำนวน 2 ลำ ทำให้ฝูงบินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ณ 31 ธันวาคม 2560 มีจำนวน 100 ลำ สูงกว่า ณ สิ้นปีก่อน 5 ลำ โดยมีอัตราการใช้ประโยชน์ของเครื่องบินเพิ่มขึ้นจาก 11.5 ชั่วโมง เป็น 12.0 ชั่วโมง มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้น 6.4% ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้น 14.7% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 79.2% สูงกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ยที่ 73.4% และสูงสุดในรอบ 10 ปี โดยมีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 24.6 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 10.3%

อย่างไรก็ตาม จากเหตุการณ์เครื่องยนต์โรลล์รอยซ์รุ่น TRENT1000 ที่ติดตั้งกับเครื่องบินโบอิง 787-8 ที่บริษัทฯ มีอยู่ในฝูงบินจำนวน 6 ลำ โดยรับมอบลำแรกเมื่อปี 2557 ประสบปัญหาตัวใบพัด (Turbine Blade) เกิดรอยร้าวและแตกในเครื่องยนต์ที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติการบิน ทั้งนี้เป็นปัญหาที่เกิดขึ้นกับสายการบินทั่วโลกที่ใช้เครื่องยนต์รุ่นดังกล่าว ทำให้บริษัทฯ ต้องทยอยสลับจอดเครื่องบินโบอิง 787-8 เพื่อถอดเครื่องยนต์ส่งไปซ่อม บริษัทฯ ได้ดำเนินการแก้ปัญหาทั้งในระยะสั้นและระยะยาว โดยคำนึงถึงผลกระทบต่อผู้โดยสารเป็นสำคัญ ทั้งนี้จากเหตุการณ์ดังกล่าวมีผลกระทบกับการบริการทำให้เกิดเที่ยวบินล่าช้า และกระทบต่อตารางบิน ทำให้เกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น ตลอดจนสูญเสียโอกาสในการหารายได้ตามแผนที่วางไว้

ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยประจำปี 2560 มีรายได้รวมจำนวน 191,946 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 11,389 ล้านบาท (6.3%) โดยเพิ่มขึ้นทั้งจากรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำมันเครื่องบิน รายได้ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์ และรายได้จากการบริการอื่นๆ ค่าใช้จ่ายรวมจำนวน 189,090 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 12,604 ล้านบาท (7.1%) เป็นผลจากค่าน้ำมันเครื่องบินเพิ่มขึ้น 4,879 ล้านบาท (10.8%) จากราคาน้ำมันเฉลี่ยเพิ่มขึ้น 24.2% ประกอบกับปริมาณการใช้น้ำมันที่เพิ่มขึ้นตามปริมาณการผลิต ถึงแม้ว่าจะมีการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันได้ดีขึ้นกว่าปีก่อนก็ตาม ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมันสูงขึ้น 8,313 ล้านบาท (6.6%) สาเหตุหลักเกิดจากปริมาณการผลิตและปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยานเพิ่มขึ้น ขณะที่ต้นทุนทางการเงิน-สุทธิ ลดลง 588 ล้านบาท (11.5%) จากการบริหารเงินสดและการปรับโครงสร้างทางการเงินต่อเนื่องจากปีก่อน เป็นผลให้มีกำไรจากการดำเนินงานจำนวน 2,856 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 1,215 ล้านบาท (29.8%)

ในปี 2560 มีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียวประกอบด้วย ประมาณการค่าซ่อมแซมเพื่อเตรียมสภาพเครื่องบินเช่าดำเนินงานก่อนการส่งมอบคืน จำนวน 550 ล้านบาท ผลขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงส่วนได้เสียในเงินลงทุนจำนวน 429 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการลดสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) และรับรู้ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบินจำนวน 3,191 ล้านบาท นอกจากนี้ยังมีขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 1,581 ล้านบาท ส่งผลให้บริษัทฯ และบริษัทย่อยขาดทุนสุทธิ 2,072 ล้านบาท โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 2,107 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 0.97 บาท ในขณะที่ปีก่อนมีกำไร 0.01 บาท

ทั้งนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์และเครื่องบิน และผลขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงส่วนได้เสียในเงินลงทุน (EBITDA) จำนวน 24,045 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 811 ล้านบาท (3.3%) โดยมี EBITDA Margin เท่ากับ 12.5% เปรียบเทียบกับปีก่อนที่เท่ากับ 13.8%

## 2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานปี 2560

งบการเงินรวมของปี 2560 ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อย 5 บริษัท ได้แก่ 1) บริษัท ไทย-อะมาติอุสเซอร์วิสเอเซีย จำกัด 2) บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด 3) บริษัท ไทยไฟล์ท์ เทรนนิ่ง จำกัด 4) บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด และ 5) บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

### ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) – งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.			
	2560	2559	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
<b>รายได้รวม</b>	<b>191,946</b>	<b>180,557</b>	<b>+11,389</b>	<b>+6.3</b>
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	157,475	148,060	+9,415	+6.4
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	20,272	18,578	+1,694	+9.1
- รายได้บริการอื่นๆ	12,111	11,674	+437	+3.7
- อื่นๆ	2,088	2,245	-157	-7.0
<b>ค่าใช้จ่ายรวม</b>	<b>189,090</b>	<b>176,486</b>	<b>+12,604</b>	<b>+7.1</b>
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	50,215	45,336	+4,879	+10.8
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	134,328	126,015	+8,313	+6.6
- ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ	4,547	5,135	-588	-11.5
<b>กำไรจากการดำเนินงาน</b>	<b>2,856</b>	<b>4,071</b>	<b>-1,215</b>	<b>-29.8</b>
<b>หัก</b> ประมาณการค่าซ่อมแซมเครื่องบินเข้าดำเนินงาน	550	1,317	-767	-58.2
<b>หัก</b> ค่าใช้จ่ายตามแผนปฏิรูป	-	1,228	-1,228	-100.0
<b>หัก</b> ผลขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงส่วนได้เสียในเงินลงทุน	429	-	+429	-
<b>หัก</b> ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน	3,191	3,628	-437	-12.0
<b>บวก</b> กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(1,581)	685	-2,266	-330.8
<b>ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้</b>	<b>(2,895)</b>	<b>(1,417)</b>	<b>-1,478</b>	<b>-104.3</b>
<b>กำไร(ขาดทุน)สุทธิ</b>	<b>(2,072)</b>	<b>47</b>	<b>-2,119</b>	<b>-</b>
<b>กำไร(ขาดทุน)สุทธิตัวส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่</b>	<b>(2,107)</b>	<b>15</b>	<b>-2,122</b>	<b>-</b>
<b>กำไร(ขาดทุน) ต่อหุ้น</b> (บาท)	<b>(0.97)</b>	<b>0.01</b>	<b>-0.98</b>	<b>-</b>
<b>ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ</b>				
<b>EBITDA</b> (ล้านบาท)	24,045	24,856	-811	-3.3
<b>จำนวนผู้โดยสาร</b> (ล้านคน)	24.56	22.26	+2.30	+10.3
<b>ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร</b> (ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	90,498	85,042	+5,456	+6.4
<b>ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร</b> (ล้านคน-กิโลเมตร)	71,634	62,442	+9,192	+14.7
<b>อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร</b> (%)	79.2	73.4	+5.8	+5.8
<b>รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย</b> (บาท/คน-ก.ม.)	2.17	2.35	-0.18	-7.7
<b>ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์</b> (ล้านตัน-กิโลเมตร)	3,832	3,591	+241	+6.7
<b>ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์</b> (ล้านตัน-กิโลเมตร)	2,377	2,132	+245	+11.5
<b>อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์</b> (%)	62.0	59.4	+2.6	+2.6
<b>น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง</b> (พันกก.)	654,915	589,829	+65,086	+11.0
<b>รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย</b> (บาท/ตัน-กม.)	7.98	8.18	-0.20	-2.4

เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 31 ธ.ค.	(ลำ)	100	95	+5	+5.3
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	409,024	388,727	+20,297	+5.2
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	12.0	11.5	+0.5	+4.3
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย					
1 USD : THB		33.9380	35.2897	-1.3517	-3.8
1 EUR : THB		38.2778	39.0348	-0.7570	-1.9
100 JPY : THB		30.2696	32.5435	-2.2739	-7.0
ราคาน้ำมันเฉลี่ย	(USD/BBL)	70.48	56.73	+13.75	+24.2

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

## รายได้

ในปี 2560 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวมเพิ่มขึ้น 11,389 ล้านบาท (6.3%) โดยมีรายละเอียดของรายได้ดังนี้

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน

รายได้จากค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกิน เพิ่มขึ้น 9,415 ล้านบาท (6.4%) สาเหตุหลักเกิดจาก

- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร เพิ่มขึ้น 14.7% คิดเป็นเงินประมาณ 21,600 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นในเส้นทางข้ามทวีป และเส้นทางภูมิภาคเอเชียทุกเส้นทาง รวมถึงเส้นทางบินของสายการบินไทยสมายล์ แต่ลดลงในเส้นทางภายในประเทศ ในขณะที่บริษัทฯ มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 6.4% ส่งผลให้อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 79.2% สูงกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ย 73.4%

- รายได้จากผู้โดยสารต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) เฉลี่ยเท่ากับ 2.17 บาท/RPK ต่ำกว่าปีก่อน 0.18 บาท (7.7%) ทำให้รายได้จากผู้โดยสารลดลง 12,895 ล้านบาท ทั้งนี้เงินบาทแข็งค่าเมื่อเทียบกับเงินสกุลที่เป็นรายได้หลักทำให้รายได้ลดลงส่วนหนึ่ง หากไม่รวมผลของอัตราแลกเปลี่ยนรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยประมาณ 2.23 บาท/RPK ลดลง 0.12 บาท (5.1%) คิดเป็นเงินประมาณ 8,595 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากการแข่งขันที่รุนแรง และอัตราค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมัน (Fuel Surcharge) เฉลี่ยลดลงจากปีก่อน

ตารางแสดงข้อมูลการดำเนินงานด้านการขนส่งผู้โดยสาร จำแนกตามภูมิภาค – บริษัทฯ และบริษัทย่อย

	เปลี่ยนแปลงจากปีก่อน (%)		อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	
	ปริมาณการผลิต	ปริมาณการขนส่ง	2560	2559
ภูมิภาคเอเชีย	+8.8	+16.3	76.9	71.8
ข้ามทวีป	+5.4	+15.3	82.5	75.4
ภายในประเทศ	-4.9	-1.8	74.2	71.8

ตารางแสดงข้อมูลรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน จำแนกตามภูมิภาค – บริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	2560	2559	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน				
ภูมิภาคเอเชีย	86,322	79,350	+ 6,972	+ 8.8
ข้ามทวีป	59,263	55,916	+ 3,347	+ 6.0
ภายในประเทศ	11,633	12,427	- 794	- 6.4
เที่ยวบินแบบไม่ประจำ	257	367	- 110	- 30.0
รวมรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	157,475	148,060	+ 9,415	+ 6.4

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินในภูมิภาคเอเชีย มีจำนวน 86,322 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 6,972 ล้านบาท (8.8%) โดยในปี 2560 บริษัทฯ เพิ่มความถี่ในเส้นทางที่มีปริมาณผู้โดยสารหนาแน่น และได้ขยายการผลิตเพื่อรองรับการเติบโตของตลาดในภูมิภาคเอเชียโดยขยายเส้นทางบินของสายการบินไทยสมายล์ด้วยการเพิ่มจุดบินใหม่ไปยังเมืองเจิ้งโจว สาธารณรัฐประชาชนจีน เมื่อวันที่ 27 มกราคม 2560 เมืองเกาสงประเทศไต้หวัน เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2560 รวมทั้งเพิ่มเส้นทางภูเก็ต-กวางโจว เมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2560 เป็นต้น ส่งผลให้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 8.8% ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นถึง 16.3% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 71.8% ในปี 2559 เป็น 76.9% แต่รายได้เฉลี่ยต่อหน่วยลดลง 7.2% สาเหตุหลักเกิดจากการแข่งขันที่รุนแรง โดยเฉพาะสายการบินต้นทุนต่ำที่มีการปรับตัวและการพัฒนาเครือข่ายจากการให้บริการบินแบบจุดต่อจุด (Point-to-Point) มาให้บริการไประยะทางไกลขึ้น และพัฒนาเป็นเครือข่ายการบินเชื่อมโยงเส้นทางบินระหว่างสายการบินภายในกลุ่ม พร้อมทั้งยกระดับด้านสินค้าและบริการให้ใกล้เคียงกับสายการบินเต็มรูปแบบมากขึ้น นอกจากนี้การปรับลดอัตราค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมัน (Fuel Surcharge) และการแข่งค่าของเงินบาททำให้รายได้เมื่อคิดเป็น เงินบาทลดลง

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินข้ามทวีป มีจำนวน 59,263 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 3,347 ล้านบาท (6.0%) โดยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 5.4% จากการขยายการผลิตในเส้นทางยุโรปมากขึ้น รวมทั้งเปิดเส้นทางบินตรงสู่กรุงเวียนนา สาธารณรัฐออสเตรีย เมื่อ 16 พฤศจิกายน 2560 ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 15.3% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 75.4% ในปี 2559 เป็น 82.5% ในปี 2560 ขณะที่รายได้เฉลี่ยต่อหน่วยลดลงจากปีก่อนประมาณ 8.3% สาเหตุหลักมาจากการปรับลดอัตราค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมัน (Fuel Surcharge) ต่อเนื่องจากปีก่อนและส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการแข่งค่าของเงินบาท ทำให้รายได้เมื่อคิดเป็นเงินบาทลดลง ประกอบกับการแข่งขันที่รุนแรง

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินภายในประเทศ มีจำนวน 11,633 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 794 ล้านบาท (6.4%) โดยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารลดลง 4.9% ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารลดลง 1.8% และรายได้เฉลี่ยต่อหน่วยลดลง 4.6% จากการแข่งขันในตลาดจากสายการบินต้นทุนต่ำที่มีการลดราคาและแย่งส่วนแบ่งตลาด โดยการบินไทยได้ให้สายการบินไทยสมายล์ทำการบินแทนเพิ่มขึ้นได้แก่ เส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่-กรุงเทพฯ-สุราษฎร์ธานี กรุงเทพฯ-หาดใหญ่ กรุงเทพฯ-ขอนแก่น กรุงเทพฯ-อุดรธานี กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี กรุงเทพฯ-นราธิวาส และเส้นทางอื่น ได้แก่ เชียงใหม่-ภูเก็ต ทั้งนี้อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารในเส้นทางบินภายในประเทศเพิ่มขึ้นจาก 71.8% ในปี 2559 เป็น 74.2% ในปีนี้

• **รายได้ค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์**

รายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์เพิ่มขึ้น 1,694 ล้านบาท (9.1%) เนื่องจากปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) เพิ่มขึ้น 11.5% คิดเป็นเงินประมาณ 2,005 ล้านบาท จากภาคการส่งออกที่ฟื้นตัวดีขึ้นต่อเนื่องจากปีก่อนตามการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก โดยมีอัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เพิ่มขึ้นจาก 59.4% ในปี 2559 เป็น 62.0% ในปี 2560 ถึงแม้ว่ารายได้จากพัสดุภัณฑ์ต่อหน่วยเฉลี่ย 7.98 บาท ลดลง 0.20 บาท (2.4%) หรือประมาณ 475 ล้านบาท

• **รายได้การบริการอื่น ๆ** ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจ ได้แก่การบริการภาคพื้น ครีวการบิน การบริการคลังสินค้า และรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่นๆ เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 437 ล้านบาท (3.7%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากการให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยาน และรายได้จากครีวการบินเพิ่มขึ้นจากจำนวนลูกค้าที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งรายได้จากการให้บริการด้านคลังสินค้าที่เพิ่มขึ้นจากปริมาณการขนส่งสินค้าที่สูงกว่าปีก่อน ในขณะที่รายได้จากการบริการภาคพื้นต่ำกว่าปีก่อนจากจำนวนเที่ยวบินของสายการบินลูกค้าลดลง

**ค่าใช้จ่าย**

ในปี 2560 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวมเพิ่มขึ้น 12,604 ล้านบาท (7.1%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

• **ค่าน้ำมันเครื่องบิน** เพิ่มขึ้น 4,879 ล้านบาท (10.8%) สาเหตุหลักจากราคาน้ำมันเครื่องบินเฉลี่ยสูงกว่าปีก่อน 24.2% ถึงแม้เงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐ แข็งค่าทำให้ค่าน้ำมันเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทลดลง และมีรายได้ในการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน 303 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีค่าใช้จ่ายในการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน 6,604 ล้านบาท

• **ค่าใช้จ่ายดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน** เพิ่มขึ้น 8,313 ล้านบาท (6.6%) โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.					
	2560	% ของ ค่าใช้จ่าย รวม	2559	% ของ ค่าใช้จ่าย รวม	เปลี่ยนแปลง	
					ล้านบาท	%
<b>ค่าใช้จ่าย</b>						
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	29,702	22.1	28,767	22.8	+935	+3.3
ค่าบริการการบิน	22,354	16.6	20,818	16.5	+1,536	+7.4
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	5,604	4.2	5,353	4.2	+251	+4.7
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	17,247	12.8	15,670	12.4	+1,577	+10.1
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	17,022	12.7	17,991	14.3	-969	-5.4
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	11,282	8.4	9,871	7.8	+1,411	+14.3
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	9,009	6.7	8,151	6.5	+858	+10.5
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	11,215	8.4	9,404	7.5	+1,811	+19.3
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	512	0.4	570	0.5	-58	-10.2
ค่าใช้จ่ายอื่น	10,219	7.6	8,841	7.0	+1,378	+15.6
ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	162	0.1	579	0.5	-417	-72.0
<b>ค่าใช้จ่ายดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน</b>	<b>134,328</b>	<b>100.0</b>	<b>126,015</b>	<b>100.0</b>	<b>+8,313</b>	<b>+6.6</b>

- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายบุคลากร ผลประโยชน์พนักงาน ค่าตอบแทนผู้บริหาร และกรรมการเพิ่มขึ้น 935 ล้านบาท (3.3%) จากจำนวนพนักงานเพิ่มขึ้น และการปรับขึ้นเงินเดือนประจำปี 2560
- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน ประกอบด้วย ค่าบริการการบิน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ และค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป เพิ่มขึ้น 2,645 ล้านบาท (7.7%) สาเหตุหลักเกิดจากปริมาณการผลิตและปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้น ถึงแม้ว่าการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินหลักของค่าใช้จ่าย ได้แก่ ยูโร และเยน จะทำให้ค่าใช้จ่ายลดลงบางส่วนก็ตาม
- ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยานเพิ่มขึ้น 1,577 ล้านบาท (10.1%) สาเหตุหลักเกิดจากการปริมาณการผลิตที่เพิ่มขึ้น และการประมาณการค่าซ่อมแซมเครื่องบินและเครื่องยนต์ตามสภาพการบินและเงื่อนไขการบำรุงรักษา ประกอบกับอัตราค่าซ่อมบำรุงสูงกว่าปีก่อน
- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายลดลง 969 ล้านบาท (5.4%) เป็นผลจากมีเครื่องบินและที่นั่งเครื่องบิน รวมทั้งทรัพย์สินอื่นที่มีการคิดค่าเสื่อมราคาเต็มจำนวนแล้ว ถึงแม้ว่าจะรับมอบเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงินแบบแอมบัส A350-900XWB จำนวน 2 ลำ ในปี 2560 ก็ตาม
- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ เพิ่มขึ้น 1,411 ล้านบาท (14.3%) เนื่องจากจำนวนเครื่องบินเช่าดำเนินงานเพิ่มขึ้นจากปีก่อนจำนวน 3 ลำ จากการรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงานจำนวน 5 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบแอมบัส A350-900XWB จำนวน 3 ลำ และเครื่องบินแบบโบอิง B787-9 จำนวน 2 ลำ ในขณะที่ส่งคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงานแบบแอมบัส A330-300 จำนวน 2 ลำ
- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา เพิ่มขึ้น 1,811 ล้านบาท (19.3%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายสำรองที่นั่งเพิ่มขึ้นทั้งจากจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นและอัตราค่าบริการที่เพิ่มขึ้น
- ค่าใช้จ่ายอื่น เพิ่มขึ้น 1,378 ล้านบาท (15.6%) ส่วนหนึ่งเกิดจากค่าจ้างแรงงานภายนอก เงินสนับสนุนกองทุนส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องเนื่องจากปัญหาเครื่องยนต์ TRENT1000 ตามที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น เช่น ค่าชดเชยให้แก่ผู้โดยสาร ค่าโรงแรม และอาหารจากเที่ยวบินล่าช้า เป็นต้น
- ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทรวมลดลง 417 ล้านบาท (72.0%) สาเหตุหลักเกิดจากบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) มีผลการดำเนินงานขาดทุนลดลง โดยมีรายละเอียดดังนี้
  - ส่วนแบ่งขาดทุนใน บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) 549 ล้านบาท ขาดทุนลดลงจาก ปีก่อน 502 ล้านบาท
  - ส่วนแบ่งกำไรใน บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด 45 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 18 ล้านบาท
  - ส่วนแบ่งกำไรใน บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด 64 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1 ล้านบาท
  - ส่วนแบ่งกำไรใน บริษัท โรงแรมรอยัลล่อคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) 30 ล้านบาท เท่ากับปีก่อน
  - ส่วนแบ่งกำไรใน บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเทล จำกัด 13 ล้านบาท ลดลง 20 ล้านบาท
  - ส่วนแบ่งกำไรใน บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 235 ล้านบาท ลดลง 84 ล้านบาท
- ต้นทุนทางการเงิน -สุทธิ ลดลง 588 ล้านบาท (11.5%) สาเหตุหลักเกิดจากเงินกู้ยืมทั้งระยะสั้นและระยะยาวเฉลี่ยต่ำกว่าปีก่อน และผลจากการบริหารเงินสด และการปรับโครงสร้างเงินกู้ต่อเนื่องจากปีก่อน ประกอบกับเงิน

บาทแข็งค่าเมื่อเทียบกับเงินสกุลหลักของหนี้สินระยะยาว ได้แก่ เงินยูโร เงินเยน และดอลลาร์สหรัฐฯ ทำให้ดอกเบี้ยจ่ายเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทมียอดลดลง

**ประมาณการค่าซ่อมแซมเครื่องบินเช่าดำเนินงาน** จำนวน 550 ล้านบาท เป็นค่าซ่อมบำรุงเพื่อเตรียมสภาพเครื่องบินก่อนการส่งมอบคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงาน (Return Condition) A330-300 จำนวน 2 ลำ เพิ่มเติมเนื่องจากการคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงานก่อนกำหนด

**ผลขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงส่วนได้เสียในเงินลงทุน** จำนวน 429 ล้านบาท เป็นการรับรู้ผลขาดทุนจากการเปลี่ยนสัดส่วนการถือครองหุ้นในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) จากร้อยละ 39.20 เป็นร้อยละ 21.80 (รายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.36.2)

**ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน** จำนวน 3,191 ล้านบาท ลดลง 437 ล้านบาท (12.0%) ประกอบด้วย

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบินจำนวน 2,721 ล้านบาท ลดลง 497 ล้านบาท โดยในปีนี้ตั้งด้อยค่าเครื่องบินรวม 16 ลำ ประกอบด้วย A340-600 6 ลำ A340-500 3 ลำ B747-400 2 ลำ B747-400 (Freighter) 2 ลำ B737-400 1 ลำ และ A330-300 จำนวน 2 ลำ รวม 2,514 ล้านบาท และตั้งสำรองด้อยค่าของเครื่องยนต์สำหรับเครื่องบิน A340-500 และ A340-600 จำนวน 5 เครื่องยนต์ รวม 207 ล้านบาท

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์จำนวน 470 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 60 ล้านบาท เนื่องจากมีการสำรองด้อยค่าอะไหล่เครื่องบินหมุนเวียนที่เสียหายและไม่สามารถซ่อมแซมได้เพิ่มขึ้นจากปีก่อน

**ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ** 1,581 ล้านบาท ประกอบด้วย ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Loss) 1,316 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการปรับยอดเงินกู้และสินทรัพย์หนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวด และขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Loss) 265 ล้านบาท

### 3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

#### รายจ่ายลงทุน

#### ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.	
	2560	2559
เครื่องบิน	9,317	6,607
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	672	303
<b>รวม</b>	<b>9,989</b>	<b>6,910</b>

ในปี 2560 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 9,989 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 3,079 ล้านบาท สาเหตุหลักจากปีนี้มี การรับมอบเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงิน A350-900XWB จำนวน 2 ลำ ในขณะที่ปีก่อนไม่มีการรับมอบเครื่องบิน โดยรายจ่ายในการลงทุนของปี 2560 ประกอบด้วย

- การลงทุนในเครื่องบิน จำนวน 9,317 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็นการรับมอบเครื่องบินเช่าการเงิน A350-900XWB จำนวน 2 ลำ และการจ่ายเงินล่วงหน้าค่าเครื่องบิน A350-900XWB และเครื่องบิน TRENT XWB-84 สำหรับเครื่องบิน A350-900 XWB
- การลงทุนในสินทรัพย์ถาวรอื่น ๆ จำนวน 672 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในอุปกรณ์การให้บริการภาคพื้น

#### การจัดหาเงินทุน

ในปี 2560 บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดหาเงินทุน รวมทั้งสิ้น 29,771 ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. ขยายระยะเวลา (Roll-over) เงินกู้ต่อจากกระทรวงการคลังในรูปการออกตราสาร Euro Commercial Paper (ECP) ในสกุลเงินตราต่างประเทศ รวมทั้งสิ้น 9,594 ล้านบาท
2. การเปิดรับเงินกู้ระยะสั้นในรูปแบบตั๋วสัญญาใช้เงินเพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงาน รวม 4,000 ล้านบาท
3. การจัดหาเงินกู้ระยะยาวด้วยวิธีการเช่าซื้อ โดยใช้เครื่องบินเป็นหลักทรัพย์ค้ำประกันเพื่อชำระค่าเครื่องบิน A350-900XWB จำนวน 2 ลำ รวมประมาณ 8,177 ล้านบาท
4. การออกหุ้นกู้ จำนวน 8,000 ล้านบาท ในเดือน มิถุนายน 2560 เพื่อชำระคืนหุ้นกู้ที่ครบกำหนดชำระ และ/หรือคืนเงินกู้ของบริษัทฯ ที่มีต้นทุนทางการเงินสูงกว่า และ/หรือลงทุนในสินทรัพย์ และ/หรือใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในบริษัทฯ

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.	
	2560	2559
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	23,692	24,559
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(3,106)	(3,826)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(18,677)	(28,171)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน ของเงินสดและเงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น(ลดลง)	(69)	47
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น(ลดลง)</b>	<b>1,840</b>	<b>(7,391)</b>

ในปี 2560 เมื่อเปรียบเทียบกับงวดเดียวกันของปีก่อน บริษัทฯ มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 18,677 ล้านบาท จากการชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นต่ำกว่าปีก่อน ประกอบกับมีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน 3,106 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อนจากการลงทุนซื้อสินทรัพย์ถาวรลดลง ถึงแม้ว่า บริษัทฯ มีเงินสดสุทธิจากการดำเนินงานจำนวน 23,692 ล้านบาท ลดลงจากงวดเดียวกันของปีก่อนก็ตาม เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่า เงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 เป็นจำนวน 1,840 ล้านบาท

### เครื่องบิน

ในปี 2560 บริษัทฯ รั้บมอบเครื่องบินรวม 7 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบินเช่าการเงินแบบแอร์บัส A350-900 XWB จำนวน 2 ลำ และเครื่องบินเช่าดำเนินงานแบบแอร์บัส A350-900 XWB จำนวน 3 ลำ และโบอิง B787-9 จำนวน 2 ลำ และส่งคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงานแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 2 ลำ ทำให้จำนวนเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 มีจำนวน 100 ลำ (รวมเครื่องบินแอร์บัส A320-200 จำนวน 20 ลำ ซึ่งใช้ดำเนินงานโดยบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด) มากกว่า ณ สิ้นปี 2559 จำนวน 5 ลำ และมีเครื่องบินที่ปลดระวางและรอการขาย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 จำนวน 21 ลำ

### สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2559 จำนวน 2,349 ล้านบาท (0.8%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 ธ.ค. 2560		31 ธ.ค. 2559		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	15,230	5.4	13,390	4.7	+1,840	+13.7
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	201	0.1	12,322	4.4	-12,121	-98.4
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	36,085	12.8	33,662	11.9	+2,423	+7.2
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>	<b>51,516</b>	<b>18.3</b>	<b>59,374</b>	<b>21.0</b>	<b>-7,858</b>	<b>-13.2</b>
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์						
เครื่องบินและเครื่องขนต่อะไหล่าจ่ายล่วงหน้า	6,124	2.2	9,647	3.4	-3,523	-36.5
เครื่องบิน	42,186	15.0	44,686	15.8	-2,500	-5.6
เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า	113,220	40.3	112,917	39.9	+303	+0.3
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	9,592	3.4	10,228	3.6	-636	-6.2
งานระหว่างทำ	599	0.2	371	0.1	+228	+61.5
ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุง	13,554	4.9	13,872	4.9	-318	-2.3
เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	2,828	1.0	3,170	1.1	-342	-10.8
<b>ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ</b>	<b>188,103</b>	<b>67.0</b>	<b>194,891</b>	<b>68.8</b>	<b>-6,788</b>	<b>-3.5</b>
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	41,156	14.7	28,859	10.2	+12,297	+42.6
<b>รวมสินทรัพย์</b>	<b>280,775</b>	<b>100.0</b>	<b>283,124</b>	<b>100.0</b>	<b>-2,349</b>	<b>-0.8</b>

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 51,516 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 18.3 ของสินทรัพย์ทั้งหมดลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2559 เป็นจำนวน 7,858 ล้านบาท (13.2%) โดยมีสาเหตุสำคัญดังนี้

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น 1,840 ล้านบาท (13.7%) สาเหตุหลักจากเงินสดสุทธิได้มาจากการดำเนินงานสูงกว่าเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินและกิจกรรมลงทุน

- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย ลดลง 12,121 ล้านบาท (98.4%) สาเหตุหลักเกิดจากในปี 2560 บริษัทฯ ได้จัดประเภทรายการใหม่โดยโอนสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายจำนวน 11,263 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเครื่องบินและเครื่องยนต์ที่ปลดระวางและรอการขาย รวมทั้งที่ดินและสินทรัพย์อื่นที่ไม่มีความจำเป็นในการใช้งานและอยู่ระหว่างดำเนินการขาย ไปจัดประเภทเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ภายใต้หัวข้อสินทรัพย์รอการขาย เนื่องจากสภาพทางการตลาดปัจจุบันไม่เอื้ออำนวยให้กระบวนการขายดำเนินการเสร็จสมบูรณ์ภายใน 1 ปี ประกอบกับในระหว่างปีได้มีการขายเครื่องบินจำนวน 4 ลำ อะไหล่เครื่องยนต์ ที่ดินและสินทรัพย์อื่นมูลค่ารวม 882 ล้านบาท

ทั้งนี้ ยอดคงเหลือ ณ 31 ธันวาคม 2560 จำนวน 201 ล้านบาท เกิดจากอสังหาริมทรัพย์ทั้งในและต่างประเทศ โดยคณะกรรมการบริษัทฯ ได้มีมติอนุมัติการขายอสังหาริมทรัพย์ดังกล่าว เมื่อวันที่ 30 มกราคม 2561

- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ เพิ่มขึ้น 2,423 ล้านบาท (7.2%) สาเหตุหลักจากลูกหนี้การค้าเพิ่มขึ้น 1,347 ล้านบาท จากยอดขายในเดือนธันวาคม 2560 ที่สูงกว่าเดือน ธันวาคม 2559 อย่างไรก็ตามบริษัทฯ มีความสามารถในการบริหารระยะเวลาเรียกเก็บหนี้จากลูกหนี้การค้าได้เร็วขึ้น โดยมีระยะเวลาการเก็บหนี้เฉลี่ยลดลงจาก 24 วัน ในปี 2559 เป็น 23 วันในปี 2560 ซึ่งต่ำกว่าระยะเวลาการให้สินเชื่อโดยปกติของบริษัทฯ

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์สุทธิ มีจำนวน 188,103 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 67.0 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2559 เป็นจำนวน 6,788 ล้านบาท (3.5%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากการคิดค่าเสื่อมราคาตามปกติถึงแม้ว่าจะมีการรับมอบเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงินแบบแอร์บัส A350-900XWB จำนวน 2 ลำ ในปี 2560 ก็ตาม

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ มีจำนวน 41,156 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 14.7 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2559 จำนวน 12,297 ล้านบาท (42.6%) สาเหตุหลักเกิดจาก

- สินทรัพย์รอการขาย เพิ่มขึ้น 8,626 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการจัดประเภทรายการใหม่ตามที่อธิบายไว้ข้างต้น ประกอบกับการตั้งสำรองด้อยค่าของเครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่เพิ่มขึ้นในปี

สินทรัพย์รอการขายประกอบด้วยเครื่องบินที่ปลดระวางและรอการขายจำนวน 21 ลำ เครื่องยนต์อะไหล่ รวมทั้งที่ดินทั้งในและต่างประเทศที่ไม่มีความจำเป็นในการถือครองตามราคาประเมินใหม่ในปี 2558 และสินทรัพย์อื่นที่ไม่มีความจำเป็นในการใช้งาน

- ค่าตกแต่งเครื่องบินเช่าดำเนินงานรอการตัดบัญชีเพิ่มขึ้น 2,060 ล้านบาท จากค่าใช้จ่ายในโครงการปรับปรุงเครื่องบินเช่าดำเนินงานแบบ Boeing 787-8 จำนวน 6 ลำโดยการติดตั้ง Crew Rest และอุปกรณ์ In-flight Connectivity และค่าอุปกรณ์และผลิตภัณฑ์ในห้องโดยสารของเครื่องบินเช่าดำเนินงานแบบแอร์บัส A350-900XWB จำนวน 3 ลำ และโบอิง B787-9 จำนวน 2 ลำ

- การเพิ่มขึ้นของเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่า (Maintenance Reserve) จำนวน 2,144 ล้านบาท ตามประมาณการหนี้สินระยะยาวที่บริษัทได้ประมาณเพิ่มขึ้นในส่วนค่าซ่อมแซมเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงานตามสภาพการบิน และเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องบิน ทั้งนี้ บริษัทสามารถนำค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้นตามประมาณการหนี้สินดังกล่าวไปเบิกคืนจากผู้ให้เช่าได้ตามเงื่อนไขที่ปรากฏในสัญญาเช่า

- เงินลงทุนในบริษัทรวมลดลง 496 ล้านบาท สาเหตุหลักจากเงินลงทุนในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ที่ลดลง 603 ล้านบาท (32.5%) จากสัดส่วนการถือหุ้นที่ลดลง ประกอบกับผลการดำเนินงานที่ขาดทุนในปี 2560

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) ของปี 2560 ร้อยละ 0.65 ลดลงจากปี 2559 ซึ่งเท่ากับ 1.34

### หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 หนี้สินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 จำนวน 774 ล้านบาท (0.3%) โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 ธ.ค. 2560		31 ธ.ค. 2559		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	%ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)	68,031	27.4	64,555	25.9	+3,476	+5.4
หนี้สินระยะยาว						
หุ้นกู้	62,100	25.0	59,300	23.8	+2,800	+4.7
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	62,517	25.1	64,750	25.9	-2,233	-3.4
เงินกู้ยืมระยะยาว	27,480	11.0	35,933	14.4	-8,453	-23.5
รวมหนี้สินระยะยาว	152,097	61.1	159,983	64.1	-7,886	-4.9
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	28,634	11.5	24,998	10.0	+3,636	+14.5
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>248,762</b>	<b>100.0</b>	<b>249,536</b>	<b>100.0</b>	<b>-774</b>	<b>-0.3</b>

หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 24,825 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 27.4 ของหนี้สินทั้งหมดเพิ่มขึ้นจาก ณ 31 ธันวาคม 2559 จำนวน 3,476 ล้านบาท (5.4%) สาเหตุหลักเกิดจากรายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้เพิ่มขึ้น 4,299 ล้านบาท ตามยอดขายบัตรโดยสารที่เพิ่มขึ้น

หนี้สินระยะยาว (รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 24,825 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 61.1 ของหนี้สินทั้งหมด ลดลง 7,886 ล้านบาท (4.9%) ทั้งนี้ การอ่อนค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุล EUR แต่แข็งค่าขึ้นเล็กน้อยเมื่อเทียบกับเงินสกุล JPY ณ 31 ธันวาคม 2560 เปรียบเทียบกับ ณ วันสิ้นงวดของปี 2559 ทำให้หนี้สินระยะยาวเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทมีจำนวนเพิ่มขึ้น หากไม่รวมผลของการปรับอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 444 ล้านบาท หนี้สินระยะยาวจะลดลงจำนวน 8,330 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 11.5 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวน 28,634 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3,636 ล้านบาท (14.5%) สาเหตุหลักเกิดจากประมาณการค่าซ่อมใหญ่ เครื่องบิน เครื่องยนต์เครื่องบิน และส่วนประกอบอื่นๆ สำหรับรายการซ่อมที่จะต้องจ่ายเงินในอนาคตตามสัญญา เพื่อรับรู้ภาระผูกพันภายใต้สัญญาเช่าดำเนินการในการซ่อมบำรุงเครื่องบิน เครื่องยนต์ และส่วนประกอบอื่นๆ ตลอดอายุสัญญาเช่า รวมถึงเตรียมสภาพเครื่องบินก่อนส่งมอบคืนเมื่อสิ้นสุดสัญญาเช่าเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 2,489 ล้านบาท และประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงานเพิ่มขึ้น 674 ล้านบาท

ณ สิ้นปี 2560 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) เท่ากับ 5.0 เท่า เท่ากับ ณ สิ้นปี 2559 และอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ 7.8 เท่า เพิ่มขึ้นจาก ณ สิ้นปี 2559 ที่เท่ากับ 7.4 เท่า

#### ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 32,013 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2559 จำนวน 1,575 ล้านบาท (4.7%) สาเหตุหลักเกิดจากขาดทุนจากการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในปี 2560 ทำให้อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity) ลดลงจากร้อยละ 0.1 ในปี 2559 เป็นติดลบร้อยละ 6.3 ในปีนี้

#### 4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

สถานการณ์ของอุตสาหกรรมการบินในปี 2561 คาดการณ์ว่ายังคงเติบโตตามสภาพเศรษฐกิจโลกที่ยังมีแนวโน้มขยายตัวต่อเนื่อง โดยเศรษฐกิจโลกช่วงปี 2561 ยังถูกขับเคลื่อนด้วยปัจจัยสำคัญ 4 ประการได้แก่ 1) ปริมาณการค้าโลกที่มีการฟื้นตัวต่อเนื่อง 2) การเพิ่มขึ้นของค่าจ้างและอัตราเงินเฟ้อยังอยู่ในระดับต่ำ 3) เศรษฐกิจในประเทศตลาดเกิดใหม่ยังคงเติบโตได้ดี และ 4) ความไม่แน่นอนทางการเมืองคาดว่าจะไม่ผันผวนมากนัก โดยราคาน้ำมันในปี 2561 มีแนวโน้มปรับตัวเพิ่มขึ้นแต่ยังอยู่ในกรอบจำกัด

สำหรับอุตสาหกรรมการบินของไทย หลังจากที่ยังคงต้องเผชิญการปิดบินระหว่างประเทศ (ICAO) ได้ปลดธงแดงลงในวันที่ 6 ตุลาคม 2560 จะส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมการบินและการท่องเที่ยว โดยคาดว่าแนวโน้มอุตสาหกรรมการบินของไทยในปี 2561 จะขยายตัวจากภาคการท่องเที่ยวและการส่งเสริมการท่องเที่ยวของภาครัฐ ทำให้ปริมาณนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น ประกอบกับการขยายตัวอย่างรวดเร็วของสายการบินต้นทุนต่ำ โดยเฉพาะการขยายตลาดการบินในเส้นทางระหว่างประเทศไปยังตลาดที่มีศักยภาพและเป็นที่ต้องการเดินทางของนักท่องเที่ยว เช่น ประเทศญี่ปุ่น เกาหลีใต้ จีน และอินเดีย เป็นต้น อย่างไรก็ตามการแข่งขันด้านราคาระหว่างสายการบินมีแนวโน้มรุนแรงขึ้น นอกจากนี้แผนการพัฒนาประเทศไทยสู่การเป็นศูนย์กลางการบิน (Aeropolis) และศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (MRO) มีแนวโน้มที่จะประสบความสำเร็จเพิ่มขึ้นเนื่องจากการปลดธงแดงช่วยสร้างความเชื่อมั่น และดึงดูดผู้ประกอบการต่างชาติให้เข้ามาลงทุนในโครงการทั้งสองมากยิ่งขึ้น

สำหรับความคืบหน้าการแก้ไขปัญหากรณีสำนักงานบริหารการบินแห่งชาติของสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration - FAA) ปรับลดระดับความปลอดภัยด้านการบินของไทยจาก Category 1 มาอยู่ที่ Category 2 ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2558 เป็นต้นมา นั้น สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยคาดว่าจะเชิญให้ FAA เข้ามาตรวจประเมินให้เสร็จสิ้นกระบวนการภายในกลางปี 2561 ซึ่งหากผ่านการตรวจประเมินคาดว่าสายการบินของไทยจะสามารถขอเปิดเส้นทางบินเข้าสหรัฐอเมริกาได้ช่วงปลายปี 2561

ในปี 2561 บริษัทฯ จะดำเนินการตามแผนวิสาหกิจ ปี 2560-2564 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ฉบับทบทวนเพื่อขับเคลื่อนองค์กรต่อเนื่องจากแผนปฏิรูประยะที่ 3 ให้ทิศทางการดำเนินธุรกิจเป็นไปในกรอบและแนวทางเดียวกัน และสอดคล้องกับสถานการณ์การดำเนินธุรกิจและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยมีกลยุทธ์ในการดำเนินการ 5 กลยุทธ์ดังต่อไปนี้

- การเร่งทำกำไรเพิ่มจากการตลาดเชิงรุก และมีต้นทุนที่แข่งขันได้ (Aggressive Profit)
- การพัฒนาศักยภาพและแสวงหาโอกาสของกลุ่มธุรกิจ (Business Portfolio)
- การสร้างประสบการณ์การเดินทางที่ดีให้กับลูกค้า (Customer Experiences)

- การประยุกต์นวัตกรรมและเทคโนโลยีดิจิทัล (Digital Technology)
- การบริหารทรัพยากรบุคคลอย่างมีประสิทธิภาพ (Effective Human Capital Management)

นอกจากนี้ ยังมีแผนการดำเนินการที่สำคัญดังนี้

- การเพิ่มศักยภาพฝูงบินด้วยการรับมอบเครื่องบินใหม่แบบแอร์บัส A350-900XWB จำนวน 5 ลำ ในปี 2561 ประกอบด้วยเครื่องบินเช่าดำเนินงานจำนวน 3 ลำ และเครื่องบินเช่าการเงินจำนวน 2 ลำ เพื่อนำมาใช้ในการบินในเส้นทางข้ามทวีป และเส้นทางภูมิภาค
- การจัดทำแผนโครงการจัดหาเครื่องบินซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในแผนยุทธศาสตร์ฝูงบินระยะยาวของบริษัท
- การขายหุ้นในบริษัท โรงแรมรอยัลล่อคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) โดยคณะกรรมการบริษัทในการประชุมเมื่อวันที่ 24 มกราคม 2561 ได้มีมติอนุมัติการขายหุ้นของบริษัท โรงแรมรอยัลล่อคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) จำนวน 22.5 ล้านหุ้น ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนการถือหุ้น 24% ของทุนจดทะเบียน ในราคาหุ้นละ 41 บาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 922.5 ล้านบาท นอกจากนี้ยังมีแผนการขายอสังหาริมทรัพย์ที่ไม่มีความจำเป็นในการใช้งาน ทั้งนี้ แผนการดำเนินการดังกล่าวเป็นหนึ่งในแผนปฏิบัติการยุทธศาสตร์ของบริษัท

## 5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		ม.ก.-ช.ก.	
		2560	2559
<b>อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)</b>			
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.84	0.78
<b>อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร (Profitability Ratio)</b>			
อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน	ร้อยละ	1.49	2.25
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ	ร้อยละ	(1.08)	0.03
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	(6.32)	0.14
<b>อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)</b>			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	0.65	1.34
<b>อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)</b>			
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)	เท่า	4.98	4.98
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Total Debt to Equity)	เท่า	7.77	7.43
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	5.10	4.66

**ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน****อัตราส่วนสภาพคล่อง**

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

**อัตรากำไร(ขาดทุน) จากการดำเนินงาน**

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

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

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

**อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity)**

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

**อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Total Asset)**

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

**อัตราส่วนหนี้สินที่มีการระดมเงินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)**

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

**อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Total Debt to Equity)**

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

**อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย**

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