

ส่วนที่ 3

ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

13. ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป

		งบการเงินรวม		
		ปี 2561	ปี 2560	ปี 2559
งบกำไรขาดทุน				
รายได้รวม *	(ล้านบาท)	200,586	190,535	181,446
ค่าใช้จ่ายรวม	(ล้านบาท)	212,192	193,430	182,863
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	(ล้านบาท)	(11,606)	(2,895)	(1,417)
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(ล้านบาท)	(11,625)	(2,107)	15
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	(ล้านบาท)	(11,569)	(2,072)	47
งบดุล				
รวมสินทรัพย์	(ล้านบาท)	268,721	280,775	283,124
รวมหนี้สิน	(ล้านบาท)	248,265	248,762	249,536
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	(ล้านบาท)	20,456	32,013	33,588
หุ้น				
จำนวนหุ้นสามัญที่ออกและชำระแล้ว	(ล้านหุ้น)	2,182.77	2,182.77	2,182.77
มูลค่าหุ้นที่ตราไว้	(บาท)	10.00	10.00	10.00
กำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อหุ้น	(บาท)	(5.33)	(0.97)	0.01
เงินปันผลจ่ายต่อหุ้น	(บาท)	-	-	-
อัตราส่วนทางการเงิน				
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อรายได้รวม ⁽¹⁾	(ร้อยละ)	(5.8)	(1.1)	0.03
อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ ⁽²⁾	(ร้อยละ)	(2.6)	0.7	1.3
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ⁽³⁾	(ร้อยละ)	(44.1)	(6.3)	0.1
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ⁽⁴⁾	(เท่า)	7.4	5.0	5.0

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 2561	ปี 2560	ปี 2559
งบกำไรขาดทุน :			
ค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกิน	160,255	157,475	148,060
ค่าระวางขนส่ง	21,640	19,544	17,963
ค่าไปรษณีย์ภัณฑ์	701	728	615
กิจการอื่นๆ	13,369	12,111	11,674
ดอกเบี้ยรับและรายได้อื่น	3,710	2,258	2,449
ผลกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	911	(1,581)	685
รวมรายได้	200,586	190,535	181,446
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	60,096	50,215	45,336
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	30,875	29,702	29,995
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน ⁽¹⁾	47,883	45,755	43,158
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	19,045	17,022	17,991
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	15,017	11,282	9,871
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	9,111	9,009	8,151
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	10,843	11,215	9,404
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	590	512	570
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบินและสินทรัพย์	3,459	3,191	3,628
ค่าใช้จ่ายอื่น	10,243	10,219	8,841
ดอกเบี้ยจ่ายและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ⁽²⁾	5,030	5,308	5,919
รวมค่าใช้จ่าย	212,192	193,430	182,864
ขาดทุนก่อนหักภาษีเงินได้	(11,606)	(2,895)	(1,417)
รายได้ภาษีเงินได้สุทธิ	37	823	1,464
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย	56	35	32
ขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(11,625)	(2,107)	15
ขาดทุนสุทธิ	(11,569)	(2,072)	47
จำนวนหุ้นที่ออกและเรียกชำระแล้ว (ล้านหุ้น)	2,183	2,183	2,183
กำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อหุ้น (บาท)	(5.33)	(0.97)	0.01

หมายเหตุ: (1) ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบินประกอบด้วย ค่าบริการการบิน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือและค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน

(2) ดอกเบี้ยจ่ายและค่าใช้จ่ายอื่นๆ รวมส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วมและผลขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงส่วนได้เสียในเงินลงทุน

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปี 2561	ปี 2560	ปี 2559
งบกระแสเงินสด :			
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลง ในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	15,247	24,906	25,345
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	17,400	23,692	24,559
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์	(3,870)	(3,618)	(5,697)
เงินสดรับจากการจำหน่ายสินทรัพย์	4	258	1,464
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(2,099)	(3,106)	(3,826)
เงินสดรับ (จ่าย) จากเงินกู้ระยะสั้น	(4,328)	110	(7,261)
เงินสดรับ (จ่าย) จากหุ้นกู้	2,750	2,800	2,700
เงินสดรับ (จ่าย) จากเงินกู้ยืมระยะยาว	(2,417)	(17,325)	(18,725)
เงินสดสุทธิได้มา (ใช้ไป) ในกิจกรรมจัดหาเงิน	(16,846)	(18,677)	(28,171)
EBITDAR ⁽¹⁾	29,511	35,327	34,727
EBITDAR ต่อหุ้น (บาท)	13.52	16.18	15.91

หมายเหตุ :

⁽¹⁾ EBITDAR เท่ากับ EBITDA + ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่

EBITDA เท่ากับ รายได้ (ไม่รวมกำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยน) - ค่าใช้จ่าย(ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบินและผลขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงส่วนได้เสียในเงินลงทุน)

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปี 2561	ปี 2560	ปี 2559
งบดุล :			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	13,692	15,230	13,390
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	49,548	51,516	59,374
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิ	179,599	188,103	194,891
รวมสินทรัพย์	268,721	280,775	283,124
รวมหนี้สินหมุนเวียน	88,908	92,856	87,521
หนี้สินระยะยาว	125,413	127,272	137,017
รวมหนี้สิน	248,265	248,762	249,536
ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	21,828	21,828	21,828
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	20,456	32,013	33,588

อัตราส่วนทางการเงินสำหรับระยะ 3 ปีที่ผ่านมา

รายการ	ปี 2561	ปี 2560	ปี 2559
อัตราส่วนสภาพคล่อง :			
อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า) ⁽¹⁾	0.84	0.84	0.78
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว (เท่า)	0.43	0.45	0.41
อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด (เท่า)	0.29	0.39	0.37
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า (เท่า)	16.12	15.83	14.77
ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย (วัน)	22.33	22.74	24.37
อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ (เท่า)	17.68	16.43	15.13
ระยะเวลาขายสินค้าเฉลี่ย (วัน)	20.36	21.91	23.79
อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้ (เท่า)	32.04	29.31	29.82
ระยะเวลารับหนี้ (วัน)	11.24	12.28	12.07
Cash Cycle (วัน)	31.46	32.37	36.09
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร :			
อัตรากำไรขั้นต้น (%)	16.53	22.85	23.12
อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน (%) ⁽²⁾	(4.54)	1.49	2.25
อัตรารายได้อื่น (%)	1.76	1.10	1.24
อัตราส่วนเงินสดต่อการทำกำไร (%)	(192.10)	829.34	603.33
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ (%) ⁽³⁾	(5.79)	(1.08)	0.03
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (%) ⁽⁴⁾	(44.10)	(6.32)	0.14
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน :			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (%) ⁽⁵⁾	(2.58)	0.65	1.34
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร (%)	4.07	7.81	8.95
อัตรากำไรหมุนของสินทรัพย์ (เท่า)	0.73	0.68	0.62
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน :			
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า) ⁽⁶⁾	7.40	4.98	4.98
อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย (เท่า) ⁽⁷⁾	3.22	5.10	4.66
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (เท่า) ⁽⁸⁾	0.85	0.90	1.02
อัตรากำไรจ่ายปันผล (%)	-	-	-

หมายเหตุ :

- (1) อัตราส่วนสภาพคล่อง เท่ากับ สินทรัพย์หมุนเวียน (ไม่รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย) / หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมรายการรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถือเป็นรายได้)
- (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 ผลขาดทุนจากการตัดจำหน่ายของสินทรัพย์และเครื่องปั้นและผลขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงส่วนได้เสียในเงินลงทุน (EBITDA) / ดอกเบี้ยจ่าย
- (8) อัตราส่วนความสามารถในการชำระภาระผูกพันเท่ากับ EBITDAR / (การชำระหนี้สินระยะยาว + ดอกเบี้ยจ่าย + ค่าเช่าเครื่องปั้นและอะไหล่)

ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

ตารางต่อไปนี้แสดงการเปรียบเทียบรายได้และค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ และบริษัทย่อยโดยเทียบเป็นอัตราร้อยละของยอดขายได้ในรอบระยะเวลาบัญชี 3 ปีที่ผ่านมา

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปี 2561	ปี 2560	ปี 2559
รายได้			
รายได้จากค่าโดยสาร			
ในภูมิภาค	41.42	44.59	39.39
ระหว่างทวีป	28.40	29.52	24.35
ในประเทศ	4.94	6.05	6.87
เที่ยวบินไม่ประจำ	0.37	0.13	0.20
ค่าระวางขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์	8.98	8.92	8.78
รายได้จากกิจกรรมอื่นๆ	6.70	6.30	6.46
ค่าเงินประกันภัยและค่าธรรมเนียมน้ำมันเรียกเก็บจากผู้โดยสาร	7.34	3.31	12.59
รวมรายได้จากการขายหรือการให้บริการ	98.14	98.82	98.65
รายได้อื่นๆ	1.86	1.18	1.35
รวมรายได้	100.00	100.00	100.00
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน			
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	30.10	26.14	25.08
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	15.46	15.46	16.13
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน	23.98	23.53	23.47
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	9.54	8.86	10.09
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	7.52	5.87	5.54
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	4.56	4.69	4.57
ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด	5.43	5.84	5.27
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	0.30	0.27	0.32
ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น	5.13	5.32	4.96
ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทรวม	0.26	0.08	0.32
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	102.28	96.06	96.10
ต้นทุนทางการเงิน	2.26	2.46	2.95
รวมค่าใช้จ่าย	104.54	98.51	97.75
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	(4.54)	1.49	2.25
ประมาณการค่าซ่อมแซมเครื่องบินเข้าดำเนินงาน	-	0.29	0.73
ค่าใช้จ่ายตามแผนปฏิรูป	-	-	0.68
ผลขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงส่วนได้เสียในเงินลงทุน	-	0.22	-
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน	1.73	1.66	2.01
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	0.46	(0.8)	0.38
กำไรสุทธิ (ขาดทุน) สุทธิ	(5.79)	(1.08)	0.03

ผลการดำเนินงานในรอบ 5 ปี

		ปี 2561	ปี 2560	ปี 2559	ปี 2558	ปี 2557
จำนวนเครื่องบิน	(ลำ)	103	100	95	95	102
จำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง/ปี)	423,209	409,024	388,727	374,831	370,309
ปริมาณการผลิต	(ล้านตัน-กม.)	13,397	12,982	12,103	11,883	12,346
ปริมาณการขนส่ง ⁽¹⁾	(ล้านตัน-กม.)	9,788	9,631	8,451	8,249	7,717
อัตราส่วนการบรรทุก	(ร้อยละ)	73.1	74.2	69.8	69.4	62.5
จำนวนผู้โดยสาร	(พันคน)	24,319	24,562	22,262	21,249	19,096
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กม.)	93,131	90,498	85,042	83,479	82,969
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กม.)	72,315	71,634	62,442	60,893	57,194
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(ร้อยละ)	77.6	79.2	73.4	72.9	68.9
ปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์ ⁽¹⁾	(ล้านตัน-กม.)	4,054	3,832	3,591	3,514	3,812
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กม.)	2,465	2,377	2,132	2,091	2,458
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ร้อยละ)	60.8	62.0	59.4	59.5	64.5
จำนวนพนักงาน	(คน)	22,054	22,370	21,998	22,864	24,952
กำไร(ขาดทุน)ก่อนหักภาษีเงินได้	(ล้านบาท)	(11,606)	(2,895)	(1,417)	(14,116)	(16,738)

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 น้ำหนักในที่นี้ หมายถึง น้ำหนักผู้โดยสาร สัมภาระเกินพิกัด พสดุและไปรษณียภัณฑ์

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

14. การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561
ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

1. บทสรุปผู้บริหาร

ภาพรวมเศรษฐกิจโลกในปี 2561 ยังขยายตัวได้ดี อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของสหรัฐฯ ยังอยู่ในระดับสูง ในขณะที่เขตยูโรโซน ญี่ปุ่น และจีน เริ่มเห็นสัญญาณการเติบโตที่ชะลอลงเล็กน้อย แต่ในภาพรวมเศรษฐกิจโลกยังคงมีพื้นฐานทางเศรษฐกิจที่แข็งแกร่งจากภาวะการค้าโลกที่ยังขยายตัว ถึงแม้ว่าจะเริ่มชะลอตัวลง ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกในปี 2561 เฉลี่ยที่ 69.4 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล สูงกว่าปีก่อนประมาณร้อยละ 30.5

เศรษฐกิจไทยในปี 2561 ขยายตัวได้ต่อเนื่อง โดยเป็นการขยายตัวจากทั้งการบริโภคและการลงทุนของทั้งภาครัฐและเอกชน และการเร่งลงทุนในโครงการต่างๆ ของภาครัฐ การส่งออกในภาพรวมยังคงขยายตัวจากเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าหลักและการค้าโลกที่ยังขยายตัวได้ดี แต่เริ่มหดตัวในช่วงปลายไตรมาส 3 และ 4 ของปี นี้ในตลาดสำคัญ เช่น จีน สหภาพยุโรป ออสเตรเลีย เป็นต้น สำหรับภาคการท่องเที่ยวยังขยายตัวได้ดีตามการเติบโตของนักท่องเที่ยวต่างชาติ โดยจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทยในปี 2561 มีจำนวน 38.3 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 7.6% แม้ว่าจะเป็นการเพิ่มขึ้นในอัตราที่ลดลงจากปีก่อนที่เพิ่มขึ้น 8.9% เนื่องจากผลกระทบจากเหตุการณ์อุบัติเหตุทางทะเลที่ภูเก็ตส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวชาวจีนซึ่งคิดเป็นสัดส่วนถึงร้อยละ 27.5 ของนักท่องเที่ยวต่างชาติทั้งหมด ลดลงในช่วงครึ่งปีหลังร้อยละ 9.6 เมื่อเทียบกับปีก่อนที่เพิ่มขึ้นจากปี 2559 ถึงร้อยละ 32.0 โดยเป็นการลดลงต่อเนื่องจากเดือนกรกฎาคม ถึงพฤศจิกายน 2561 แต่เริ่มปรับเพิ่มขึ้นเล็กน้อยในเดือนธันวาคม 2561

ในปี 2561 อุตสาหกรรมการบินของโลกยังคงมีแนวโน้มขยายตัว ปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสารยังเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง แต่แนวโน้มการขยายตัวเริ่มลดลงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับปีก่อน จากข้อมูลของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) แสดงการขยายตัวของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารในปี 2561 ที่เท่ากับ 6.5% ต่ำกว่าปี 2560 ที่เท่ากับ 7.6% สาเหตุหลักเกิดจากการชะลอตัวของเศรษฐกิจโลกในช่วงครึ่งปีหลัง และราคาบัตรโดยสารที่ปรับตัวเพิ่มขึ้นจากต้นทุนของสายการบินที่เพิ่มขึ้นจากราคาน้ำมันเครื่องบินที่ปรับตัวสูงขึ้น ส่งผลให้ความต้องการเดินทางของผู้โดยสารชะลอตัวลง อย่างไรก็ตามสายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก มีปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเติบโตสูงสุดที่ร้อยละ 8.6 ในขณะที่เส้นทางภายในประเทศอินเดียมีอัตราการเติบโตของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารสูงสุด 4 ปีติดต่อกัน ทั้งนี้ ปริมาณการผลิตผู้โดยสารรวมทั้งระบบเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 6.1% และมีอัตราการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ย 81.9% สูงกว่าปีก่อนที่เฉลี่ย 81.4% ในขณะที่การขนส่งสินค้าในภาพรวมยังคงเติบโตจากปริมาณการค้าโลกที่เพิ่มขึ้น แต่มีแนวโน้มการชะลอตัวลง โดยการเติบโตของปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ในปี 2561 อยู่ที่เท่ากับ 3.5% ต่ำกว่าช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนที่ 9.0% อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ในปี 2561 เท่ากับ 49.1% สูงกว่าปีก่อนที่ 45.5%

ภาพรวมของอุตสาหกรรมการบินของไทยยังคงขยายตัวต่อเนื่อง จากปัจจัยสนับสนุนได้แก่ การขยายตัวของเศรษฐกิจไทย การเพิ่มขึ้นของจำนวนนักท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่องถึงแม้ว่าจะมีผลกระทบบ้างจากนักท่องเที่ยวชาวจีนในช่วงครึ่งปีหลัง แผนการขยายธุรกิจของหลายสายการบิน ทั้งการขยายฝูงบิน การเปิดเส้นทางบินใหม่ และการเพิ่มจำนวนความถี่ของเที่ยวบินเป็นผลจากการปลดตรงแดงของ ICAO ได้สำเร็จเมื่อเดือนตุลาคม 2560 ความคืบหน้าในการกลับสู่ Category 1 ของสำนักงานบริหารการบินแห่งชาติสหรัฐฯ (FAA) และการพัฒนาขีดความสามารถของท่าอากาศยานในประเทศไทย ได้แก่ แผนพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 2 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมืองระยะที่ 3 และ

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภา อย่างไรก็ตามการแข่งขันที่รุนแรง และราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้นในปีนี้โดยปรับตัวสูงสุดในรอบ 4 ปี ทำให้ต้นทุนในการดำเนินงานของสายการบินเพิ่มขึ้น

บริษัทฯ ได้จัดทำแผนฟื้นฟูธุรกิจปี 2561 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผลการดำเนินงานมีกำไรอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพการให้บริการที่เทียบเคียงมาตรฐานชั้นนำ โดยมีแนวทางการดำเนินงานตามกลยุทธ์หลัก 5 กลยุทธ์ ได้แก่ 1) การสร้างกำไรจากการเพิ่มรายได้ ควบคุมต้นทุน และนำรูปแบบธุรกิจของสายการบินต้นทุนต่ำมาประยุกต์ใช้ 2) การปรับปรุงหน่วยธุรกิจให้เป็นศูนย์กำไร (Profit Center) ที่เติบโต แสวงหาโอกาสทางธุรกิจ และบริหารจัดการสินทรัพย์ให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น 3) การปรับปรุงการบริการครบวงจรเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าแต่ละกลุ่มเป้าหมายอย่างเหมาะสม 4) การนำ Digital Application มาเพิ่มประสิทธิภาพและสร้างความสามารถในการแข่งขัน 5) การพัฒนาการบริหารงานบุคคลโดยเน้นโครงสร้างองค์กร วัฒนธรรมองค์กร ภาวะผู้นำและการพัฒนาบุคลากรให้มีความสามารถ

โดยในปีนี้มีผลการดำเนินการที่สำคัญได้แก่

- การพัฒนาประสิทธิภาพในการหารายได้ ได้แก่ การเพิ่มรายได้จากผู้โดยสารผ่านระบบ Revenue Management System (RMS)

- การขยายเครือข่ายเส้นทางบินโดยการร่วมลงนามสัญญาความร่วมมือระหว่างกันบนเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Share Flight) กับสายการบินเซินเจิ้น เพื่อขยายเส้นทางบินไปสู่จุดหมายปลายทางในสาธารณรัฐประชาชนจีน อาทิ เส้นทางไป-กลับ กรุงเทพฯ-กวางโจว กรุงเทพฯ-เซินเจิ้น และเส้นทางไป-กลับ เซินเจิ้น-ภูเก็ต เป็นต้น และกับสายการบินบางกอกแอร์เวย์ในเส้นทางภายในประเทศรวม 10 เส้นทาง และเส้นทางระหว่างประเทศ 6 เส้นทาง นอกจากนี้ยังได้ลงนามข้อตกลงความร่วมมือระหว่างกันบนเที่ยวบินรหัสร่วมกับบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ในเส้นทางบินรอง ได้แก่ เส้นทางไป-กลับ ดอนเมือง-แม่ฮ่องสอน เพื่อรองรับนโยบายรัฐบาลในการส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรอง ในส่วนของสายการบินไทยสมายล์ ทำการบินทดแทนการบินไทยและทำการบินเสริมในจุดบินที่เหมาะสม รวมทั้งขยายเส้นทางบินให้ครอบคลุมในภูมิภาคอาเซียน จีน และอินเดีย เพื่อรองรับผู้โดยสารจากทั่วโลกให้สามารถเดินทางเชื่อมต่อเที่ยวบินได้หลากหลายและสะดวกสบาย อีกทั้งยังเพิ่มความแข็งแกร่งให้กับเครือข่ายเส้นทางบิน เพิ่มศักยภาพในการขายและรองรับการขายตัวของตลาด

- ดำเนินการขายอสังหาริมทรัพย์ที่ไม่มีความจำเป็นในการใช้งาน โดยการขายอสังหาริมทรัพย์ในประเทศที่จังหวัดแม่ฮ่องสอน และอสังหาริมทรัพย์ต่างประเทศที่เมืองซิดนีย์ ประเทศออสเตรเลีย เมืองโคเปนเฮเกน ประเทศเดนมาร์ก เมืองมาดริด ประเทศสเปน โดยรับรู้กำไรจากการจำหน่ายสินทรัพย์ทั้งสิ้นจำนวน ประมาณ 763 ล้านบาท

- ดำเนินการขายหุ้นในบริษัทโรงแรมรอยัลอลคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) จำนวน 22.5 ล้านหุ้น ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนการถือหุ้น 24% ของทุนจดทะเบียน ในราคาหุ้นละ 41 บาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 922.5 ล้านบาท โดยรับรู้กำไรจำนวน 657 ล้านบาท ทั้งนี้ เป็นไปตามแนวทางการดำเนินการขายหุ้นบริษัทร่วมลงทุนที่ไม่สอดคล้องหรือสนับสนุนการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ของบริษัทฯ ตลอดจนผลการดำเนินงานและการจ่ายผลตอบแทนให้บริษัทฯ ลดลงเมื่อเทียบกับอดีตที่ผ่านมา

- บริษัทฯ ได้ทบทวนแผนการจัดหาเครื่องบินปี 2561 - 2565 ตามโครงการจัดหาเครื่องบินบริษัทฯ ปี 2562 - 2567 ซึ่งเป็นการจัดหาเพื่อทดแทนเครื่องบินเก่าที่มีอายุใช้งานมากกว่า 20 ปี โดยมีการว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา เพื่อให้คำแนะนำในเรื่องเส้นทางบินและฝูงบิน ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ตลาดและการทำงานจริง ทั้งนี้แผนการจัดหาเครื่องบินปี 2562 - 2567 ได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 8 มกราคม 2562 และอยู่ระหว่างการดำเนินการตามขั้นตอนการเสนอขออนุมัติต่อไป

- การเพิ่มศักยภาพฝูงบินด้วยการรับมอบเครื่องบินใหม่แบบแอร์บัส A350-900 รวม 5 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบินเช่าการเงินจำนวน 2 ลำ และเครื่องบินเช่าดำเนินงานจำนวน 3 ลำ สำหรับให้บริการในเส้นทางข้ามทวีปและเส้นทางภูมิภาค

และดำเนินการติดตั้ง Crew Rest และระบบสื่อสารสนเทศ (In-flight Connectivity : IFC) บนเครื่องบินแบบโบอิง 787-8 แล้วเสร็จจำนวน 4 ลำ

- การร่วมลงนามกับ กองทัพเรือ และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2561 ในบันทึกข้อตกลงเบื้องต้นว่าด้วยการให้สิทธิแก่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในฐานะหน่วยงานเจ้าของโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเภา (TG MRO Campus) เพื่อประกอบกิจการบนพื้นที่ท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเภา ซึ่งเป็นพื้นที่เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ ทั้งนี้ เป็นการดำเนินการในลำดับถัดมาจากการจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเภา ซึ่งจะนำไปประกอบการเสนอขอความเห็นชอบในหลักการของโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเภาจากคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ซึ่งเป็นการแสดงให้เห็นถึงความร่วมมือที่ดีระหว่างหน่วยงานภาครัฐกับการบินไทยอันจะนำไปสู่การจัดตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเภาซึ่งเป็นโครงการนำร่องในแผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก และเป็นโครงการสำคัญยิ่งของประเทศไทย

- การลงนามข้อตกลงร่วมทุนก่อตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเภา (MRO) เมื่อวันที่ 22 มิถุนายน 2561 เพื่อเป็นศูนย์กลางการซ่อมบำรุงอากาศยานที่ทันสมัยระดับโลก นอกจากนี้ ยังได้ลงนามความร่วมมือการพัฒนาศูนย์ซ่อมบำรุงเครื่องยนต์อากาศยานของการบินไทยเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2561 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนการจัดตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงเครื่องยนต์อากาศยานของการบินไทยแบบครบวงจรซึ่งนอกจากการรองรับการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ที่ใช้กับเครื่องบินในฝูงบินของบริษัทฯ แล้วยังสามารถรองรับการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ของเครื่องบินของสายการบินลูกค้าได้ด้วย

- การเปิดโครงการร่วมวิจัยและพัฒนาเครื่องยนต์ Trent XWB แห่งแรกของโลกร่วมกับ บริษัท โรลส์รอยซ์ เมื่อวันที่ 6 กันยายน 2561 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อทำการวิจัยและพัฒนาเครื่องยนต์โรลส์ รอยซ์ รุ่น Trent XWB-97 ซึ่งเป็นเครื่องยนต์รุ่นล่าสุดที่ถูกนำมาใช้งานเป็นครั้งแรกในอุตสาหกรรมการบินกับเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-1000 ทั้งนี้ โครงการร่วมวิจัยและพัฒนาเครื่องยนต์ Trent XWB ดังกล่าวข้างต้น เป็นความร่วมมือในรูปแบบใหม่ครั้งแรกของโลก ระหว่างการบินไทยและบริษัท โรลส์ รอยซ์ ในการวิจัยและพัฒนาเครื่องยนต์ที่เกิดขึ้นนอก สหราชอาณาจักร ซึ่งบริษัท โรลส์ รอยซ์ ไม่เคยร่วมมือกับแหล่งซ่อมใดมาก่อน อาคารทดสอบสมรรถนะเครื่องยนต์อากาศยาน (Test Cell) ของฝ่ายซ่อมใหญ่เครื่องยนต์อากาศยาน ฝ่ายช่าง การบินไทย ดอนเมือง จึงนับเป็นศูนย์ซ่อมอากาศยานแห่งแรกที่ได้รับการไว้วางใจจากบริษัท โรลส์ รอยซ์ โดยโครงการนี้เป็นแผนปฏิบัติการกลยุทธ์ปี 2561 - 2562 เพื่อเพิ่มรายได้ให้กับบริษัทฯ ในอนาคต และยังเป็นความร่วมมือกันพัฒนาและถ่ายทอดเทคโนโลยีขั้นสูงในอุตสาหกรรมการบินสู่ประเทศไทย

- การประกาศความร่วมมือของพันธมิตรรัฐวิสาหกิจทั้ง 3 หน่วยงาน ได้แก่ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) และ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งจะช่วยผลักดันให้เกิดการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศให้มีความก้าวหน้าได้อย่างยั่งยืน โดยทั้ง 3 รัฐวิสาหกิจพร้อมให้การสนับสนุนและทำงานร่วมกับการบินไทย ในหลายๆ ด้านได้แก่

- ด้านธุรกิจการท่องเที่ยวที่เป็นรายได้หลักของประเทศ โดยเฉพาะยุทธศาสตร์การส่งเสริมการท่องเที่ยว เมืองรอง จะมีส่วนสนับสนุนธุรกิจการบิน รวมทั้งสร้างงาน สร้างรายได้ให้กับทุกภาคส่วนในประเทศ ซึ่งการบินไทยสามารถนำนักท่องเที่ยวจากทั่วโลกเข้าสู่เมืองรอง โดย ททท. สามารถสนับสนุนทางด้านโฆษณาและประชาสัมพันธ์

- ด้านอุตสาหกรรมการบิน ในฐานะสายการบินแห่งชาติ ที่มีเที่ยวบินเข้า-ออก ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มากที่สุด การได้ผนึกกำลังร่วมกับ ทอท. จะเป็นการส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางในการขนส่งทางอากาศที่แข็งแกร่งในภูมิภาคนี้

- ด้านข้อมูลข่าวสารในยุคดิจิทัล เพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์ไทยแลนด์ 4.0 โดยการสนับสนุนในเรื่อง Big Data โดยการบินไทย ททท. ทอท. และ ธนาคารกรุงไทย ร่วมพัฒนาข้อมูลในส่วนของนักท่องเที่ยว และพัฒนาด้าน Payment Gateway ซึ่งจะช่วยส่งเสริมการขายให้การบินไทยได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว

- การปลดระวางเครื่องบินแบบโบอิง 737-400 จำนวน 2 ลำ และดำเนินการขายเครื่องบินที่ปลดระวางแล้ว 2 ลำ ได้แก่ แอร์บัส A330-300 จำนวน 1 ลำ และโบอิง 737-400 จำนวน 1 ลำ
 - การออกและเสนอขายหุ้นกู้ครั้งที่ 1/2561 และ ครั้งที่ 2/2561 รวมจำนวน 13,000 ล้านบาท เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2561 และ 16 สิงหาคม 2561 ตามลำดับ ระยะเวลา 1-15 ปี เพื่อชำระคืนหุ้นกู้ที่ครบกำหนดชำระ และหรือคืนเงินกู้ของบริษัท ที่มีต้นทุนทางการเงินที่สูงกว่า และหรือลงทุนในสินทรัพย์ และหรือใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ
- นอกจากนี้ คณะกรรมการบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้มีมติแต่งตั้งนายสุเมธ ดำรงชัยธรรม ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ มีผลตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2561 เป็นต้นไป

ทั้งนี้ จากผลสำเร็จของการดำเนินการปรับปรุงการบริการอย่างต่อเนื่อง ทำให้การบินไทยยังได้รับรางวัล TTG Travel Hall of Fame จากนิตยสาร TTG Travel โดยได้รับรางวัลสายการบินยอดเยี่ยมแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Best South-East Asian Airline) ติดต่อกันครบ 10 ปี โดยได้ต่อเนื่องเป็นปีที่ 3 รางวัลสายการบินยอดเยี่ยมของโลกจากสกายแทร็กซ์ประจำปี 2561 ถึง 3 รางวัล ได้แก่ รางวัลอันดับ 1 สายการบินที่ให้บริการชั้นประหยัดยอดเยี่ยมของโลก (World's Best Economy Class) และรางวัลอันดับ 1 สายการบินที่ให้บริการอาหารสำหรับชั้นประหยัดยอดเยี่ยม (Best Economy Class Onboard Catering) โดยทั้งสองรางวัลได้รับต่อเนื่องเป็นปีที่ 2 นอกจากนี้ยังได้รับรางวัลอันดับ 1 สายการบินที่ให้บริการสปาเลาจน์ยอดเยี่ยมของโลก (World's Best Airline Lounge Spa) ซึ่งได้รับต่อเนื่องกันเป็นปีที่ 4 รวมทั้ง ยังได้รับการจัดอันดับให้เป็น 1 ใน 10 สายการบินที่ดีที่สุดในโลก (World's Best Airline 2018) เป็นต้น ประกอบกับสายการบินไทยสมายล์ ยังได้รับรางวัลใหญ่จาก Trip Advisor ต่อเนื่องเป็นปีที่ 2 ได้แก่สายการบินยอดเยี่ยมอันดับหนึ่งของประเทศไทย (Best Airline in Thailand) และสายการบินยอดเยี่ยมในภูมิภาคเอเชีย (Best Regional Airline in Asia)

ในปี 2561 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้รับมอบเครื่องบินใหม่จำนวน 5 ลำ และปลดระวางเครื่องบินแบบโบอิง 737-400 จำนวน 2 ลำ ทำให้ฝูงบินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ณ 31 ธันวาคม 2561 มีจำนวน 103 ลำ สูงกว่า ณ สิ้นปีก่อน 3 ลำ โดยมีอัตราการใช้ประโยชน์ของเครื่องบิน 12.0 ชั่วโมง เท่ากับปีก่อน มีปริมาณการผลิตต้นทุนผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้น 2.9% ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้น 1.0% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 77.6% ต่ำกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ยที่ 79.2% โดยมีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่ง รวมทั้งสิ้น 24.3 ล้านคน ลดลงจากปีก่อน 1.0%

ทั้งนี้ จากเหตุการณ์เครื่องยนต์โรลส์รอยซ์ TRENT1000 ที่ติดตั้งกับเครื่องบินโบอิง 787-8 และ 787-9 ที่บริษัทฯ มีอยู่ในฝูงบินรวม 8 ลำ และ TRENT 900 ที่ติดตั้งกับเครื่องบินแอร์บัส A380-800 ที่บริษัทฯ มีอยู่ในฝูงบินจำนวน 6 ลำ ประสบปัญหาตัวใบพัด (Turbine Blade) เกิดรอยร้าวและแตกในเครื่องยนต์ที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการปฏิบัติการบิน ทั้งนี้เป็นปัญหาที่เกิดขึ้นต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี 2560 และเกิดขึ้นกับสายการบินทั่วโลกที่ใช้เครื่องยนต์รุ่นดังกล่าว ทำให้บริษัทฯ ต้องทยอยสลับจอดเครื่องบินโบอิง 787-8 787-9 และแอร์บัส A380-800 เพื่อถอดเครื่องยนต์ส่งไปซ่อม โดยส่งผลกระทบต่อตารางบินโดยเฉพาะตารางบินภาคฤดูหนาว (28 ตุลาคม 2561 - 30 มีนาคม 2562) บริษัทฯ ได้ทำการปรับตารางบินและความถี่ของเที่ยวบินให้สอดคล้องกับจำนวนเครื่องบินที่มีอยู่ ทั้งนี้จากเหตุการณ์ดังกล่าวมีผลกระทบกับการบริการทำให้เกิดเที่ยวบินล่าช้า เกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น ตลอดจนสูญเสียโอกาสในการหารายได้ตามแผนที่วางไว้ ทั้งนี้ ณ 31 ธันวาคม 2561 เครื่องบินโบอิง 787-9 และแอร์บัส A380-800 ทำการบินได้ตามปกติแล้ว คงเหลือเครื่องบินโบอิง 787-8 จำนวน 4 ลำ ที่ต้องจอดเพื่อนำเครื่องยนต์ไปส่งซ่อม

ในปี 2561 การแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินยังคงรุนแรง ราคาน้ำมันในตลาดโลกที่เพิ่มสูงขึ้นโดยปรับตัวสูงสุดในรอบ 4 ปี การปรับประมาณการมูลค่าคงเหลือของเครื่องบินและเครื่องยนต์จะลดลงจากร้อยละ 10 เป็นร้อยละ 6 ของมูลค่าต้นทุนเริ่มแรก ประกอบกับค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่ยังคงอยู่ในระดับสูง ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ประจำปี 2561 ขาดทุนจากการดำเนินงาน 9,058 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีกำไร 2,856 ล้านบาท โดยมีรายได้รวม

จำนวน 199,500 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 7,554 ล้านบาท (3.9%) ทั้งจากรายได้ ค่าโดยสารและค่าน้ำมันส่วนเกิน รายได้ ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์ รายได้จากการบริการอื่นๆ และรายได้อื่นๆ แต่มีค่าใช้จ่ายรวมจำนวน 208,558 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 19,468 ล้านบาท (10.3%) เป็นผลจากค่าน้ำมันเครื่องบินเพิ่มขึ้น 9,881 ล้านบาท (19.7%) จากราคาน้ำมันเฉลี่ย เพิ่มขึ้น 30.1% ถึงแม้ว่าจะมีการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันได้ดีขึ้นกว่าปีก่อนก็ตาม ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวม น้ำมันสูงขึ้น 9,802 ล้านบาท (7.3%) สาเหตุหลักเกิดจาก ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน ค่าเช่าเครื่องบิน และค่าเสื่อม ราคาเพิ่มขึ้น ประกอบกับปริมาณการผลิตและปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้น ขณะที่ต้นทุนทางการเงิน-สุทธิ ลดลง 215 ล้านบาท (4.7%) จากการบริหารเงินสดและการปรับโครงสร้างทางการเงินต่อเนื่องจากปีก่อน

ในปี 2561 บริษัทฯ และบริษัทย่อยรับรู้ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบินจำนวน 3,459 ล้านบาท ขณะที่มีการจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 911 ล้านบาท ส่วนใหญ่เกิดจากการตีมูลค่าหนี้สินที่เป็น เงินตราต่างประเทศ ส่งผลให้บริษัทฯ และบริษัทย่อยขาดทุนสุทธิ 11,569 ล้านบาท โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของ บริษัทใหญ่ 11,625 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 5.33 บาท ในขณะที่ปีก่อนขาดทุนต่อหุ้น 0.97 บาท

ทั้งนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายผลขาดทุน จากการด้อยค่าสินทรัพย์และเครื่องบิน และผลขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงส่วนได้เสียในเงินลงทุน(EBITDA) จำนวน 14,494 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 9,551 ล้านบาท (39.7%) โดยมี EBITDA Margin เท่ากับ 7.3% เปรียบเทียบกับปีก่อนที่เท่ากับ 12.5%

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานปี 2561

ในปี 2561 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีการเปลี่ยนแปลงทางบัญชีดังนี้

- การทบทวนมูลค่าคงเหลือของเครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่ตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ และได้เปลี่ยนแปลงประมาณการมูลค่าคงเหลือของเครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่ จากเดิมร้อยละ 10 เป็นร้อยละ 6 ของมูลค่าต้นทุนเริ่มแรกโดยอาศัยข้อมูลราคาขายเครื่องบินในอดีต และข้อมูลจากผู้เชี่ยวชาญการประเมินราคาเครื่องบินที่ได้รับการยอมรับในอุตสาหกรรมการบินและการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีการบิน จากการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวทำให้ค่าเสื่อมราคาของเครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่ในปี 2561 เพิ่มขึ้นจำนวน 3,129 ล้านบาท (รายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.9)

- การทบทวนระยะเวลาการรับรู้บัตรโดยสารที่จำหน่ายแล้วแต่ยังไม่ได้ใช้บริการจากเดิมรับรู้เป็นรายได้เมื่อบัตรโดยสารมีอายุเกินกว่า 24 เดือน เป็น 15 เดือนนับจากวันที่ออกบัตรโดยสาร ทำให้รายได้ค่าโดยสารสำหรับปี 2561 เพิ่มขึ้น 1,028 ล้านบาท (รายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.37)

งบการเงินรวมของปี 2561 ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อย 5 บริษัทได้แก่

- 1) บริษัท ไทย-อะมาติอุสเซอร์วิสเอเซีย จำกัด
- 2) บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเชส จำกัด
- 3) บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด
- 4) บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด และ
- 5) บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) – งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.			
	2561	2560	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	199,500	191,946	+7,554	+3.9
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	160,255	157,475	+2,780	+1.8
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	22,340	20,272	+2,068	+10.2
- รายได้การบริการอื่นๆ	13,370	12,111	+1,259	+10.4
- อื่นๆ	3,535	2,088	+1,447	+69.3
ค่าใช้จ่ายรวม	208,558	189,090	+19,468	+10.3
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	60,096	50,215	+9,881	+19.7
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	144,130	134,328	+9,802	+7.3
- ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ	4,332	4,547	-215	-4.7
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	(9,058)	2,856	-11,914	-417.2
<u>หัก</u> ประมาณการค่าซ่อมแซมเครื่องบินเช่าดำเนินงาน	-	550	-550	-100.0
<u>หัก</u> ผลขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงส่วนได้เสียในเงินลงทุน	-	429	-429	-100.0
<u>หัก</u> ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน	3,459	3,191	+268	+8.4
<u>บวก</u> กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	911	(1,581)	+2,492	+157.6
ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้	(11,606)	(2,895)	-8,711	-300.9
ขาดทุนสุทธิ	(11,569)	(2,072)	-9,497	-458.3
ขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(11,625)	(2,107)	-9,518	-451.7
ขาดทุนต่อหุ้น (บาท)	(5.33)	(0.97)	-4.36	-449.5
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ				
EBITDA (ล้านบาท)	14,494	24,045	-9,551	-39.7
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	24.32	24.56	-0.24	-1.0
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	93,131	90,498	+2,633	+2.9
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านคน-กิโลเมตร)	72,315	71,634	+681	+1.0
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	77.6	79.2	-1.6	-1.6
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/คน-ก.ม.)	2.19	2.17	+0.02	+0.9
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	4,054	3,832	+222	+5.8
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	2,465	2,377	+88	+3.7
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (%)	60.8	62.0	-1.2	-1.2
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง (พันกก.)	685,244	654,915	+30,329	+4.6
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/ตัน-ก.ม.)	8.51	7.98	+0.53	+6.6
เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 31 ธ.ค. (ลำ)	103	100	+3	+3.0
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน (ชั่วโมง)	423,209	409,024	+14,185	+3.5

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.			
	2561	2560	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย (ชั่วโมง/ลำ/วัน)	12.0	12.0	-	-
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย				
1 USD : THB	32.3107	33.9380	-1.6273	-4.8
1 EUR : THB	38.1513	38.2778	-0.1265	-0.3
100 JPY : THB	29.2571	30.2696	-1.0125	-3.3
ราคาน้ำมันเฉลี่ย (USD/BBL)	91.72	70.48	+21.24	+30.1

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

รายได้

ในปี 2561 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวมเพิ่มขึ้น 7,554 ล้านบาท (3.9%) โดยมีรายละเอียดของรายได้ ดังนี้

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน

รายได้จากค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกินมีจำนวน 160,255 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,780 ล้านบาท (1.8%) สาเหตุหลักเกิดจาก

- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร เพิ่มขึ้น 1.0% คิดเป็นเงินประมาณ 1,480 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นในเส้นทางข้ามทวีป และเส้นทางภูมิภาคเอเชียสายใต้และสายตะวันตก รวมถึงเส้นทางบินของสายการบินไทยสมายล์ แต่ลดลงเส้นทางภูมิภาคเอเชียสายเหนือ สายอินโดจีนและสายตะวันออกกลาง รวมทั้งในเส้นทางภายในประเทศ ในขณะที่บริษัทฯ มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 2.9% ส่งผลให้อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 77.6% ต่ำกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ย 79.2%

- รายได้จากผู้โดยสารต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) เฉลี่ยเท่ากับ 2.19 บาท/RPK สูงกว่าปีก่อน 0.02 บาท (0.9%) ทำให้รายได้จากผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 1,450 ล้านบาท โดยมีผลกระทบจากการแข็งค่าของเงินบาทโดยเฉพาะเมื่อเทียบกับสกุลเงินที่เป็นรายได้หลัก ได้แก่ เงินเยน ดอลลาร์สหรัฐฯ ยูโร และดอลลาร์ออสเตรเลีย ทำให้รายได้เมื่อคิดเป็นเงินบาทลดลง 0.06 บาท/RPK หรือประมาณ 4,685 ล้านบาท หากไม่รวมผลของอัตราแลกเปลี่ยนรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยจะเพิ่มขึ้นประมาณ 3.7% หรือประมาณ 5,785 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการปรับเพิ่มอัตราค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมัน (Fuel Surcharge) เนื่องจากราคาน้ำมันที่เพิ่มขึ้น

ตารางแสดงข้อมูลการดำเนินงานด้านการขนส่งผู้โดยสาร จำแนกตามภูมิภาค – บริษัทฯ และบริษัทย่อย

	เปลี่ยนแปลงจากปีก่อน (%)		อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	
	ปริมาณการ ผลิต	ปริมาณการ ขนส่ง	2561	2560
ภูมิภาคเอเชีย	+3.5	+1.2	75.2	76.9
ข้ามทวีป	+4.0	+1.6	80.6	82.5
ภายในประเทศ	-8.7	-7.5	75.3	74.2

ตารางแสดงข้อมูลรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน จำแนกตามภูมิภาค – บริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	2561	2560	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน				
ภูมิภาคเอเชีย	88,430	86,322	+ 2,108	+ 2.4
ข้ามทวีป	61,221	59,263	+ 1,958	+ 3.3
ภายในประเทศ	9,854	11,633	- 1,779	- 15.3
เที่ยวบินแบบไม่ประจำ	750	257	+ 493	+ 191.8
รวมรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	160,255	157,475	+ 2,780	+ 1.8

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินในภูมิภาคเอเชีย มีจำนวน 88,430 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 2,108 ล้านบาท (2.4%) โดยในปี 2561 บริษัทฯ เพิ่มเที่ยวบินและความถี่ในเส้นทางที่มีปริมาณผู้โดยสารหนาแน่น เพื่อรองรับการเติบโตของตลาดในภูมิภาคเอเชีย เช่น เส้นทางไป-กลับ กรุงเทพฯ-โตเกียว กรุงเทพฯ-ซัปโปโร และกรุงเทพฯ-ปูซาน เป็นต้น อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ยกเลิกเส้นทางบิน กรุงเทพฯ-เตหะราน ประเทศอิหร่าน เมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2561 ในส่วนของสายการบินไทยสมายล์ได้ยกเลิกทำการบินเส้นทาง ภูเก็ต-กวางโจว เมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2561 โดยเปลี่ยนทำการบินเส้นทาง กรุงเทพฯ-กวางโจว ทดแทน เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2561 และเพิ่มจุดบินใหม่ไปยังฮ่องกง โดยทำการบินทดแทนการบินไทยในเส้นทาง ภูเก็ต-ฮ่องกง เมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2561 ส่งผลให้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 3.5% อย่างไรก็ตามผลกระทบจากการชะลอตัวอย่างรุนแรงของตลาดท่องเที่ยวจีนต่อเนื่องมาตั้งแต่เดือน กรกฎาคม 2561 ส่งผลให้ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเพียง 1.2% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารลดลงจาก 76.9% ในปี 2560 เป็น 75.2% ในปีนี้ แต่รายได้เฉลี่ยต่อหน่วยเพิ่มขึ้น 1.2% สาเหตุหลักมาจากการปรับเพิ่มอัตราค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมัน (Fuel Surcharge)

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินข้ามทวีป มีจำนวน 61,221 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1,958 ล้านบาท (3.3%) โดยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 4.0% สาเหตุหลักเกิดจากการเปิดเส้นทางบินตรงสู่กรุงเวียนนา สาธารณรัฐออสเตรีย เมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน 2560 ถึงแม้ว่าได้ปรับลดเที่ยวบินในเส้นทางออสเตรเลีย ได้แก่ เส้นทางไปกลับ กรุงเทพฯ-ซิดนีย์ และกรุงเทพฯ-บริสเบน ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 1.6% อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารลดลงจาก 82.5% ในปี 2560 เป็น 80.6% ในปีนี้ ขณะที่รายได้เฉลี่ยต่อหน่วยเพิ่มขึ้นจากปีก่อนประมาณ 1.7% สาเหตุหลักมาจากการปรับเพิ่มอัตราค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมัน (Fuel Surcharge)

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินภายในประเทศ มีจำนวน 9,854 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 1,779 ล้านบาท (15.3%) โดยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารลดลง 8.7% ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารลดลง 7.5% และรายได้เฉลี่ยต่อหน่วยลดลง 8.6% จากการแข่งขันในตลาดจากสายการบินต้นทุนต่ำที่มีการลดราคาและแย่งส่วนแบ่งตลาด บริษัทฯ ยกเลิกทำการบินไปยังเกาะสมุย ตั้งแต่วันที่ 3 กันยายน 2561 เป็นต้นไป อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ร่วมลงนามสัญญาความร่วมมือระหว่างกันบนเที่ยวบินรหัสร่วม (Code Share Flight) กับสายการบินบางกอกแอร์เวย์ส ในทุกเที่ยวบินของเส้นทางนี้ ทั้งนี้อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารในเส้นทางบินภายในประเทศเพิ่มขึ้นจาก 74.2% ในปี 2560 เป็น 75.3% ในปีนี้

• รายได้ค่าระวางขนส่งและค่าประโยชน์กัญท์

รายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าประโยชน์กัญท์มีจำนวน 22,340 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,068 ล้านบาท (10.2%) เป็นผลจากรายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมัน) เท่ากับ 8.51 บาท เพิ่มขึ้น 0.53 บาท (6.6%) หรือประมาณ 1,310 ล้านบาท ประกอบกับมีปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) เพิ่มขึ้น 3.7% คิดเป็นเงินประมาณ 702 ล้านบาท จากภาคการส่งออกที่ยังดีขึ้นอย่างต่อเนื่องจากปีก่อน ถึงแม้ว่าจะเริ่มชะลอตัวลง ทำให้มีอัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ย 60.8% ลดลงจากปีก่อนที่เฉลี่ย 62.0% แต่สูงกว่าค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรมที่ 49.1%

• รายได้การบริการอื่น ๆ ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจ ได้แก่การบริการภาคพื้น ครั้วการบิน การบริการคลังสินค้า และรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่น ๆ มีจำนวน 13,370 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1,259 ล้านบาท (10.4%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากทุกหน่วยธุรกิจสูงกว่าปีก่อน โดยรายได้จากการบริการภาคพื้น และรายได้จากครั้วการบิน สูงกว่าปีก่อนจากจำนวนเที่ยวบินสายการบินลูกค่าที่สูงขึ้น และรายได้จากการให้บริการด้านคลังสินค้าเพิ่มขึ้นจากปริมาณการขนส่งสินค้าที่สูงกว่าปีก่อน รวมทั้งรายได้จากการให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานสูงกว่าปีก่อนอีกด้วย

• รายได้อื่น ๆ มีจำนวน 3,535 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 1,447 ล้านบาท (69.3%) สาเหตุหลักจากกำไรจากการขายหุ้นในบริษัทโรงแรมรอยัลล่อคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) 657 ล้านบาท และ กำไรจากการขายอสังหาริมทรัพย์ทั้งในและต่างประเทศ ได้แก่ อสังหาริมทรัพย์ที่เมืองซิดนีย์ ประเทศออสเตรเลีย เมืองโคเปนเฮเกนประเทศเดนมาร์ก และเมืองมาดริด ประเทศสเปน และอสังหาริมทรัพย์ที่จังหวัดแม่ฮ่องสอนรวมทั้งสิ้นประมาณ 763 ล้านบาท

ค่าใช้จ่าย

ในปี 2561 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวมจำนวน 208,558 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 19,468 ล้านบาท (10.3%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

• ค่าน้ำมันเครื่องบิน จำนวน 60,096 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 28.8 ของค่าใช้จ่ายรวมเพิ่มขึ้นจากปีก่อนที่คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 26.6 จำนวน 9,881 ล้านบาท (19.7%) สาเหตุหลักจากราคาน้ำมันเครื่องบินเฉลี่ยสูงกว่าปีก่อน 30.1% ถึงแม้เงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐ แข็งค่าทำให้ค่าน้ำมันเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทลดลง และมีรายได้ในการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน 1,899 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 1,596 ล้านบาท

• ค่าใช้จ่ายดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน มีจำนวน 144,130 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 9,802 ล้านบาท (7.3%) โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.					
	2561	% ของ ค่าใช้จ่าย รวม	2560	% ของ ค่าใช้จ่าย รวม	เปลี่ยนแปลง	
					ล้านบาท	%
ค่าใช้จ่าย						
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	30,875	21.4	29,702	22.1	+1,173	+3.9
ค่าบริการการบิน	22,165	15.4	22,354	16.6	-189	-0.8
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	5,630	3.9	5,604	4.2	+26	+0.5
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	20,088	14.0	17,247	12.8	+2,841	+16.5
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	19,045	13.2	17,022	12.7	+2,023	+11.9
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	15,017	10.4	11,282	8.4	+3,735	+33.1
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	9,111	6.3	9,009	6.7	+102	+1.1
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	10,843	7.5	11,215	8.4	-372	-3.3
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	590	0.4	512	0.4	+78	+15.2
ค่าใช้จ่ายอื่น	10,243	7.1	10,219	7.6	+24	+0.2
ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	523	0.4	162	0.1	+361	+222.8
ค่าใช้จ่ายดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	144,130	100.0	134,328	100.0	+9,802	+7.3

• ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายบุคลากร ผลประโยชน์พนักงาน ค่าตอบแทนผู้บริหาร และกรรมกรมีจำนวน 30,875 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,173 ล้านบาท (3.9%) จากการปรับขึ้นเงินเดือนประจำปี ค่าล่วงเวลา และค่าใช้จ่ายเงินชดเชยวันหยุดพักผ่อนที่ไม่ได้ใช้ (Vacation Compensation) เพิ่มขึ้น

• ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน ประกอบด้วย ค่าบริการการบิน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ และค่าสินค้าและพัสดุใช้ไปมีจำนวนรวม 36,906 ล้านบาท ลดลง 61 ล้านบาท (0.2%) สาเหตุหลักเกิดจากการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินหลักของค่าใช้จ่าย โดยเฉพาะเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ ยูโร เยน และดอลลาร์ออสเตรเลีย ซึ่งทำให้ค่าใช้จ่ายลดลงประมาณ 810 ล้านบาท (ผลกระทบเฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) หากไม่รวมผลกระทบของอัตราแลกเปลี่ยน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบินจะเพิ่มขึ้น 749 ล้านบาท จากปริมาณการผลิตและปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้นในเส้นทางภูมิภาคเอเชีย และเส้นทางข้ามทวีป

• ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยานมีจำนวน 20,088 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,841 ล้านบาท (16.5%) สาเหตุหลักเกิดจากการปรับประมาณการค่าซ่อมใหญ่ของเครื่องยนต์ GE90 สำหรับเครื่องบินโบอิง 777-300ER เพิ่มขึ้นตามการใช้งานจริงซึ่งทำให้เครื่องยนต์ถึงกำหนดส่งซ่อมเร็วกว่าที่กำหนดไว้เดิม ประกอบกับอัตราค่าซ่อมโดยเฉลี่ยสูงขึ้นกว่าปีก่อน ถึงแม้ว่าการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐ ทำให้ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยานลดลงได้ส่วนหนึ่งก็ตาม

• ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายมีจำนวน 19,045 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,023 ล้านบาท (11.9%) สาเหตุหลักเกิดจากการเปลี่ยนประมาณการมูลค่าคงเหลือของเครื่องบินและเครื่องยนต์ตามที่กล่าวไว้ข้างต้น ทำให้ค่าเสื่อมราคาในปี 2561 เพิ่มขึ้นประมาณ 3,129 ล้านบาท หากไม่รวมรายการดังกล่าวค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายจะลดลง 1,106 ล้านบาท

เป็นผลจากมีเครื่องบินและที่นั่งเครื่องบิน รวมทั้งทรัพย์สินอื่นที่มีการคิดค่าเสื่อมราคาเต็มจำนวนแล้ว ถึงแม้ว่าจะรับมอบเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 2 ลำ โดยรับมอบในไตรมาส 1 ของปี 2561 จำนวน 1 ลำ และไตรมาสที่ 2 ปี 2561 จำนวน 1 ลำ

- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ มีจำนวน 15,017 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3,735 ล้านบาท (33.1%) เนื่องจากการรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงานรวม 8 ลำ โดยเป็นการรับมอบในปี 2560 จำนวน 5 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 3 ลำ และโบอิง 787-9 จำนวน 2 ลำ ในไตรมาส 3 และ 4 ของปี 2560 และรับมอบเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 3 ลำ ในไตรมาส 1 ของปี 2561 ถึงแม้ว่าจะส่งคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงานแบบแอร์บัส A330-300 จำนวน 2 ลำ ประกอบกับเงินบาทแข็งค่าเมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐ ทำให้ค่าเช่าลดลงได้ส่วนหนึ่งก็ตาม

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา มีจำนวน 10,843 ล้านบาท ลดลง 372 ล้านบาท (3.3%) ประกอบด้วย
 - ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายจำนวน 9,825 ล้านบาท ลดลง 370 ล้านบาท (3.6%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายในการสำรองที่นั่งต่ำกว่าปีก่อนจากจำนวนการสำรองที่นั่งต่ำกว่าปีก่อนตามจำนวนผู้โดยสารที่ลดลง ประกอบกับเงินบาทแข็งค่าเมื่อเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐ ทำให้ค่าใช้จ่ายเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทลดลง นอกจากนี้ เป็นผลจากการเจรจาเปลี่ยนวิธีการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายในส่วนของ Altea System Usage จากเดิมเรียกเก็บตามจำนวนที่ใช้เกินกว่าที่กำหนดเป็นเรียกเก็บแบบเหมาจ่าย ทำให้สามารถลดค่าใช้จ่ายในการสำรองที่นั่งได้ส่วนหนึ่ง

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการโฆษณาจำนวน 1,018 ล้านบาท ลดลง 2 ล้านบาท (0.2%)
- ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม มีจำนวน 523 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 361 ล้านบาท (222.8%) โดยมีรายละเอียดดังนี้
 - ส่วนแบ่งกำไรใน บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด 19 ล้านบาท ลดลง 45 ล้านบาท
 - ส่วนแบ่งกำไรใน บริษัท โรงแรมรอยัลออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) 14 ล้านบาท ลดลง 17 ล้านบาท จากการขายหุ้นทั้งจำนวนโดยได้โอนกรรมสิทธิ์ให้ผู้ซื้อเมื่อวันที่ 23 เมษายน 2561
 - ส่วนแบ่งกำไรใน บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด 37 ล้านบาท ลดลง 8 ล้านบาท
 - ส่วนแบ่งกำไรใน บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด 24 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 11 ล้านบาท
 - ส่วนแบ่งกำไรใน บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 251 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 16 ล้านบาท
 - ส่วนแบ่งขาดทุนใน บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) 868 ล้านบาท ขาดทุนเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 318 ล้านบาท

- **ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ** มีจำนวน 4,332 ล้านบาท ลดลง 215 ล้านบาท (4.7%) สาเหตุหลักเกิดจากการปรับโครงสร้างเงินกู้ยืมโดยใช้เครื่องมือทางการเงินต่อเนื่องจากปีก่อนทำให้ต้นทุนทางการเงิน (Cost of Fund) ลดลงร้อยละ 0.60 โดยเงินกู้เฉลี่ยของบริษัทฯ ลดลง 5% จาก 166 พันล้านบาท ในปี 2560 เป็น 157 พันล้านบาทในปี 2561 นอกจากนี้ยังมีผลจากการที่เงินบาทแข็งค่าเมื่อเทียบกับเงินสกุลหลักของหนี้สินระยะยาว ได้แก่ เงินยูโร เงินเยน และดอลลาร์สหรัฐ ทำให้ดอกเบี้ยจ่ายเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทมียอดลดลง อย่างไรก็ตามต้นทุนทางการเงินลดลงเพียง 4.5% เนื่องจากเงินกู้ส่วนหนึ่งมีอัตราดอกเบี้ยเป็นแบบลอยตัวที่มีการปรับตัวสูงขึ้นต่อเนื่องมาตลอดปี 2561 ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 ร้อยละ 39 ของเงินกู้หลังการทำการธุรกรรมอนุพันธ์ทางการเงินมีอัตราดอกเบี้ยเป็นแบบลอยตัว

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน มีจำนวน 3,459 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 268 ล้านบาท (8.4%) ประกอบด้วย

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบินจำนวน 3,150 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 429 ล้านบาท โดยในปีนี้ตั้งด้อยค่าเครื่องบิน รวม 19 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบินแอร์บัส A300-600 จำนวน 1 ลำ A330-300 จำนวน 3 ลำ A340-500 3 ลำ A340-600 6 ลำ และโบอิง 747-400 2 ลำ และโบอิง 737-400 4 ลำ รวม 3,064 ล้านบาท โดยราคาอ้างอิงจากผู้ประเมินราคามาตรฐานของเครื่องบินแอร์บัส A340-500 และ A340-600 ลดลงอย่างมากจึงมีการตั้งด้อยค่าที่สูงขึ้น นอกจากนี้ตั้งสำรองด้อยค่าของเครื่องบินอะไหล่ รวม 10 เครื่องยนต์ ประมาณ 86 ล้านบาท
- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์จำนวน 309 ล้านบาท ลดลง 161 ล้านบาท เนื่องจากการสำรองด้อยค่าอะไหล่เครื่องบินหมุนเวียนที่เสียหายและไม่สามารถซ่อมแซมได้ลดลงจากปีก่อน

กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 911 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Gain) 816 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการปรับยอดเงินกู้และสินทรัพย์หนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวด จากการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ และเงินยูโร ณ 31 ธันวาคม 2561 เมื่อเปรียบเทียบกับ ณ สิ้นปีก่อน ทั้งนี้ บริษัทฯ มีเงินกู้ในสกุลยูโรคิดเป็นประมาณร้อยละ 28.4 ของเงินกู้ทั้งหมด และกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Gain) 95 ล้านบาท

3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

รายจ่ายลงทุน

ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.	
	2561	2560
เครื่องบิน	9,213	9,317
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	908	673
รวม	10,121	9,990

ในปี 2561 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 10,121 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 131 ล้านบาท โดยรายจ่ายในการลงทุนของปี 2561 ประกอบด้วย

- การลงทุนในเครื่องบิน จำนวน 9,213 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็นการรับมอบเครื่องบินเช่าการเงินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 2 ลำ และเครื่องบินอะไหล่รวม 3 เครื่องยนต์ได้แก่ TRENT XWB-84 สำหรับเครื่องบินแอร์บัส A350-900 จำนวน 2 เครื่องยนต์ และเครื่องยนต์ GE90-115B สำหรับเครื่องบินโบอิง B777-300ER จำนวน 1 เครื่องยนต์
- การลงทุนในสินทรัพย์ถาวรอื่น ๆ จำนวน 908 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในอุปกรณ์การให้บริการภาคพื้นและเครื่องมืออุปกรณ์การให้บริการซ่อมบำรุงของฝ่ายช่าง

การจัดหาเงินทุน

ในปี 2561 บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดหาเงินทุน รวมทั้งสิ้น 30,302 ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. การออกหุ้นกู้รวมจำนวน 13,000 ล้านบาท โดยเป็นการออกหุ้นกู้ในเดือนกุมภาพันธ์ 2561 จำนวน 6,000 ล้านบาท (ระยะเวลา 5-15 ปี) และในเดือนสิงหาคม 2561 จำนวน 7,000 ล้านบาท (ระยะเวลา 1-15 ปี) เพื่อชำระคืนหุ้นกู้ที่ครบกำหนด

ชำระ และหรือคืนเงินกู้ของบริษัทฯ ที่มีต้นทุนทางการเงินที่สูงกว่า และหรือลงทุนในสินทรัพย์ และหรือใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ

2. การจัดหาเงินกู้ระยะยาวด้วยวิธีการเช่าซื้อ โดยใช้เครื่องบินเป็นหลักทรัพย์ค้ำประกันเพื่อชำระค่าเครื่องบิน A350-900 จำนวน 2 ลำ รวมประมาณ 7,802 ล้านบาท

3. การกู้เงินระยะยาวจากสถาบันการเงินในประเทศรวมจำนวน 2,500 ล้านบาท เพื่อใช้เป็นเงินลงทุนประจำปี และชำระคืนเงินกู้ที่ครบกำหนด

4. การเบิกใช้วงเงินสินเชื่อหมุนเวียนจากสถาบันการเงินในประเทศเพื่อขยายระยะเวลา (Roll-over) เพื่อจ่ายชำระคืนเงินกู้ที่ครบกำหนดไถ่ถอนและใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงานรวมทั้งสิ้น 7,000 ล้านบาท

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.	
	2561	2560
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	17,400	23,692
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(2,099)	(3,106)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(16,846)	(18,677)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน ของเงินสดและเงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น(ลดลง)	7	(69)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น(ลดลง)	(1,538)	1,840

ในปี 2561 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนบริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดสุทธิจากการดำเนินงานจำนวน 17,400 ล้านบาท ลดลงจากงวดเดียวกันของปีก่อน 6,292 ล้านบาท ถึงแม้ว่าจะมีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 16,846 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 1,831 ล้านบาท จากการชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นและระยะยาวต่ำกว่าปีก่อน ประกอบกับมีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน 2,099 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 1,007 ล้านบาท เนื่องจากในปีนี้มีเงินสดรับจากการขายหุ้นในบริษัท โรงแรมรอยัลออคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) จำนวน 923 ล้านบาท เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 เป็นจำนวน 1,538 ล้านบาท

เครื่องบิน

ในปี 2561 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินใหม่จำนวน 5 ลำ และปลดระวางเครื่องบินแบบโบอิง 737-400 จำนวน 2 ลำ ทำให้จำนวนเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน ณ 31 ธันวาคม 2561 มีจำนวน 103 ลำ (รวมเครื่องบินแอร์บัส A320-200 จำนวน 20 ลำ ซึ่งใช้ดำเนินงานโดยบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด) สูงกว่า ณ สิ้นปีก่อน 3 ลำ และมีเครื่องบินที่ปลดระวางและรอการขาย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 จำนวน 21 ลำ

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมจำนวน 268,721 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2560 จำนวน 12,054 ล้านบาท (4.3%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 ธ.ค. 2561		31 ธ.ค. 2560		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	13,692	5.1	15,230	5.4	-1,538	-10.1
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย	490	0.2	201	0.1	+289	+143.8
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	35,366	13.1	36,085	12.8	-719	-2.0
สินทรัพย์หมุนเวียน	49,548	18.4	51,516	18.3	-1,968	-3.8
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์						
เครื่องบินและเครื่องบินต่อให้ล่าช้าล่วงหน้า	-	-	6,124	2.2	-6,124	-100.0
เครื่องบิน	45,946	17.1	42,186	15.0	+3,760	+8.9
เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน	105,600	39.3	113,220	40.3	-7,620	-6.7
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	11,708	4.4	9,592	3.4	+2,116	+22.1
งานระหว่างทำ	341	0.1	599	0.2	-258	-43.1
ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุง	13,311	5.0	13,554	4.9	-243	-1.8
เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	2,692	1.0	2,828	1.0	-136	-4.8
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	179,598	66.9	188,103	67.0	-8,505	-4.5
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	39,575	14.7	41,156	14.7	-1,581	-3.8
รวมสินทรัพย์	268,721	100.0	280,775	100.0	-12,054	-4.3

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 49,548 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 18.4 ของสินทรัพย์ทั้งหมดลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2560 เป็นจำนวน 1,968 ล้านบาท (3.8%) โดยมีสาเหตุสำคัญดังนี้

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดมีจำนวน 13,692 ล้านบาท ลดลง 1,538 ล้านบาท (10.1%) สาเหตุหลักจากเงินสดสุทธิได้มาจากการดำเนินงานต่ำกว่าเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินและกิจกรรมลงทุน
- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายเพิ่มขึ้น 289 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการรับโอนสินทรัพย์รอการขายมาเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายรวมจำนวน 734 ล้านบาท ประกอบด้วย เครื่องบิน 5 ลำ ได้แก่ แอร์บัส A330-300 จำนวน 2 ลำ โบอิง 747-400 จำนวน 2 ลำ และ โบอิง B737-400 จำนวน 1 ลำ จำนวนรวม 694 ล้านบาท และที่ดินในต่างประเทศและสินทรัพย์อื่นรวมจำนวน 40 ล้านบาท ในขณะที่ในระหว่างปีมีการจำหน่ายเครื่องบินโบอิง 737-400 จำนวน 1 ลำ และแอร์บัส A330-300 จำนวน 1 ลำ และอสังหาริมทรัพย์ทั้งในและต่างประเทศของบริษัทฯ ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายประกอบด้วย เครื่องบินจำนวน 3 ลำ ได้แก่ แอร์บัส A330-300 จำนวน 1 ลำ และโบอิง 747-400 จำนวน 2 ลำ รวมจำนวน 490 ล้านบาท

- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 35,366 ล้านบาท ลดลง 719 ล้านบาท (2.0%) สาเหตุหลักเกิดจากลูกหนี้การค้ามีจำนวน 10,394 ล้านบาท ลดลง 1,311 ล้านบาท จากยอดขายในเดือนธันวาคม 2561 ที่ต่ำกว่าเดือน ธันวาคม 2560 อย่างไรก็ตามบริษัทฯ มีความสามารถในการบริหารระยะเวลาเรียกเก็บหนี้จากลูกหนี้การค้าได้เร็วขึ้น โดยมีระยะเวลาการเก็บหนี้เฉลี่ยลดลงจาก 23 วัน ในปี 2560 เป็น 22 วันในปี 2561 ซึ่งต่ำกว่าระยะเวลาการให้สินเชื่อโดยปกติของบริษัทฯ

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์สุทธิ มีจำนวน 179,598 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 66.9 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2560 เป็นจำนวน 8,505 ล้านบาท (4.5%) โดยมีสาเหตุหลักเกิดจากการคิดค่าเสื่อมราคาตามปกติของสินทรัพย์ การปรับลดประมาณการมูลค่าคงเหลือของเครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่จากร้อยละ 10 เป็นร้อยละ 6 ของมูลค่าต้นทุนเริ่มแรก และการปลดระวางเครื่องบินแบบโบอิง 737-400 จำนวน 2 ลำ ถึงแม้ว่าจะมีการรับมอบเครื่องบินเช่าการเงินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 2 ลำ และเครื่องยนต์จำนวน 3 เครื่องยนต์ก็ตาม

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ มีจำนวน 39,575 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 14.7 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2560 จำนวน 1,581 ล้านบาท (3.8%) โดยมีรายการที่ลดลงและเพิ่มขึ้นอย่างมีสาระสำคัญได้แก่

- สินทรัพย์รอการขายมีจำนวน 4,891 ล้านบาท ลดลง 3,734 ล้านบาท (43.3%) สาเหตุหลักเกิดจากการตั้งสำรองด้อยค่าของเครื่องบินเพิ่มขึ้นในปีนี้มีจำนวน 3,150 ล้านบาท และการโอนสินทรัพย์รอการขายไปเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายจำนวน 734 ล้านบาท ตามที่กล่าวไว้ข้างต้น

- เงินลงทุนในบริษัทร่วมมีจำนวน 2,300 ล้านบาท ลดลง 1,095 ล้านบาท (32.3%) สาเหตุหลักจากขายหุ้นของบริษัท โรงแรมรอยัลล่อคิต (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) ทำให้เงินลงทุนลดลงประมาณ 278 ล้านบาท ประกอบกับบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) มีผลการดำเนินงานขาดทุน ทำให้เงินลงทุนลดลงประมาณ 868 ล้านบาท

- เงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่า (Maintenance Reserve) มีจำนวน 13,539 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3,150 ล้านบาท (30.3%) ตามประมาณการหนี้สินระยะยาวที่บริษัทได้ประมาณเพิ่มขึ้นในส่วนค่าซ่อมแซมเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงานตามสภาพการบิน และเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องบิน ทั้งนี้ บริษัทสามารถนำค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้นตามประมาณการหนี้สินดังกล่าวไปเบิกคืนจากผู้ให้เช่าได้ตามเงื่อนไขที่ปรากฏในสัญญาเช่า

- ค่าตกแต่งเครื่องบินเช่าดำเนินงานรอการตัดบัญชีมีจำนวน 4,539 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 399 ล้านบาท (9.6%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าอุปกรณ์และผลิตภัณฑ์ในห้องโดยสารของเครื่องบินเช่าดำเนินงานแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 3 ลำ และค่าใช้จ่ายในโครงการปรับปรุงเครื่องบินเช่าดำเนินงานแบบโบอิง 787-8 จำนวน 4 ลำโดยการติดตั้ง Crew Rest และอุปกรณ์ In-flight Connectivity

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) ของปี 2561 เท่ากับร้อยละ -2.58 ลดลงจากปี 2560 ซึ่งเท่ากับร้อยละ 0.65

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 หนี้สินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อยมีจำนวน 248,265 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 จำนวน 497 ล้านบาท (0.2%) โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 ธ.ค. 2561		31 ธ.ค. 2560		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)	66,046	26.6	68,031	27.4	-1,985	-2.9
หนี้สินระยะยาว						
หุ้นกู้	64,850	26.1	62,100	25.0	+2,750	+4.4
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	58,982	23.8	62,517	25.1	-3,535	-5.7
เงินกู้ยืมระยะยาว	24,444	9.8	27,480	11.0	-3,036	-11.0
รวมหนี้สินระยะยาว	148,276	59.7	152,097	61.1	-3,821	-2.5
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	33,943	13.7	28,634	11.5	+5,309	+18.5
รวมหนี้สิน	248,265	100.0	248,762	100.0	-497	-0.2

หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 22,863 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 26.6 ของหนี้สินทั้งหมดลดลงจาก ณ 31 ธันวาคม 2560 จำนวน 1,985 ล้านบาท (2.9%) สาเหตุหลักเกิดจาก

- เงินกู้ระยะสั้นมีจำนวน 3,000 ล้านบาท ลดลง 4,270 ล้านบาท จากการจ่ายชำระคืนตามกำหนด
- ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายมีจำนวน 18,130 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,517 ล้านบาท สาเหตุมาจากค่าน้ำมันค้างจ่ายเพิ่มขึ้น และตั้งค้างจ่ายเงินชดเชยวันลาหยุดพักผ่อนที่ไม่ได้ใช้ (Vacation Compensation) เพิ่มขึ้น

หนี้สินระยะยาว (รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 22,863 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 59.7 ของหนี้สินทั้งหมด ลดลง 3,821 ล้านบาท (2.5%) จากการกู้ยืมเงินระยะยาว การออกหุ้นกู้ และหนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบินแบบแอร์บัส A350-900 จำนวน 2 ลำ รวมจำนวน 23,302 ล้านบาท การจ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะยาวและหุ้นกู้รวมจำนวน 25,772 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม ผลจากการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุลยูโร และดอลลาร์สหรัฐ ถึงแม้ว่าจะอ่อนค่าเล็กน้อยเมื่อเทียบกับเงินสกุลเยน ณ 31 ธันวาคม 2561 เมื่อเทียบกับ ณ วันสิ้นงวดของปี 2560 ทำให้หนี้สินระยะยาวเมื่อคิดเป็นเงินบาทมียอดลดลงจำนวน 1,351 ล้านบาท

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 13.7 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวน 33,943 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 5,309 ล้านบาท (18.5%) สาเหตุหลักเกิดจากประมาณการหนี้สินระยะยาวเพิ่มขึ้น 4,398 ล้านบาท จากประมาณการค่าใช้จ่ายค่าซ่อมแซมเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงาน ที่เกี่ยวเนื่องกับค่าซ่อมเครื่องบินตามสภาพการบินและเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องบินทั้งนี้บริษัทฯ สามารถนำค่าใช้จ่ายดังกล่าวไปขอคืนจากผู้ให้เช่าได้จากรายการเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่า (Maintenance Reserve) ประกอบกับประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงานเพิ่มขึ้น 981 ล้านบาท

ณ สิ้นปี 2561 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) เท่ากับ 7.4 เท่า สูงกว่า ณ สิ้นปี 2560 ซึ่งเท่ากับ 5.0 เท่า และอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เท่ากับ 12.1 เท่า เพิ่มขึ้นจาก ณ สิ้นปี 2560 ที่เท่ากับ 7.8 เท่า

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 20,456 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2560 จำนวน 11,557 ล้านบาท (36.1%) สาเหตุหลักเกิดจากขาดทุนจากการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในปี 2561 ทำให้อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity) ลดลงจากติดลบร้อยละ 6.3 ในปี 2560 เป็นติดลบร้อยละ 44.1 ในปีนี้

4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

สถานการณ์ของอุตสาหกรรมการบินในปี 2562 คาดการณ์ว่ายังคงเติบโตตามอัตราการเติบโตของเศรษฐกิจโลกที่คาดว่าจะขยายตัว ถึงแม้ว่าจะต่ำกว่าอัตราการขยายตัวในปี 2561 โดยมีปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญที่อาจส่งผลกระทบในทางลบต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจ ได้แก่ สงครามการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกา และจีน ความไม่แน่นอนทางการเมือง เช่น การถอนตัวออกจากการเป็นสมาชิกสหภาพยุโรปของอังกฤษ (BREXIT) เป็นต้น อย่างไรก็ตามคาดการณ์ว่าปัจจัยดังกล่าวจะไม่ส่งผลกระทบรุนแรงเนื่องจากมีปัจจัยกระตุ้นเชิงบวกจากนโยบายการคลังที่ขยายตัวและการลงทุนทางธุรกิจที่กำลังเติบโตในประเทศเศรษฐกิจสำคัญ อัตราการขนส่งผู้โดยสารและปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารในปี 2562 คาดว่ายังคงเติบโตถึงแม้ว่าจะลดลงจากปี 2561 แต่ยังคงสูงกว่าอัตราการเติบโตเฉลี่ย 20 ปี นอกจากนี้ราคาน้ำมันดิบที่คาดว่าจะมีแนวโน้มปรับตัวลดลงในปี 2562 โดยคาดการณ์ราคาน้ำมันเครื่องบินเฉลี่ยอยู่ที่ 81.3 เหรียญสหรัฐ ต่อบาร์เรล ต่ำกว่าปี 2561 ร้อยละ 7.2

แนวโน้มอุตสาหกรรมการบินของไทยในปี 2562 คาดการณ์ว่ายังมีแนวโน้มขยายตัวจากปี 2561 ในทิศทางเดียวกับอุตสาหกรรมการบินโลก นอกจากนี้ การเร่งสร้างความเชื่อมั่นของตลาดนักท่องเที่ยวจีนของหน่วยงานภาครัฐและเอกชน ประกอบกับการออกมาตรการลดหย่อนค่าธรรมเนียม Visa On Arrivals เป็นการชั่วคราวครอบคลุม 21 ประเทศ รวมถึงประเทศจีนจะเป็นปัจจัยสนับสนุนให้ตลาดนักท่องเที่ยวจีนทยอยฟื้นตัวกลับมาได้อย่างรวดเร็ว นอกจากนี้ความคืบหน้าโครงการก่อตั้งศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอู่ตะเภา (MRO) เพื่อเป็นศูนย์กลางการซ่อมบำรุงอากาศยานที่ทันสมัยระดับโลก และเป็นแรงขับเคลื่อนหลักในการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินและอวกาศในประเทศไทยให้ก้าวไปไกลยิ่งขึ้น และส่งผลดีต่อแผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกของประเทศไทย ซึ่งจะเป็นไปตามนโยบายไทยแลนด์ 4.0 ของรัฐบาลไทย ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมผลิตและบริการโดยใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในประเทศไทยให้ไปสู่ระดับโลก สำหรับความคืบหน้าการแก้ปัญหามาตรการฐานการบินพลเรือนของสำนักงานบริหารการบินแห่งชาติสหรัฐอเมริกา (FAA) เพื่อยกระดับการบินพลเรือนของไทยจาก Category 2 กลับขึ้นเป็น Category 1 ซึ่งจะทำให้สายการบินของไทยสามารถขยายการรับส่งผู้โดยสารเข้าออกประเทศสหรัฐอเมริกาได้ นั้นคาดว่า FAA จะเข้ามাত্রตรวจสอบอย่างเป็นทางการ โดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ตั้งเป้าว่าจะสามารถเพิ่มระดับกลับมาเป็น Category 1 ได้ภายในปี 2562

ในปี 2562 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีแผนการดำเนินงานที่สำคัญดังนี้

- ดำเนินการตามโครงการจัดหาเครื่องบินของบริษัทฯ ปี 2562 - 2567 ซึ่งเป็นการจัดหาเพื่อทดแทนเครื่องบินเก่าที่มีอายุใช้งานมากกว่า 20 ปี

- การเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน โดยการเร่งทำกำไรเพิ่มจากตลาดเชิงรุก และมีต้นทุนที่แข่งขันได้ เช่น โครงการพัฒนาและเพิ่มรายได้เสริมนอกเหนือจากรายได้หลักผ่านช่องทาง Digital Marketing โครงการบริหารจัดการด้านการขายและการใช้ประโยชน์ของเครื่องบิน โครงการพัฒนาการดำเนินงานร่วมกับบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด การปรับปรุงและพัฒนาการบริการเครื่องบินเพื่อสร้างประสบการณ์ที่ดีให้กับลูกค้า ประกอบกับการมุ่งเน้นการลดค่าใช้จ่ายหลักที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ เช่น การบริหารจัดการด้านน้ำมัน และอัตราแลกเปลี่ยน เป็นต้น

นอกจากนี้ในเดือน มกราคม 2562 มีเหตุการณ์สำคัญดังนี้

- บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ได้เสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวนรวม 908.8 ล้านหุ้น ในราคาเสนอขายหุ้นละ 2.75 บาท บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ได้จดทะเบียนเพิ่มทุนต่อกรมพัฒนาธุรกิจการค้ากระทรวงพาณิชย์เรียบร้อยแล้วเมื่อวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2562 ซึ่งบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ไม่ได้ใช้สิทธิ์ซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนดังกล่าวจึงทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ ลดลงจากเดิมร้อยละ 21.80 เหลือร้อยละ 15.94
- สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 15 (IFRS15) เรื่องรายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้า ซึ่งมีผลบังคับใช้กับการเงินที่มีรอบระยะเวลาเริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2562 เป็นต้นไป ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อกำหนดในมาตรฐานการบัญชี

5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		ม.ค.-ธ.ค.	
		2561	2560
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)			
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.84	0.84
อัตราส่วนสภาพคล่อง (รวมวงเงินกู้หมุนเวียน)	เท่า	0.99	1.01
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร (Profitability Ratio)			
อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน	ร้อยละ	(4.54)	1.49
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ	ร้อยละ	(5.79)	(1.08)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	(44.10)	(6.32)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	(2.58)	0.65
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)			
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	7.40	4.98
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	12.14	7.77
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	3.22	5.10

ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

อัตราส่วนสภาพคล่อง (Current Ratio)

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

อัตราส่วนสภาพคล่อง (รวมวงเงินกู้หมุนเวียน) (Current Ratio Included Committed Credit Line)

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

อัตรากำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน (Operating Profit (Loss) Margin)

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

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

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

อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity)

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

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Total Asset)

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

อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)

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

อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Total Debt to Equity)

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

อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย (Interest Coverage Ratio)

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