

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับไตรมาส 1 ปี 2560 สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2560
ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

1. บทสรุปผู้บริหาร

ภาพรวมเศรษฐกิจโลกในไตรมาสแรกของปี 2560 มีการฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะเศรษฐกิจสหรัฐฯ ที่ตลาดแรงงานฟื้นตัวแข็งแกร่งและเริ่มมีสัญญาณการลงทุนเพิ่ม เศรษฐกิจกลุ่มยูโร และเศรษฐกิจญี่ปุ่นฟื้นตัวต่อเนื่องแม้เป็นไปอย่างค่อยเป็นค่อยไป ขณะที่เศรษฐกิจเอเชียมีแนวโน้มฟื้นตัวจากการส่งออก อย่างไรก็ตาม เศรษฐกิจจีนมีแนวโน้มการขยายตัวชะลอลงตามแผนการปฏิรูปโครงสร้างเศรษฐกิจ ส่วนราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกปรับเพิ่มขึ้นภายหลังการบรรลุข้อตกลงการค้าของกลุ่มประเทศผู้ส่งออกน้ำมัน (โอเปก) เพื่อพยุงราคาน้ำมันในตลาดโลก ทำให้ราคาน้ำมันดิบในไตรมาสแรกของปี 2560 เฉลี่ยอยู่ที่ 53.10 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล สูงกว่าปีก่อนประมาณร้อยละ 74.7

เศรษฐกิจไทยปรับตัวดีขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่ผ่านมา เป็นผลจากภาคการส่งออกที่กลับมาขยายตัวเป็นบวก และภาคอื่นๆ ที่เห็นการฟื้นตัวชัดเจนขึ้น โดยเฉพาะการบริโภคภาคเอกชน แต่ยังคงมีปัจจัยเสี่ยงจากความไม่แน่นอนในนโยบายทางการค้าของประเทศคู่ค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งสหรัฐอเมริกา สำหรับภาคการท่องเที่ยวเติบโตต่อเนื่อง โดยจำนวนนักท่องเที่ยวขยายตัวร้อยละ 1.7 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยเฉพาะตลาดนักท่องเที่ยวชาวรัสเซีย กลุ่มประเทศ CLMV และเกาหลีใต้ ถึงแม้ว่าจำนวนนักท่องเที่ยวชาวจีนที่เป็นตลาดนักท่องเที่ยวหลักของไทยจะชะลอตัวลงจากการปราบปรามทัวร์ศูนย์เหรียญก็ตาม

ในไตรมาส 1 ปี 2560 อุตสาหกรรมการบินของโลกยังมีแนวโน้มขยายตัว ซึ่งเป็นผลจากความต้องการเดินทางที่เพิ่มขึ้นจากราคาบัตรโดยสารที่ปรับตัวลดลง ประกอบกับเศรษฐกิจโลกที่ฟื้นตัวดีขึ้นจากปีก่อน โดยข้อมูลจากสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) แสดงการขยายตัวของปริมาณการขนส่งและปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น 7.0% และ 5.5% ตามลำดับ โดยมีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ย 80.1% อย่างไรก็ตาม ราคาน้ำมันดิบที่เริ่มปรับตัวเพิ่มขึ้น ในขณะที่การแข่งขันยังทวีความรุนแรง ส่งผลให้รายได้ต่อหน่วยของผู้โดยสารปรับตัวลดลง และผลประกอบการจากการขนส่งผู้โดยสารลดลง ในขณะที่การขนส่งสินค้ายังคงมีสัญญาณดีขึ้นต่อเนื่องมาจากปีก่อน โดยเฉพาะการขนส่งภายในภูมิภาคเอเชีย และระหว่างเอเชียกับยุโรป จากการฟื้นตัวของประเทศเศรษฐกิจเกิดใหม่ อาทิ อินเดีย จีน และ อาเซียน-5 ส่งผลให้อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ปรับตัวเพิ่มขึ้นเป็น 44.3% จากปีก่อนที่เท่ากับ 41.9%

อุตสาหกรรมการบินของไทยมีแนวโน้มการขยายตัวเช่นเดียวกับอุตสาหกรรมการบินของโลก นอกจากนี้สายการบินต่างๆ มีการเปิดเส้นทางใหม่ แล้ว ยังมีสายการบินใหม่ๆ มาเปิดให้บริการเพิ่มขึ้นต่อเนื่องมาจากปลายปีก่อน โดยเฉพาะกลุ่มสายการบินจีน อินเดีย และญี่ปุ่น เช่น สายการบิน Peach Aviation เปิดให้บริการ โอกินาวา-กรุงเทพฯ สายการบิน Beijing Capital Airlines เส้นทางไหโข่ว - เชียงใหม่, ไหโข่ว-เชียงใหม่ เป็นต้น โดยในช่วงไตรมาสแรกของปี 2560 มีจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางเข้า-ออกประเทศไทย ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ 2560 จำนวน 11.33 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 2.7% อย่างไรก็ตาม ในไตรมาสนี้มีปัจจัยลบที่มีผลกระทบต่อธุรกิจการบินของไทยโดยตรง คือการปรับเพิ่มภาษีสรรพสามิตน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินไอพ่นที่นำไปใช้เป็นเชื้อเพลิงสำหรับอากาศยานในประเทศจาก 20 สตางค์ต่อลิตรเป็น 3 บาทต่อลิตร ส่งผลให้ต้นทุนของสายการบินเพิ่มขึ้น

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 และ
 พัฒนาบุคลากรให้มีคุณภาพดีเยี่ยม 6) บริหารบริษัทในเครือและกลุ่มธุรกิจ และพัฒนากลยุทธ์ธุรกิจใหม่เพื่อความ
 ยั่งยืน โดยไตรมาสนี้มีการดำเนินการที่สำคัญ ได้แก่

- การยกเลิกทำการบินที่ท่าอากาศยานดอนเมืองของสายการบินไทยสมายล์ เมื่อวันที่ 16 มกราคม 2560 โดยให้ยุบรวมและใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นฐานการบินเพียงแห่งเดียว ซึ่งเป็นหนึ่งในการปรับแผนยุทธศาสตร์ เพื่อเตรียมพร้อมรองรับการขยายตัวเปิดตลาดการบินใหม่ๆ ในต่างประเทศโดยจะเน้นตลาดอินเดีย จีน และอาเซียน นอกจากนี้ยังเป็นการเชื่อมต่อผู้โดยสารจากเที่ยวบินของการบินไทยที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้อย่างสะดวกสบายมากขึ้น

- ดำเนินการบริหารราคาบัตรโดยสารและรายได้อย่างต่อเนื่อง และเป็นรูปธรรมมากขึ้น ภายหลังจากการนำระบบการบริหารราคาขายบัตรโดยสารอัตโนมัติ (Automated Fare Management System) มาใช้เต็มรูปแบบในช่วงปลายปี 2559 เพื่อกำหนดราคาขายอย่างมีประสิทธิภาพให้สามารถแข่งขันกับคู่แข่งในระดับเดียวกันได้ทันเวลาเพื่อสร้างรายได้ให้ได้มากที่สุด

- ดำเนินการปรับปรุงรูปแบบและคุณภาพของที่นั่งโดยสารและระบบสาระบันเทิงโดยเริ่มดำเนินการ โครงการติดตั้ง Crew Rest และระบบสื่อสารสนเทศ (In-flight Connectivity : IFC) บนเครื่องบิน โบอิง 787-8 จำนวน 6 ลำ

- บริษัทฯ ได้ลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ในโครงการพัฒนาศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา กับบริษัท แอร์บัส อินดัสตรี เมื่อวันที่ 8 มีนาคม 2560 และลงนามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือด้านการพัฒนาศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานระยะที่ 1 และการพัฒนาศูนย์ขนส่งสินค้าทางอากาศและโลจิสติกส์ระยะที่ 1 กับกองทัพเรือ เมื่อวันที่ 5 เมษายน 2560 ทั้งนี้ โครงการดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของแผนพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Special Eastern Economic Corridor) ในการขับเคลื่อนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการอุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ ซึ่งนับเป็นปรากฏการณ์ครั้งสำคัญของบริษัทฯ ที่จะพลิกโฉมท่าอากาศยานอู่ตะเภาให้เป็นศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานและศูนย์ขนส่งสินค้าทางอากาศและโลจิสติกส์ที่เทียบพร้อมด้วยนวัตกรรม เทคโนโลยีดิจิทัลที่ทันสมัยด้วยมาตรฐานคุณภาพระดับสากล

นอกจากนี้ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ซึ่งการบินไทยถือหุ้น 100% 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) ซึ่งเป็นผลจากการรีวิวของผู้โดยสารทั่วโลกประจำปี 2560 ทั้งนี้ รางวัลดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าไทยสมายล์เป็นสายการบินราคาคุ้มค่าที่มีคุณภาพ ให้การบริการแบบเต็มรูปแบบในเส้นทางภูมิภาค (Regional Full Service Airline) และสะท้อนถึงความพึงพอใจของผู้โดยสารในการบริการของไทยสมายล์

ในไตรมาสนี้ บริษัทฯ มีจำนวนเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน 95 ลำ เท่ากับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน แต่จากการปรับเที่ยวบินและใช้เครื่องบินให้เหมาะสมกับความต้องการเดินทาง มีการใช้ประโยชน์ของเครื่องบินได้อย่างมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น Aircraft Utilization เพิ่มขึ้นเป็น 12.4 ชั่วโมง (จาก 11.5 ชั่วโมง) ทำให้บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้น 4.4% โดยมีปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) เพิ่มขึ้นถึง 11.6% มีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 82.8% สูงกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ยที่ 77.5%

และสูงกว่าค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรมที่อยู่ที่ 80.1% และมีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งรวมทั้งสิ้น 6.52 ล้านคน สูงกว่าปีก่อน 10.1%

ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในไตรมาส 1 ของปี 2560 มีรายได้รวมทั้งสิ้น 49,804 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนเล็กน้อยประมาณ 0.8% สาเหตุสำคัญเนื่องจากรายได้จากค่าโดยสารและน้ำมันอากาศยานลดลงจากการปรับอัตราค่าธรรมเนียมขดเซยก่าน้ำมันลดลง และการแข่งขันที่รุนแรง ถึงแม้จะมีจำนวนผู้โดยสารที่ทำการขนส่งเพิ่มขึ้น 10.1% ประกอบกับรายได้การบริการอื่นๆ ลดลงจากจำนวนเที่ยวบินของสายการบินลูกค้าที่ลดลง ถึงแม้ว่าจะมีรายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์เพิ่มขึ้นจากภาคการส่งออกที่ฟื้นตัวดีขึ้นจากปีก่อน สำหรับค่าใช้จ่ายรวม 46,937 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3,934 ล้านบาท (9.1%) เนื่องจากค่าน้ำมันเครื่องบินเพิ่มขึ้น 2,002 ล้านบาท (18.5%) จากราคาน้ำมันเฉลี่ยที่เพิ่มขึ้นถึง 45.8% ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมค่าน้ำมันเพิ่มขึ้น 2,041 ล้านบาท (6.6%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นตามปริมาณการผลิต และปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยานเพิ่มขึ้น

ในไตรมาสนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นครั้งเดียวรวมจำนวน 483 ล้านบาท และรับรู้ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบินจำนวน 1,017 ล้านบาท แต่มีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 1,560 ล้านบาท ส่งผลให้บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรสุทธิ 3,169 ล้านบาท โดยเป็นกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 3,157 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 1.45 บาท ลดลงจากปีก่อน 1.30 บาท (47.3%)

ทั้งนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์และเครื่องบิน (EBITDA) จำนวน 7,850 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 4,199 ล้านบาท (34.8%) โดยมี EBITDA Margin เท่ากับ 15.8% เปรียบเทียบกับปีก่อนที่เท่ากับ 24.0%

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานไตรมาส 1 ปี 2560

งบการเงินรวมสำหรับไตรมาส 1 ของปี 2560 ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อย 5 บริษัท ได้แก่ 1) บริษัท ไทย-อะมาดิอุสเซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด 2) บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเซส จำกัด 3) บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด 4) บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด และ 5) บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) - งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มี.ค.			
	2560	2559	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	49,804	50,183	-379	-0.8
- ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	41,463	42,045	-582	-1.4
- ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	4,857	4,412	+445	+10.1
- รายได้ค่าบริการอื่นๆ	2,969	3,283	-314	-9.6
- อื่นๆ	515	443	+72	+16.3
ค่าใช้จ่ายรวม	46,937	43,003	+3,934	+9.1
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน	12,845	10,843	+2,002	+18.5
- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	32,862	30,821	+2,041	+6.6
- ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ	1,230	1,339	-109	-8.1
กำไรจากการดำเนินงาน	2,867	7,180	-4,313	-60.1
หัก ประมาณการค่าซ่อมแซมเครื่องบินเช่าดำเนินงาน	183	1,153	-970	-84.1
หัก ค่ารองค่าใช้จ่ายในการสนับสนุนการเปลี่ยนแปลงตามแผนปฏิรูป	300	-	+300	-
หัก ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน	1,017	174	+843	+484.5
บวก กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	1,560	(681)	+2,241	+329.1
กำไรก่อนภาษีเงินได้	2,927	5,172	-2,245	-43.4
กำไรสุทธิ	3,169	6,011	-2,842	-47.3
กำไรสุทธิตัวที่เป็นของบริษัทใหญ่	3,157	5,999	-2,842	-47.4
กำไรต่อหุ้น (บาท)	1.45	2.75	-1.30	-47.3
ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ				
EBITDA (ล้านบาท)	7,850	12,049	-4,199	-34.8
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	6.52	5.92	+0.60	+10.1
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	22,428	21,476	+952	+4.4
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านคน-กิโลเมตร)	18,564	16,637	+1,927	+11.6
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	82.8	77.5		+5.3
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/คน-กม.)	2.20	2.50	-0.30	-12.0
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	955	890	+65	+7.3
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กิโลเมตร)	563	508	+55	+10.8
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (%)	58.9	57.1		+1.8
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง (พันกก.)	155,449	140,626	+14,823	+10.5
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/ตัน-กม.)	8.08	8.18	-0.10	-1.2
เครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 31 มี.ค. (ลำ)	95	95	-	-
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน (ชั่วโมง)	102,698	97,869	+4,829	+4.9
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย (ชั่วโมง/ลำ/วัน)	12.4	11.5	+0.9	+7.8
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย				
1 USD : THB	35.1151	35.6470	-0.5319	-1.5
1 EUR : THB	37.4139	39.3163	-1.9024	-4.8
100 JPY : THB	30.9182	30.9407	-0.0225	-0.1
ราคาน้ำมันเฉลี่ย (USD/BBL)	69.77	47.84	+21.93	+45.8

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

รายได้

ในไตรมาส 1 ของปี 2560 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวมลดลง 379 ล้านบาท (0.8%) โดยมีรายละเอียดของรายได้ดังนี้

- **รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน**

รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน ลดลง 582 ล้านบาท (1.4%) เป็นผลมาจาก

- รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเซยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) ลดลง 0.30 บาท/RPK (12.0%) หรือประมาณ 5,570 ล้านบาท ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการแข็งค่าของเงินบาท โดยเฉพาะเมื่อเทียบกับสกุลเงินที่เป็นรายได้หลักได้แก่ เงินยูโร และเงินเยน ทำให้รายได้เมื่อคิดเป็นเงินบาทลดลง หากไม่รวมผลของอัตราแลกเปลี่ยนที่มีผลให้รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยลดลง 0.03 บาท/RPK หรือประมาณ 565 ล้านบาท รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วยจะลดลงประมาณ 10.8% หรือประมาณ 5,010 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการแข่งขันที่รุนแรง และการปรับลดอัตราค่าธรรมเนียมขดเซยค่าน้ำมัน (Fuel Surcharge)

- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร เพิ่มขึ้น 11.6% คิดเป็นเงินประมาณ 4,820 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นในทุกเส้นทางบิน โดยเฉพาะเส้นทางสายยุโรป และสายเหนือ ในขณะที่บริษัทฯ มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 4.4% ส่งผลให้อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ย 82.8% สูงกว่าปีก่อนซึ่งเฉลี่ย 77.5% และสูงกว่าค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรมที่อยู่ที่ 80.1%

- **รายได้ค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์**

รายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์ เพิ่มขึ้น 445 ล้านบาท (10.1%) เป็นผลจากมีปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) เพิ่มขึ้น 10.8% คิดเป็นเงินประมาณ 450 ล้านบาท จากภาคการส่งออกที่ฟื้นตัวดีขึ้นต่อเนื่องมากจากปีก่อน โดยตลาดที่ขยายตัวได้ดี ได้แก่ จีน กลุ่มประเทศ CLMV ญี่ปุ่น และสหภาพยุโรป ถึงแม้จะมีรายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเซยค่าน้ำมันและค่าประกันภัย) เท่ากับ 8.08 บาท ลดลง 0.10 บาท (1.2%) โดยมีอัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ย 58.9% สูงกว่าปีก่อนที่เฉลี่ย 57.1% ก็ตาม

- **รายได้การบริการอื่น ๆ** ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจ ได้แก่ การบริการภาคพื้น ครีวการบิน การบริการคลังสินค้า และรายได้จากกิจการสนับสนุนอื่นๆ ลดลงจากปีก่อน 314 ล้านบาท (9.6%) สาเหตุหลักเกิดจากรายได้จากการบริการภาคพื้น ต่ำกว่าปีก่อนจากจำนวนเที่ยวบินของสายการบินลูกค้าต่ำกว่าปีก่อน ประกอบกับรายได้จากการให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานต่ำกว่าปีก่อน อย่างไรก็ตามรายได้จากการให้บริการด้านคลังสินค้าเพิ่มขึ้นจากปริมาณการขนส่งสินค้าที่สูงกว่าปีก่อน

ค่าใช้จ่าย

ในไตรมาส 1 ปี 2560 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวมเพิ่มขึ้น 3,934 ล้านบาท (9.1%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- **ค่าน้ำมันเครื่องบิน** เพิ่มขึ้น 2,002 ล้านบาท (18.5%) สาเหตุหลักจากราคาน้ำมันเฉลี่ยสูงกว่าปีก่อน 45.8% ประกอบกับมีการขยายการผลิต ทำให้มีปริมาณการใช้น้ำมันเพิ่มขึ้น ถึงแม้เงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐแข็งค่า

เล็กน้อยทำให้ค่าน้ำมันเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทลดลง อย่างไรก็ตาม การดำเนินการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันในไตรมาสนี้สามารถลดการระคายค่าน้ำมันเป็นเงิน 6 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีค่าใช้จ่ายในการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน 2,540 ล้านบาท

- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน เพิ่มขึ้น 2,041 ล้านบาท (6.6%) โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มี.ค.					
	2560	% ของ ค่าใช้จ่าย รวม	2559	% ของ ค่าใช้จ่าย รวม	เปลี่ยนแปลง	
					ล้านบาท	%
ค่าใช้จ่าย						
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	7,258	22.1	7,387	24.0	-129	-1.7
ค่าบริการการบิน	5,603	17.1	5,243	17.0	+360	+6.9
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	1,403	4.3	1,345	4.4	+58	+4.3
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	4,306	13.1	3,330	10.8	+976	+29.3
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	4,207	12.8	4,628	15.0	-421	-9.1
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	2,703	8.2	2,477	8.0	+226	+9.1
ค่าสินค้าและวัสดุทั่วไป	2,311	7.0	1,997	6.5	+314	+15.7
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	2,764	8.4	2,262	7.3	+502	+22.2
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	122	0.4	146	0.5	-24	-16.4
ค่าใช้จ่ายอื่น	2,212	6.7	2,084	6.8	+128	+6.1
ส่วนแบ่งขาดทุน (กำไร) จากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	(27)	(0.1)	(78)	(0.3)	+51	+65.4
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานไม่รวมน้ำมัน	32,862	100.0	30,821	100.0	+2,041	+6.6

- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายบุคลากร ผลประโยชน์พนักงาน ค่าตอบแทนผู้บริหาร และกรรมการ ลดลง 129 ล้านบาท (1.7%) สาเหตุหลักเกิดจากจำนวนพนักงานที่ลดลงจากการเกษียณอายุ และโครงการร่วมใจจากองค์กร (MSP) สำหรับพนักงานทั่วไปตามแผนปฏิรูปองค์กร

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน ประกอบด้วย ค่าบริการการบิน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ และค่าสินค้าและวัสดุทั่วไป เพิ่มขึ้น 732 ล้านบาท (8.5%) สาเหตุหลักจากปริมาณการผลิตและปริมาณการขนส่งที่สูงกว่าปีก่อน

- ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยานเพิ่มขึ้น 976 ล้านบาท (29.3%) สาเหตุหลักเกิดจากการปริมาณการผลิตที่เพิ่มขึ้น การประมาณการค่าซ่อมแซมเครื่องบินตามสภาพการบินและเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องบิน และค่าซ่อมบำรุงเพื่อเตรียมสภาพเครื่องบินก่อนการส่งมอบคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงาน (Return Condition) ประกอบกับการส่งซ่อมอะไหล่เครื่องยนต์ที่มีอายุการใช้งานจำกัด (Life Limited Parts) และอัตราค่าซ่อมบำรุงสูงกว่าปีก่อน

- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย ต่ำกว่าปีก่อน 421 ล้านบาท (9.1%) เป็นผลจากมีเครื่องบินและที่นั่งเครื่องบิน ประกอบกับทรัพย์สินอื่นที่มีการคิดค่าเสื่อมราคาเต็มจำนวนแล้ว

- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ เพิ่มขึ้น 226 ล้านบาท (9.1%) เนื่องจากรับมอบเครื่องบินเช่าดำเนินงานเพิ่มขึ้นในระหว่างปี 2559 ได้แก่เครื่องบิน A350-900XWB จำนวน 2 ลำ ถึงแม้ว่าจะมีการส่งคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงาน B777-200 จำนวน 2 ลำ ในเดือนธันวาคม 2559 และ มกราคม 2560 ก็ตาม

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา เพิ่มขึ้น 502 ล้านบาท (22.2%) สาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายสำรองที่นิ่งเพิ่มขึ้นทั้งจากจำนวนการสำรองที่นิ่งและอัตราค่าบริการที่เพิ่มขึ้น

- ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม ลดลง 51 ล้านบาท (65.4%) สาเหตุหลักเกิดจาก บริษัทบริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีกำไรลดลงจากปีก่อน โดยมีรายละเอียดดังนี้

- บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) กำไร 77 ล้านบาท ลดลง 105 ล้านบาท
- บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด กำไร 7 ล้านบาท ลดลง 6 ล้านบาท
- บริษัท โรงแรมรอยัลสอคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) กำไร 11 ล้านบาท เท่ากับปีก่อน
- บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด กำไร 14 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3 ล้านบาท
- บริษัท คริวการบินภูเก็ต จำกัด มีกำไร 34 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 7 ล้านบาท
- บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ขาดทุน 115 ล้านบาท ขาดทุนลดลงจากปีก่อน 50 ล้านบาท

- ต้นทุนทางการเงิน - สุทธิ ลดลง 109 ล้านบาท (8.1%) สาเหตุหลักเกิดจากเงินกู้ยืมทั้งระยะสั้นและระยะยาวต่ำกว่าปีก่อน และการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุลหลักของหนี้สินระยะยาว โดยเฉพาะเงินยูโร ทำให้ค่าใช้จ่ายเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทมียอดลดลง ประกอบกับเป็นผลจากการบริหารเงินสด และการปรับโครงสร้างทางการเงิน

ประมาณการค่าซ่อมแซมเครื่องบินเช่าดำเนินงาน จำนวน 183 ล้านบาท เป็นการสำรองค่าซ่อมบำรุงเพื่อเตรียมสภาพเครื่องบินก่อนการส่งมอบคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงาน (Return Condition) A330-300 จำนวน 2 ลำ เพิ่มเติมเนื่องจากการคืนเครื่องบินเช่าดำเนินงานก่อนกำหนด

สำรองค่าใช้จ่ายในการสนับสนุนการเปลี่ยนแปลงตามแผนปฏิรูป จำนวน 300 ล้านบาท เป็นการสำรองเงินตอบแทนพิเศษให้แก่พนักงานในการสนับสนุนการเปลี่ยนแปลงตามแผนปฏิรูปองค์กร

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน 1,017 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 843 ล้านบาท (484.5%) ประกอบด้วย

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน 860 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 777 ล้านบาท ประกอบด้วย A340-600 6 ลำ A340-500 3 ลำ B747-400 2 ลำ B747-400 Freighter 2 ลำ และ B737-400 1 ลำ รวม 14 ลำ

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ 157 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 66 ล้านบาท เกิดจากการตั้งสำรองด้อยค่าอะไหล่ที่เสียหายและไม่สามารถซ่อมแซมได้สูงกว่าปีก่อน

กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 1,560 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Gain) 1,797 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการปรับยอดเงินกู้โดยเฉพาะเงินสกุลยูโรที่แข็งค่าขึ้นและสินทรัพย์หนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวด และขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Loss) 237 ล้านบาท

3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มี.ค.	
	2560	2559
เครื่องบิน	812	902
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	50	54
รวม	862	956

ในไตรมาส 1 ของปี 2560 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 862 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 94 ล้านบาท โดยรายจ่ายเพื่อการลงทุนในไตรมาสนี้ประกอบด้วย

- การลงทุนในเครื่องบิน จำนวน 812 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็นการจ่ายเงินล่วงหน้าค่าเครื่องบิน A350-900XWB จำนวน 1 ลำ
- การลงทุนในสินทรัพย์ถาวรอื่น ๆ จำนวน 50 ล้านบาท

การจัดการเงินทุน

ในไตรมาสแรกของปี 2560 บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดการเงินทุนโดยการเบิกรับเงินกู้ต่อจากกระทรวงการคลังในรูปการออกตราสาร Euro Commercial Paper (ECP) ในสกุลเงินตราต่างประเทศ และเบิกใช้วงเงินสินเชื่อหมุนเวียนจากสถาบันการเงินในประเทศเพื่อขยายระยะเวลา (Roll-over) เงินกู้ระยะสั้นที่ครบกำหนดและใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงานรวมทั้งสิ้น 6,266 ล้านบาท

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มี.ค.	
	2560	2559
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	7,221	7,110
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(767)	(843)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(6,051)	(4,133)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน ของเงินสดและเงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น(ลดลง)	(180)	7
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น	223	2,141

ในไตรมาส 1 ของปี 2560 บริษัทฯ มีเงินสดสุทธิจากการดำเนินงานจำนวน 7,221 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 111 ล้านบาท และเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 767 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 76 ล้านบาท แต่มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 6,051 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 1,918 ล้านบาท จากการชำระคืนเงินกู้ทั้งระยะสั้นและระยะยาวเพิ่มขึ้น เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2560 มีจำนวน 13,613 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 จำนวน 223 ล้านบาท แต่ลดลงจาก ณ วันที่ 31 มีนาคม 2559 เป็นจำนวน 9,309 ล้านบาท ซึ่งส่วนหนึ่งเกิดจากนโยบายการบริหารเงินสดให้มีเงินสดคงเหลืออยู่ในระดับที่เหมาะสมยิ่งขึ้น

เครื่องบิน

ในไตรมาส 1 ของปี 2560 บริษัทฯ ปลดประจำการเครื่องบิน B737-400 จำนวน 1 ลำ แต่ในขณะเดียวกันมีการนำเครื่องบิน B737-400 จำนวน 1 ลำ ที่ปลดประจำการไปตั้งแต่ปี 2556 กลับมาใช้บริการใหม่ ทำให้จำนวนเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน ณ 31 มีนาคม 2560 มีจำนวน 95 ลำ เท่ากับ ณ สิ้นปี 2559 และ 31 มีนาคม 2559 ในจำนวนนี้เป็นเครื่องบิน A320-200 จำนวน 20 ลำซึ่งใช้ดำเนินงานโดยบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2560 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2559 จำนวน 129 ล้านบาท (0.1%) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 มี.ค. 2560		31 ธ.ค. 2559		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	%ของสินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%ของสินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	13,613	4.8	13,390	4.7	+223	+1.7
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้ขาย	11,020	3.9	12,322	4.4	-1,302	-10.6
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	36,534	12.9	33,662	11.9	+2,872	+8.5
สินทรัพย์หมุนเวียน	61,167	21.6	59,374	21.0	+1,793	+3.0
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์						
เครื่องบินและเครื่องขนต่อะไหล่อ้ายล่วงหน้า	10,227	3.6	9,647	3.4	+580	+6.0
เครื่องบิน	43,325	15.3	44,686	15.8	-1,361	-3.0
เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า	110,973	39.2	112,917	39.9	-1,944	-1.7
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	9,924	3.5	10,228	3.6	-304	-3.0
งานระหว่างทำ	424	0.1	371	0.1	+53	+14.3
ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุง	13,758	4.9	13,872	4.9	-114	-0.8
เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	2,998	1.1	3,170	1.1	-172	-5.4
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ - สุทธิ	191,629	67.7	194,891	68.8	-3,262	-1.7
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	30,199	10.7	28,859	10.2	+1,340	+4.6
รวมสินทรัพย์	282,995	100.0	283,124	100.0	-129	-0.1

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 61,167 ล้านบาท หรือคิดเป็น 21.6% ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2559 จำนวน 1,793 ล้านบาท (3.0%) โดยมีรายการที่เพิ่มขึ้นหรือลดลงอย่างมีสาระสำคัญได้แก่

- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ เพิ่มขึ้น 2,872 ล้านบาท (8.5%) สาเหตุหลักเกิดจากลูกหนี้การค้าเพิ่มขึ้น 2,565 ล้านบาท (24.8%) จากยอดขายในเดือนมีนาคม 2560 ที่สูงกว่าเดือน ธันวาคม 2559 อย่างไรก็ตามบริษัทฯ มีความสามารถในการบริหารระยะเวลาเรียกเก็บหนี้จากลูกหนี้การค้าได้ใกล้เคียงกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน โดยมีระยะเวลาการเก็บหนี้เฉลี่ยประมาณ 23 วัน ซึ่งต่ำกว่าระยะเวลาการให้สินเชื่อโดยปกติของบริษัทฯ

- สิ้นทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย ลดลง 1,302 ล้านบาท (10.6%) สาเหตุหลักเกิดจากการตั้งสำรองค้อยค่าของเครื่องบินเพิ่มขึ้นในไตรมาสนี้ ประกอบกับขายเครื่องบิน A330-300 จำนวน 1 ลำ และเครื่องบินอะไหล่ A340-500 จำนวน 1 เครื่องยนต์

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สุทธิ มีจำนวน 191,629 ล้านบาท หรือคิดเป็น 67.7% ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2559 เป็นจำนวน 3,262 ล้านบาท (1.7%) โดยมีสาเหตุหลักมาจากการคิดค่าเสื่อมราคาตามปกติ ในขณะที่เครื่องบินและเครื่องบินอะไหล่จ่ายล่วงหน้าเพิ่มขึ้น 580 ล้านบาท ส่วนใหญ่เกิดจากการจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องบิน A350-900XWB จำนวน 1 ลำ

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 30,199 ล้านบาท หรือคิดเป็น 10.7% ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 จำนวน 1,340 ล้านบาท (4.6%) สาเหตุหลักเกิดจาก

- ค่าใช้จ่ายรอการตัดบัญชีเพิ่มขึ้น 508 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายในโครงการปรับปรุงเครื่องบินเช่าดำเนินงานแบบโบอิง 787-8 จำนวน 6 ลำ โดยการติดตั้ง Crew Rest และอุปกรณ์ In-flight Connectivity

- การเพิ่มขึ้นของเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่า (Maintenance Reserve) จำนวน 485 ล้านบาท ตามประมาณการหนี้สินระยะยาวที่บริษัทได้ประมาณเพิ่มขึ้นในส่วนค่าซ่อมแซมเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงานตามสภาพการบิน และเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องบิน ทั้งนี้ บริษัทสามารถนำค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้นตามประมาณการหนี้สินดังกล่าวไปเบิกคืนจากผู้ให้เช่าได้ตามเงื่อนไขที่ปรากฏในสัญญาเช่า

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) ในไตรมาส 1 ของปี 2560 เท่ากับร้อยละ 1.5 เปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ซึ่งเท่ากับ 2.2

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2560 หนี้สินรวมของ บริษัทฯ และบริษัทย่อย ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 จำนวน 3,560 ล้านบาท (1.4%) โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	31 มี.ค. 2560		31 ธ.ค. 2559		เปลี่ยนแปลง	
	ล้านบาท	%ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%
หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)	65,184	26.5	64,555	25.9	+629	+1.0
หนี้สินระยะยาว						
หุ้นกู้	59,300	24.1	59,300	23.8	-	-
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	60,830	24.7	64,750	25.9	-3,920	-6.1
เงินกู้ยืมระยะยาว	33,922	13.8	35,933	14.4	-2,011	-5.6
รวมหนี้สินระยะยาว	154,052	62.6	159,983	64.1	-5,931	-3.7
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	26,740	10.9	24,998	10.0	+1,742	+7.0
รวมหนี้สิน	245,976	100.0	249,536	100.0	-3,560	-1.4

หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 22,722 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 26.5 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้นจาก ณ 31 ธันวาคม 2559 จำนวน 629 ล้านบาท (1.0%)

หนี้สินระยะยาว (รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 22,722 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 62.6 ของหนี้สินทั้งหมด ลดลง 5,931 ล้านบาท (3.7%) ส่วนหนึ่งเกิดจากการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุล EUR และ USD ณ 31 มีนาคม 2560 เมื่อเทียบกับ ณ วันสิ้นงวดของปี 2559 ทำให้หนี้สินระยะยาวเมื่อคิดเป็นเงินบาทมีจำนวนลดลง หากไม่รวมผลของการปรับอัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นงวด จำนวน 1,797 ล้านบาท หนี้สินระยะยาวจะลดลงจำนวน 4,134 ล้านบาท จากการจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว

- หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 10.9 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้น 1,742 ล้านบาท (7.0%) สาเหตุหลักเกิดจากประมาณการค่าใช้จ่ายค่าซ่อมแซมเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงาน ที่เกี่ยวเนื่องกับค่าซ่อมเครื่องบินตามสภาพการบินและเงื่อนไขการบำรุงรักษาเครื่องบิน ทั้งนี้บริษัทฯ สามารถนำค่าใช้จ่ายดังกล่าวไปขอคืนจากผู้ให้เช่าได้จากรายการเงินประกันการบำรุงรักษาเครื่องบินตามสัญญาเช่า (Maintenance Reserve)

ณ สิ้นไตรมาส 1 ของปี 2560 บริษัทฯ มีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) ลดลงจาก 5.0 เท่า ณ 31 ธันวาคม 2559 เป็น 4.3 เท่า

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2560 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 37,019 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2559 จำนวน 3,431 ล้านบาท (10.2%) เป็นผลมาจากผลกำไรจากการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในไตรมาสนี้ อย่างไรก็ตามกำไรสุทธิที่ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนส่งผลให้อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity) ลดลงจาก 16.8% ในไตรมาส 1 ของปี 2559 เป็น 9.0% ในไตรมาสนี้

4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

อุตสาหกรรมการบินโลกในช่วง 9 เดือนที่เหลือของปี พ. ศ. 2560 คาดว่ายังคงเติบโตในเนื่องจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก อย่างไรก็ตามแนวโน้มกำไรปีนี้จะลดลงเล็กน้อยจากปีก่อนเป็นผลจากราคาน้ำมันและการแข่งขันที่รุนแรงขึ้น การขนส่งสินค้าปรับตัวดีขึ้นจากปริมาณการค้าโลกที่ฟื้นตัว ในขณะที่มีเหตุการณ์ก่อการร้ายที่เกิดขึ้นในหลายแห่งในยุโรปและส่วนอื่น ๆ ของโลกจะมีผลต่อความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร นอกจากนี้วิกฤติของเกาหลีเหนือและความไม่แน่นอนในนโยบายเศรษฐกิจของสหรัฐอเมริกา อาจส่งผลกระทบต่อการบินของเศรษฐกิจโลก ทั้งนี้สายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกคาดว่าจะมีกำไรสุทธิลดลงในปี 2560 เนื่องจากปริมาณการผลิตที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นมากกว่าความต้องการเดินทาง ผลประกอบการที่ดีขึ้นจากการขนส่งสินค้าคาดว่าจะชดเชยราคาน้ำมันที่เพิ่มขึ้นได้บางส่วน การใช้เครื่องบินรุ่นใหม่ที่มีความทันสมัย และการเปิดเสรีอย่างเป็นทางการทำให้การแข่งขันในภูมิภาคทวีความรุนแรงขึ้นเรื่อย ๆ

สำหรับอุตสาหกรรมการบินของไทยในไตรมาส 2 เป็นช่วงเริ่มเข้าสู่ Low season อย่างไรก็ตามในช่วงเทศกาลสงกรานต์ และช่วงสัปดาห์แรกของเดือนพฤษภาคมนั้น คาดว่าจะกระตุ้นการเดินทางได้บ้าง โดยเฉพาะในเส้นทางไปยังประเทศญี่ปุ่น ที่มีปริมาณความต้องการเดินทางมากเป็นพิเศษในช่วงวันหยุดยาวในไตรมาส 2 ที่จะถึงนี้ นอกจากนี้ ยังมีปัจจัยสนับสนุนอุตสาหกรรมการบินของไทยที่เป็นรูปธรรมโดยเฉพาะนโยบายรัฐบาลในการส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางทางการบินของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยการเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางการบินของประเทศไทยกับประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และการเตรียมความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานด้านการบิน ตลอดจนการพัฒนาท่าอากาศยานของไทยทั่วประเทศ และโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา

โดยตั้งเป้าหมายให้เป็นศูนย์กลางซ่อมบำรุงเครื่องบินที่ทันสมัยที่สุดของเอเชียแปซิฟิก อีกทั้ง การดำเนินการแก้ไข ปัญหามาตรฐานการบินพลเรือนของไทยมีความก้าวหน้าขึ้นมากซึ่งส่งผลต่อความเชื่อมั่นของสายการบินของไทย ในการขยายธุรกิจด้วย โดยเฉพาะในประเด็นการตรวจสอบเพื่อออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (An Air operator's certificate : AOC) ใหม่ให้กับสายการบินที่ทำการบินระหว่างประเทศจำนวน 23 สายการบิน ซึ่งตาม เงื่อนไขขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) ต้อง สามารถออก AOC ใหม่ (AOC Re-certification) ให้แก่สายการบินจำนวนไม่น้อยกว่า 10 แห่งนั้น สำนักงานการบิน พลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) คาดว่าจะสามารถออก AOC ใหม่ให้สายการบินได้อย่างน้อย 12 สายการบิน ภายใน 30 มิถุนายน 2560 อย่างไรก็ตาม สายการบินที่ยังไม่ได้รับ AOC ใหม่จะต้องหยุดทำการบินระหว่าง ประเทศตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2560 เป็นต้นไป จนกว่าจะได้รับ AOC ใหม่ หรือจนกว่าประเทศไทยจะสามารถ ปลดตรงแดงได้ทั้งนี้ การบินไทยสามารถดำเนินการได้แล้วเสร็จและได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศใหม่แล้ว เมื่อวันที่ 8 พฤษภาคม 2560

ในปี 2560 บริษัทฯ เข้าสู่ระยะที่ 3 ของแผนปฏิรูปองค์กร โดยให้มีการติดตามผลการดำเนินงานตามแผน อย่างใกล้ชิดเพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทฯ จะสามารถปรับปรุงแผนงานให้สะท้อนต่อการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์ ต่างๆ ได้อย่างทันท่วงที โดยจะมีการดำเนินการที่สำคัญดังนี้

- ลงนามสัญญาความร่วมมือระหว่างกันบนเที่ยวบินร่วม (Codeshare) กับบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เพื่อเพิ่มความแข็งแกร่งให้กับเครือข่ายเส้นทางบินรวมทั้งรองรับการขยายช่องทางการขาย และเพิ่มความ สะดวกสบายให้กับผู้โดยสารในเส้นทางเชื่อมต่อของทั้งสองสายการบินให้มากขึ้น
- การเพิ่มศักยภาพฝูงบินด้วยแผนการรับมอบเครื่องบินใหม่ 7 ลำ ในปี 2560 ประกอบด้วยเครื่องบิน แบบแอร์บัส A350-900 XWB จำนวน 5 ลำ และเครื่องบินแบบโบอิง 787-9 จำนวน 2 ลำ โดยมีแผนนำมาใช้บิน ในเส้นทางบินข้ามทวีปเป็นหลัก
- การจัดทำโครงการ New Web and Mobile Platform เพื่อปรับเปลี่ยนการให้บริการทางช่องทางดิจิทัลใหม่ เพื่อให้มีประสิทธิภาพสูงในระดับเดียวกันกับสายการบินชั้นนำของโลก และตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้ อย่างเต็มที่
- การปรับปรุงรูปแบบและคุณภาพของที่นั่งโดยสารและระบบสาระบันเทิงโดยปรับปรุงอุปกรณ์ใน เครื่องบินทุกลำที่เป็นแบบเดียวกัน ให้มีที่นั่งโดยสารและระบบสาระบันเทิงลักษณะเดียวกันในแต่ละชั้นโดยสาร เพื่อสร้างความพึงพอใจให้กับผู้โดยสารทำให้มีสัดส่วนเครื่องบินที่ทันสมัยเพิ่มขึ้น

5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		ม.ค.-มี.ค.	
		2560	2559
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)			
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.83	0.85
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร (Profitability Ratio)			
อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน	ร้อยละ	5.75	14.29
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ	ร้อยละ	6.36	11.96
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	8.98	16.84
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	1.48	2.17
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)			
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)	เท่า	4.33	4.95
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Total Debt to Equity)	เท่า	6.64	6.90
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	6.23	8.64

ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

อัตราส่วนสภาพคล่อง

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

อัตรากำไร(ขาดทุน) จากการดำเนินงาน

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

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)

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

อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)

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

อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Total Debt to Equity)

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

อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย

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