

ส่วนที่ 3

ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

13. ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

สรุปข้อมูลทางการเงิน

จากการชะลอตัวของเศรษฐกิจโลกในปี 2556 รวมถึงการแข่งขันที่รุนแรงในภูมิภาคจากสายการบินตะวันออกกลาง และสายการบินต้นทุนต่ำ ประกอบกับในช่วงไตรมาสที่ 4 ประเทศไทยเกิดปัญหาทางการเมืองภายในประเทศ ซึ่งส่งผลกระทบต่อทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อบริษัทฯ ในปี 2556 บริษัทฯ จึงได้มีการจัดหาเงินทุนเพื่อให้เพียงพอสำหรับโครงการลงทุนที่ผูกพันไว้แล้ว เช่น การชำระค่าซื้อเครื่องบินและการชำระเงินล่วงหน้าสำหรับเครื่องบินใหม่ตามโครงการจัดหาเครื่องบินของบริษัทฯ การจัดหาอุปกรณ์การบินสำหรับฝูงบินและการปรับปรุงที่นั่งเครื่องบิน เป็นต้น รวมถึงการจัดหาเงินทุนเพื่อใช้ในการบริหารหนี้และใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการอีกส่วนหนึ่ง

ในส่วนของการจัดหาเงินทุนเพื่อชำระค่าเครื่องบิน บริษัทฯ ได้จัดหาเงินกู้ระยะยาวด้วยวิธีการเช่าซื้อโดยใช้เครื่องบินเป็นหลักทรัพย์ค้ำประกัน สำหรับเครื่องบินแอร์บัส A330-300 จำนวน 2 ลำ รัชมอบในเดือนมกราคม และเมษายน และเครื่องบินแอร์บัส A380-800 จำนวน 1 ลำ ซึ่งได้รับการสนับสนุนการค้ำประกันเงินกู้จาก European Export Credit Agencies (ECAs) รัชมอบในเดือนมีนาคม นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้เบิกรับเงินกู้ต่อจากกระทรวงการคลังเพื่อชำระค่าซื้อเครื่องบินแอร์บัส A380-800 จำนวน 2 ลำ ที่รัชมอบในเดือนพฤศจิกายน และธันวาคม

ในส่วนของการจัดหาเงินทุนอื่น ๆ นอกเหนือจากการชำระค่าซื้อเครื่องบินดังกล่าวข้างต้น บริษัทฯ ได้ออกและเสนอขายตราสารหนี้ ประเภทหุ้นกู้ โดยเสนอขายในวงจำกัด ต่อผู้ลงทุนสถาบันและผู้ลงทุนรายใหญ่จำนวนรวมทั้งสิ้น 9,000 ล้านบาท แบ่งเป็น หุ้นกู้ครั้งที่ 1/2556 จำนวน 5,000 ล้านบาท และหุ้นกู้ครั้งที่ 2/2556 จำนวน 4,000 ล้านบาท พร้อมทั้งจัดหางบการเงินสินเชื่อหมุนเวียน (Revolving Credit Line) เพิ่มเติมจำนวน 3,000 ล้านบาท จากเดิมที่บริษัทฯ ได้ทำสัญญาไว้แล้วจำนวน 19,100 ล้านบาท รวมวงเงินสินเชื่อหมุนเวียนเป็นจำนวนทั้งสิ้น 22,100 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2556 วงเงินดังกล่าวมีอายุของสัญญาคงเหลือประมาณ 0.1 - 4.2 ปี

ในระหว่างปี 2556 บริษัทฯ มีการชำระคืนหนี้เงินกู้ยืมระยะยาวเป็นเงินทั้งสิ้น 30,161 ล้านบาท และไถ่ถอนหุ้นกู้ครั้งที่ 3/2551 เป็นเงิน 2,557 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2556 บริษัทฯ มียอดหนี้เงินกู้และหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าซื้อเครื่องบินเพิ่มขึ้นจาก 158,685 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2555 เป็น 176,350 ล้านบาท

ในปี 2556 บริษัทฯ ได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงอันเนื่องมาจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน ซึ่งเป็นปัจจัยที่ไม่สามารถควบคุมได้ โดยใช้หลักการ Natural Hedging และใช้เครื่องมือทางการเงินในการทำธุรกรรมที่เหมาะสม ได้แก่ Cross Currency Swap (CCS) โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ มีสัดส่วนเงินกู้ในสกุลหลักภายหลังจากการทำ CCS ดังนี้ EUR : JPY : THB = 55 : 8 : 37 มีธุรกรรม CCS จำนวน 7 รายการ เป็นการแปลงหนี้เงินบาทอัตราดอกเบี้ยลอยตัวเป็นหนี้สกุลเงินเยนอัตราดอกเบี้ยคงที่ 1 รายการ และเป็นการแปลงหนี้เงินบาทเป็นหนี้สกุลเงินยูโร อัตราดอกเบี้ยคงที่ 6 รายการ

ในด้านการบริหารความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย โดยใช้เครื่องมือทางการเงินได้แก่ Interest Rate Swap (IRS) นั้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 สัดส่วนภาระหนี้เงินกู้ ระยะยาวที่เป็นอัตราดอกเบี้ยลอยตัวต่ออัตราดอกเบี้ยคงที่หลังการทำธุรกรรม IRS ประมาณร้อยละ 46 : 54

ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป

		งบการเงินรวม		
		ปี 2556	ปี 2555	ปี 2554 (ปรับปรุงใหม่)
งบกำไรขาดทุน				
รายได้รวม	(ล้านบาท)	211,605	213,530	194,342
ค่าใช้จ่ายรวม	(ล้านบาท)	224,534	206,426	202,259
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	(ล้านบาท)	(12,929)	7,104	(7,917)
กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(ล้านบาท)	(12,047)	6,229	(10,197)
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	(ล้านบาท)	(12,000)	6,510	(10,162)
งบดุล				
รวม สินทรัพย์	(ล้านบาท)	307,085	304,096	273,956
รวมหนี้สิน	(ล้านบาท)	250,166	234,278	211,009
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	(ล้านบาท)	56,919	69,818	62,947
หุ้น				
จำนวนหุ้นสามัญที่ออกและชำระแล้ว	(ล้านหุ้น)	2,182.77	2,182.77	2,182.77
มูลค่าหุ้นที่ตราไว้	(บาท)	10.00	10.00	10.00
กำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อหุ้น	(บาท)	(5.52)	2.85	(4.67)
เงินปันผลจ่ายต่อหุ้น	(บาท)	-	0.50	-
อัตราส่วนทางการเงิน				
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อรายได้รวม	(ร้อยละ)	(5.7)	3.0	(5.2)
อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวม ⁽¹⁾	(ร้อยละ)	(2.3)	4.5	(0.8)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ⁽²⁾	(ร้อยละ)	(19.0)	9.8	(14.6)
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ⁽³⁾	(เท่า)	3.1	2.3	2.3

หมายเหตุ : มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 19 ผลประโยชน์ของพนักงานถือปฏิบัติกับงบการเงินสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2554 เป็นต้นไป

- (1) อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ เท่ากับ กำไรก่อนหักดอกเบี้ยและภาษี/สินทรัพย์รวมเฉลี่ย
- (2) อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เท่ากับ กำไรสุทธิ/ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย
- (3) อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เท่ากับ (เงินกู้ยืมระยะสั้น+เงินกู้ยืมระยะยาวรวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี)/ส่วนของผู้ถือหุ้น

ตารางสรุปงบการเงินรวมสำหรับระยะ 3 ปีที่ผ่านมา

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปี 2556	ปี 2555	ปี 2554
งบกำไรขาดทุน :			
ค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกิน	172,335	173,458	154,646
ค่าระวางขนส่ง	23,554	25,857	27,245
ค่าไปรษณีย์ภัณฑ์	961	907	847
กิจการอื่นๆ	9,487	8,901	8,259
ดอกเบี้ยรับและรายได้อื่น	5,269	4,407	3,345
รวมรายได้	211,606	213,530	194,342
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	80,525	80,179	76,389
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน*	33,109	32,087	31,009
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน	41,182	39,628	37,611
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	20,026	20,524	19,989
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	4,699	4,552	5,430
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	9,625	9,530	9,042
ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด	9,496	6,833	5,885
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	629	893	733
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบินและสินทรัพย์	5,426	771	1,121
ค่าใช้จ่ายอื่น	10,702	9,169	7,149
ดอกเบี้ยจ่ายและค่าใช้จ่ายอื่นๆ	9,116	2,260	7,901
รวมค่าใช้จ่าย	224,535	206,426	202,259
กำไร (ขาดทุน) ก่อนหักภาษีเงินได้	(12,929)	7,104	(7,917)
ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้สุทธิ	(929)	594	2,245
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย	47	281	35
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	(12,047)	6,229	(10,197)
จำนวนหุ้นที่ออกและเรียกชำระแล้ว (ล้านหุ้น)	2,183	2,183	2,183
กำไร (ขาดทุน) สุทธิต่อหุ้น (บาท)	(5.52)	2.85	(4.67)

หมายเหตุ : มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 19 ผลประโยชน์ของพนักงานถือปฏิบัติกับงบการเงินสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2554 เป็นต้นไป

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปี 2556	ปี 2555	ปี 2554
งบกระแสเงินสด :			
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	24,798	30,693	20,826
เงินสดสุทธิที่ได้มาในกิจกรรมดำเนินงาน	25,734	31,163	9,167
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์	(29,163)	(18,597)	(12,628)
เงินสดรับจากการจำหน่ายสินทรัพย์	557	183	285
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(27,220)	(14,764)	(11,030)
เงินสดรับ (จ่าย) จากหุ้นกู้	6,443	6,830	(1,538)
เงินสดรับ (จ่าย) จากเงินกู้ยืมระยะยาว	(7,399)	(13,280)	(9,126)
เงินสดสุทธิได้มา (ใช้ไป) ในกิจกรรมจัดหาเงิน	(7,364)	(12,426)	(19,238)
EBITDAR ⁽¹⁾	27,174	35,574	26,706
EBITDAR ต่อหุ้น (บาท)	12.45	16.30	12.23

หมายเหตุ : มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 19 ผลประโยชน์ของพนักงานถือปฏิบัติกับงบการเงินสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2554 เป็นต้นไป

⁽¹⁾ EBITDAR เท่ากับ EBITDA + ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่

EBITDA หมายถึง รายได้-ค่าใช้จ่าย(ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย กำไร(ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน และ ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของ สินทรัพย์และเครื่องบิน

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปี 2556	ปี 2555	ปี 2554 (ปรับปรุงใหม่)
งบดุล :			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	11,757	20,048	16,666
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	58,485	71,611	58,805
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิ	231,449	218,568	204,995
รวมสินทรัพย์	307,085	304,096	273,956
รวมหนี้สินหมุนเวียน	82,369	82,683	70,675
หนี้สินระยะยาว	151,550	134,741	123,427
รวมหนี้สิน	250,166	234,278	211,010
ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว	21,828	21,828	21,828
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	56,919	69,818	62,947

หมายเหตุ : มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 19 ผลประโยชน์ของพนักงานถือปฏิบัติกับงบการเงินสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2554 เป็นต้นไป และปี 2553 ได้ปรับผลกระทบที่เกิดจากการนำมาตรฐานการบัญชีที่ออกมาใช้เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบกันได้

อัตราส่วนทางการเงินสำหรับระยะ 3 ปีที่ผ่านมา

รายการ	ปี 2556	ปี 2555	ปี 2554
อัตราส่วนสภาพคล่อง :			
อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า) ⁽¹⁾	1.58	2.05	2.17
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว (เท่า)	0.33	0.45	0.49
อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด (เท่า)	0.32	0.41	0.12
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า (เท่า)	12.48	11.69	10.36
ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย (วัน)	28.85	30.80	34.75
อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ (เท่า)	22.18	21.54	21.83
ระยะเวลาขายสินค้าเฉลี่ย (วัน)	16.23	16.71	16.49
อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้ (เท่า)	31.42	27.85	23.22
ระยะเวลาชำระหนี้ (วัน)	11.46	12.93	15.51
Cash Cycle (วัน)	33.62	34.59	35.73
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร :			
อัตรากำไรขั้นต้น (%)	17.72	20.21	16.12
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน (%) ⁽²⁾	-1.22	2.94	(1.46)
อัตรารายได้อื่น (%)	1.76	1.09	1.36
อัตราส่วนเงินสดต่อการทำกำไร (%)	-1031.68	483.18	(533.90)
อัตรากำไรสุทธิ (%) ⁽³⁾	(5.82)	3.11	(5.32)
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (%) ⁽⁴⁾	(19.04)	9.76	(14.64)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน :			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (%) ⁽⁵⁾	(2.25)	4.48	(0.79)
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร (%)	3.55	12.63	4.76
อัตรากำไรหมุนของสินทรัพย์ (เท่า)	0.69	0.74	0.68
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน :			
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า) ⁽⁶⁾	3.10	2.27	2.26
อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย (เท่า) ⁽⁷⁾	3.71	5.32	3.76
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (เท่า) ⁽⁸⁾	0.87	1.43	1.05
อัตราการจ่ายปันผล (%)	-	17.52	-

หมายเหตุ : มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 19 ผลประโยชน์ของพนักงานถือปฏิบัติกับการเงินสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2554 เป็นต้นไป

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

ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ

ตารางต่อไปนี้แสดงการเปรียบเทียบรายได้และค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ โดยเทียบเป็นอัตราร้อยละของยอดขายได้จากการขายหรือการให้บริการในรอบระยะเวลาบัญชี 3 ปีที่ผ่านมา

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปี 2556	ปี 2555	ปี 2554
รายได้			
รายได้จากค่าโดยสาร			
ในภูมิภาค	32.32	31.24	30.29
ระหว่างทวีป	26.57	25.69	29.22
ในประเทศ	6.94	10.85	7.22
เที่ยวบินไม่ประจำ	0.22	0.36	0.36
รายได้ค่าน้ำหนักส่วนเกิน	0.21	0.25	0.30
ค่าระวางขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์	8.03	8.81	14.76
รายได้จากกิจกรรมอื่นๆ	4.60	4.26	4.33
ค่าเงินประกันภัยและค่าธรรมเนียมน้ำมัน เรียกเก็บจากผู้โดยสาร	21.11	18.54	13.52
รวมรายได้จากการขายหรือการให้บริการ	100.00	100.00	100.00
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน			
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	39.03	38.34	40.00
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน*	16.05	15.34	16.24
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน	19.96	18.95	19.69
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	9.70	9.81	10.47
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	2.28	2.18	2.84
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	4.66	4.56	4.73
ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด	4.60	3.27	3.08
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	0.30	0.43	0.38
ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น	4.64	4.00	3.50
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	101.22	96.88	100.93
กำไรจากการดำเนินงาน	(1.22)	3.12	(0.93)
กำไรสุทธิ	(5.84)	2.98	(5.34)

หมายเหตุ : มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 19 ผลประโยชน์ของพนักงานถือปฏิบัติกับการเงินสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2554 เป็นต้นไป

ผลการดำเนินงานในรอบ 5 ปี

		ปี 2556	ปี 2555	ปี 2554	ปี 2553	ปี 2552
จำนวนเครื่องบิน	(ลำ)	100	95	89	90	91
จำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง/ปี)	384,069	364,536	355,815	341,165	326,008
ปริมาณการผลิต	(ล้านตัน-กม.)	12,728	12,023	11,987	11,516	10,499
ปริมาณการขนส่ง	(ล้านตัน-กม.)	8,388	8,230	7,836	7,997	6,908
อัตราส่วนการบรรทุก	(ร้อยละ)	65.9	68.4	65.4	69.4	65.8
จำนวนผู้โดยสาร	(พันคน)	21,510	20,615	18,398	18,165	18,477
ปริมาณที่นั่ง	(ล้านที่นั่ง-กม.)	85,655	79,231	78,533	75,600	72,031
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กม.)	63,479	60,679	55,267	55,676	52,593
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร	(ร้อยละ)	74.1	76.6	70.4	73.6	73.0
ปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กม.)	5,019	4,892	4,919	4,708	4,016
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กม.)	2,565	2,653	2,766	2,895	2,092
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ร้อยละ)	51.1	54.2	56.2	61.5	52.1
จำนวนพนักงาน	(คน)	25,323	25,412	25,848	25,884	27,002
กำไร(ขาดทุน)ก่อนหักภาษีเงินได้	(ล้านบาท)	(12,929)	7,104	(7,917)	16,657	8,107

นิยามศัพท์ทางการบิน

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

14. การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

1. บทสรุปผู้บริหาร

ภาพรวมของเศรษฐกิจโลกในปี 2556 ปรับตัวดีขึ้นอย่างค่อยเป็นค่อยไปถึงแม้เศรษฐกิจของประเทศสหรัฐอเมริกา ยังชะลอตัว แต่เศรษฐกิจของกลุ่มสหภาพยุโรปเริ่มฟื้นตัวจากภาวะถดถอยเริ่มตั้งแต่ไตรมาส 2 และต่อเนื่องมาจนถึงช่วง ครึ่งปีหลัง ส่วนประเทศในเอเชียส่วนใหญ่ปรับตัวดีขึ้นจากปี 2555 โดยมีปัจจัยหลักจากการฟื้นตัวของภาคการส่งออก ประกอบกับการใช้นโยบายของภาครัฐ อาทิเช่น นโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจภาครัฐของประเทศญี่ปุ่นและประเทศจีน เป็นต้น ส่งผลให้ความต้องการเดินทาง และการขนส่งสินค้าทางอากาศของโลก มีการขยายตัวจากปีก่อน โดยมีอัตราการเติบโตโดย เฉลี่ยของปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสารร้อยละ 5.2 และมีการเติบโตโดยเฉลี่ยของปริมาณการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ เพิ่มขึ้นจากปี 2555 ร้อยละ 1.4 สำหรับสายการบินในเอเชียแปซิฟิกซึ่งบริษัทฯ เป็นหนึ่งในสายการบินของกลุ่มนี้ มีปริมาณ การขนส่งด้านผู้โดยสารในเส้นทางบินต่างประเทศสูงขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 5.2 ขณะที่การชะลอตัวของการผลิตและส่งออก สินค้าในภูมิภาคส่งผลให้การขนส่งสินค้าทางอากาศของสายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกลดลงร้อยละ 0.6 แต่เป็นการ ลดลงในอัตราที่ต่ำกว่าในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา

สำหรับภาวะเศรษฐกิจไทย ขยายตัวในอัตราที่ชะลอตัวลงตามการชะลอตัวของการบริโภคและการลงทุน ซึ่งยังคงมี ความกังวลต่อสถานการณ์ทางเศรษฐกิจและการเมืองภายในประเทศ การส่งออกฟื้นตัวได้ช้าเนื่องจากบางอุตสาหกรรม ประสบปัญหาขาดแคลนวัตถุดิบ รวมทั้งมีข้อจำกัดด้านเทคโนโลยี ประกอบกับภาครัฐมีบทบาทในการกระตุ้นเศรษฐกิจ น้อยลง อย่างไรก็ดี ภาคการท่องเที่ยวมีอัตราขยายตัวสูงและเป็นแรงขับเคลื่อนเศรษฐกิจที่สำคัญในปี 2556 ถึงแม้ใน ไตรมาส 4 การขยายตัวชะลอตัวลงจากการบังคับใช้กฎหมายด้านการท่องเที่ยวของจีนตั้งแต่เดือนตุลาคม 2556 รวมถึง ผลกระทบจากเหตุการณ์ทางการเมืองในประเทศ

บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามทิศทางการและกลยุทธ์ธุรกิจอย่างต่อเนื่อง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และเสริมสร้างความยั่งยืนให้กับองค์กรในระยะยาวโดยการเป็นกลุ่มธุรกิจการบินชั้นนำในภูมิภาคเอเชีย โดยในปี 2556 ได้ มีการดำเนินการตามแผนระยะยาวโดยได้รับมอบเครื่องบินใหม่รวม 17 ลำ และปลดระวางเครื่องบินเนื่องจากมีอายุการใช้ งานมาก 6 ลำ และส่งคืนผู้เช่าเนื่องจากสิ้นสุดสัญญาเช่า 5 ลำ มีการขยายเครือข่ายเส้นทางบินและฝูงบิน มุ่งเน้นเส้นทาง ภูมิภาค โดยเปิดเส้นทางบินใหม่สู่เมืองเซินใต้ ประเทศญี่ปุ่น และเปิดเส้นทางบินระหว่างประเทศของหน่วยธุรกิจการบินไทย สมายล์ ไปยังเมืองมณฑลเฉิงเต๋ ประเทศพม่า เมืองหลวงพระบาง ประเทศลาว เมืองฉงชิ่งและเมืองฉางชา ประเทศจีน และได้ จัดทะเบียนก่อตั้ง บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2556 เป็นบริษัทย่อยเพื่อให้เป็นบริษัทที่สามารถ บริหารจัดการได้อย่างอิสระและคล่องตัว มีการบินไทยถือหุ้นร้อยละ 100 ซึ่งเป็นการดำเนินงานตามกลยุทธ์กลุ่มธุรกิจองค์กร (Corporate Portfolio Strategy) ในการสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืน สามารถตอบสนองความต้องการของกลุ่มลูกค้าให้ครบ ทุกกลุ่มโดยมีเป้าหมายรองรับลูกค้าในกลุ่มระดับกลาง และเป็นการขยายโอกาสรองรับการเปิดเสรีการบินอาเซียน ซึ่งคาดว่า บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด จะสามารถเริ่มทำการบินด้วยรหัสสายการบินใหม่ได้ในช่วงไตรมาส 3 ของปี 2557

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังคงให้ความสำคัญกับการบริหารความเสี่ยงขององค์กร โดยการจัดทำประกันความเสี่ยงจาก การเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันในเชิงรุก เพื่อให้ราคาน้ำมันอยู่ในกรอบที่ประมาณการไว้ การบริหารความเสี่ยงจากความ ผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ โดยจัดให้รายจ่ายเป็นสกุลเดียวกับรายได้ให้มากที่สุด (Natural Hedging) อย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ในส่วนของค่าเงินบาทที่แข็งค่าอย่างรุนแรงในรอบปี 2556 บริษัทฯ มีนโยบายขยายสัดส่วน

รายได้ที่เป็นเงินบาทเพิ่มขึ้นเพื่อสร้างสมดุล และลดผลกระทบที่เกิดจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนอีกทางหนึ่ง รวมทั้งพิจารณาการกู้เงินพร้อมกับปรับโครงสร้างเงินกู้ให้มีสกุลเงินสอดคล้องกับเงินสกุลที่จากการดำเนินงาน

อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ธุรกิจการบินในปี 2556 จะมีการเติบโต แต่การแข่งขันได้ทวีความรุนแรงยิ่งขึ้น ทั้งจากการเข้าสู่ตลาดของสายการบินรายใหม่ ทั้งสายการบินฟรีเมียมและสายการบินต้นทุนต่ำทั้งภายในและต่างประเทศ รวมทั้งสายการบินต่างๆ ก็ได้รับมอบเครื่องบินใหม่เพิ่มขึ้นเช่นเดียวกับบริษัท ที่ได้มีการรับมอบเครื่องบินใหม่มากกว่าเครื่องบินที่ปลดระวาง เป็นผลให้ปริมาณการผลิตในปี 2556 สูงกว่าปีก่อน โดยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารสูงกว่าปีก่อนร้อยละ 8.1 ซึ่งสูงกว่าอัตราเติบโตเฉลี่ยของทั้งอุตสาหกรรมและของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ทำให้ในระยะสั้นบริษัท ยังไม่สามารถเพิ่มปริมาณการขนส่งผู้โดยสารได้ทันในอัตราเดียวกัน มีผลทำให้อัตราการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ยลดลงจากร้อยละ 76.6 ในปี 2555 เหลือร้อยละ 74.1 สำหรับการขนส่งสินค้าซึ่งได้รับผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจถดถอยตั้งแต่ปี 2554 รวมทั้งปริมาณการผลิตของพื้นที่ใต้ท้องเพิ่มขึ้นจากการเพิ่มขึ้นของเครื่องบินโดยสารของหลายสายการบิน ก่อให้เกิดการแข่งขันและช่วงชิงส่วนแบ่งตลาดที่รุนแรงเพิ่มขึ้น ประกอบกับปริมาณการส่งออกสินค้าจากทั่วทุกภูมิภาคในเส้นทางที่บริษัททำการบิน มีอัตราการเติบโตต่ำกว่าที่ได้คาดหมายไว้ ทั้งนี้ บริษัท ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 2.6 ซึ่งเป็นผลมาจากการรับมอบเครื่องบินใหม่ ในขณะที่ปริมาณการขนส่งสินค้าลดลงจากปีก่อนร้อยละ 3.3 ทำให้อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) เฉลี่ยลดลงจากร้อยละ 54.2 ในปี 2555 เหลือร้อยละ 51.1 ในปี 2556

ท่ามกลางการแข่งขันที่รุนแรง การแข็งค่าของเงินบาทในรอบปี 2556 ยังเป็นปัจจัยลบที่กระทบต่อผลการดำเนินงานอีกปัจจัยหนึ่ง เนื่องจากบริษัท มีสัดส่วนรายได้ที่เป็นเงินตราต่างประเทศถึงประมาณร้อยละ 70 ซึ่งการแข็งค่าของเงินบาททำให้รายได้จากการขายและการให้บริการเมื่อคิดเป็นเงินบาทลดลงถึงร้อยละ 4.3 เมื่อเปรียบเทียบกับอัตราแลกเปลี่ยนในปี 2555 ขณะที่ค่าใช้จ่ายของบริษัท มีสัดส่วนที่เป็นเงินตราต่างประเทศน้อยกว่ารายได้ ดังนั้น ผลกระทบจากการแข็งค่าเงินบาท จึงมีผลทำให้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานลดลงเพียงร้อยละ 1.1 นอกจากนั้น ในช่วงไตรมาสสุดท้ายปัญหาการเมืองภายในประเทศ และการบังคับใช้กฎหมายด้านการท่องเที่ยวของจีนซึ่งมีผลกระทบต่อราคาทัวร์ต่างประเทศ ทำให้นักท่องเที่ยวจีนซึ่งเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวที่อัตราการเติบโตสูงอย่างต่อเนื่องลดลง ทำให้จำนวนผู้โดยสารโดยรวมของบริษัท ในไตรมาส 4 ลดลงจากไตรมาส 4 ปี 2555 ถึงร้อยละ 3.5 ทั้งที่ในช่วง 9 เดือนแรกของปี 2556 เพิ่มขึ้นจากปี 2555 ถึงร้อยละ 7.1 บริษัท ได้ตระหนักถึงผลกระทบที่เกิดขึ้น จึงได้ปรับลดกำลังการผลิตให้เหมาะสมกับปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร ควบคุมค่าใช้จ่ายอย่างเข้มงวด รวมทั้งชะลอการลงทุนในส่วนที่ไม่กระทบกับการให้บริการและความปลอดภัย โดยมีการติดตามประเมินสถานการณ์อย่างใกล้ชิด แต่อย่างไรก็ตาม ผลกระทบดังกล่าวส่งผลให้การดำเนินงานของบริษัท ในไตรมาส 4 ขาดทุนจากการดำเนินงานถึง 2,322 ล้านบาท

บริษัท และบริษัทย่อย ขาดทุนก่อนอัตราแลกเปลี่ยนและภาษีเงินได้ ไม่รวมผลขาดทุนจากด้อยค่าของสินทรัพย์ และเครื่องบิน จำนวน 3,608 ล้านบาท เปรียบเทียบกับปีก่อนที่มีกำไรก่อนอัตราแลกเปลี่ยนและภาษีเงินได้ 4,662 ล้านบาท เมื่อรวมกับผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบินเป็นจำนวนสูงถึง 5,426 ล้านบาท และขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจำนวน 3,895 ล้านบาท ทำให้ในปี 2556 บริษัท และบริษัทย่อย ขาดทุนสุทธิ 12,000 ล้านบาท ขณะที่ปี 2555 มีกำไรสุทธิ 6,510 ล้านบาท

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานปี 2556

งบการเงินรวมของปี 2556 ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อย 5 บริษัท ได้แก่ 1) บริษัท ไทย-อะมาดิอุสเซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด 2) บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสেস จำกัด 3) บริษัท ไทยโฟลท์เทรนนิง จำกัด 4) บริษัท ทัวร์เอ็องหลวง จำกัด และ 5) บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ซึ่งจดทะเบียนจัดตั้งบริษัทเมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2556 ด้วยทุนจดทะเบียน 1,800 ล้านบาท โดยบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นร้อยละ 100 แต่ยังไม่ได้เริ่มให้บริการตัวรหัสสายการบินของตนเอง

ทั้งนี้ งบการเงินปี 2556 ไม่ได้รวมบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) เป็นบริษัทย่อย เนื่องจากตั้งแต่วันที่ 18 มกราคม 2556 มีการแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัทชุดใหม่ ซึ่งมีจำนวนกรรมการรวมเพิ่มขึ้น ทำให้บริษัท ไม่มีอำนาจควบคุมผ่านคณะกรรมการบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ดังนั้น เพื่อให้การเปรียบเทียบผลการดำเนินงานของ

ทั้ง 2 ปีมีความชัดเจนขึ้น บริษัทฯ จึงได้จัดทำข้อมูลงบกำไรขาดทุนปี 2555 (ไม่รวมนกแอร์) เพื่อการวิเคราะห์เปรียบเทียบ ดังนี้

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) – งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	งบการเงินรวม						
	2556	ปี 2555					
		รวม		เปลี่ยนแปลง		ไม่รวม	
		นกแอร์	ล้านบาท	%	ล้านบาท	ล้านบาท	%
รายได้จากการขายหรือการให้บริการ	206,336	209,123	-2,787	-1.3	201,384	+4,952	+2.5
หัก ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	209,232	202,967	+6,265	+3.1	195,631	+13,601	+7.0
กำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน	(2,896)	6,156	-9,052	-147.0	5,753	-8,649	-150.3
บวก รายได้อื่น	5,269	4,407	+862	+19.6	4,334	+935	+21.6
หัก ค่าใช้จ่ายอื่น	(76)	65	-141	-216.9	(183)	+107	+58.5
หัก ต้นทุนทางการเงิน	6,057	5,836	+221	+3.8	5,836	+221	+3.8
กำไร(ขาดทุน)ก่อนอัตราแลกเปลี่ยน และภาษีเงินได้	(3,608)	4,662	-8,270	-177.4	4,434	-8,042	-181.4
หัก ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของ สินทรัพย์และเครื่องบิน	5,426	771	+4,655	+603.8	771	+4,655	+603.8
บวก กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยน เงินตราต่างประเทศ	(3,895)	3,213	-7,108	-221.2	3,212	-7,107	-221.3
กำไร(ขาดทุน)ก่อนภาษีเงินได้	(12,929)	7,104	-20,033	-282.0	6,875	-19,804	-288.1
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	(12,000)	6,510	-18,510	-284.3	6,297	-18,297	-290.6
กำไร(ขาดทุน)สุทธิส่วนที่เป็น ของบริษัทใหญ่	(12,047)	6,229	-18,276	-293.4	6,251	-18,298	-292.7
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	(5.52)	2.85	-8.37	-293.7	2.86	-8.38	-293.0
EBITDA (ล้านบาท)	22,474	31,022	-8,548	-27.6	30,699	-8,225	-26.8
อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการ ดำเนินงาน (%)	(1.4)	2.9		-4.3	2.9		-4.3
EBITDA Margin (%)	10.9	14.8		-3.9	15.2		-4.3
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิต่อรายได้จาก การขายหรือการให้บริการ (%)	(5.8)	3.1		-8.9	3.1		-8.9

หมายเหตุ : EBITDA = รายได้ – ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยน และผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน

ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ในปี 2556 เปรียบเทียบกับปี 2555 ไม่รวมนกแอร์ ขาดทุนจากการดำเนินงาน 2,896 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีกำไร 5,753 ล้านบาท เนื่องจาก

- รายได้จากการขายและการให้บริการเพิ่มขึ้น 4,952 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.5 สาเหตุที่ทำให้รายได้เพิ่มขึ้นในอัตราต่ำเนื่องจากการแข่งขันที่รุนแรง และการบังคับใช้กฎหมายด้านการท่องเที่ยวของจีน รวมทั้งผลกระทบการชุมนุมทางการเมืองในไตรมาส 4 ทำให้จำนวนผู้โดยสารในไตรมาส 4 ซึ่งเป็นฤดูกาลท่องเที่ยวลดลงจากปีก่อน เป็นผลให้ปริมาณการขนส่งรวม (RTK) เพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ 1.9 ประกอบกับการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับปีก่อน ทำให้รายได้ส่วนใหญ่ซึ่งเป็นเงินตราต่างประเทศเมื่อแปลงเป็นเงินบาทลดลงประมาณ ร้อยละ 4.3 โดยเฉพาะอย่างยิ่งเงินเยนญี่ปุ่นซึ่งเป็นหนึ่งใน

รายได้สกุลหลักของบริษัทฯ โดยมีรายได้จากค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกินสูงขึ้น 6,849 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.1 สาเหตุสำคัญเนื่องจากการปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น แต่รายได้จากผู้โดยสารต่อหน่วยต่ำกว่าปีก่อน และรายได้จากหน่วยธุรกิจและกิจการอื่นสูงขึ้น 334 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.6 แต่รายได้ค่าระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์ลดลง 2,231 ล้านบาท หรือร้อยละ 8.3 สาเหตุใหญ่เนื่องจากการแข่งขันที่รุนแรงทำให้ทั้งปริมาณการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์และรายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วยต่ำกว่าปีก่อน

- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มขึ้นถึง 13,601 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.0 เนื่องจากการปริมาณการผลิตรวม (ATK) เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 5.9 ถึงแม้ผลจากการแข็งค่าของเงินบาทจะทำให้ค่าใช้จ่ายลดลงประมาณร้อยละ 1.1 โดยมีค่าใช้จ่ายสำคัญที่มีอัตราเติบโตสูงกว่าปริมาณการผลิต ได้แก่ ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ

ในปี 2556 บริษัทฯ และบริษัทย่อย ขาดทุนก่อนอัตราแลกเปลี่ยนและภาษีเงินได้ ไม่รวมผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์จำนวน 3,608 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีกำไร 4,662 ล้านบาท นอกจากนี้มีผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์อื่นซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเพียงครั้งเดียว จำนวน 5,426 ล้านบาท และผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 3,895 ล้านบาท เป็นผลให้บริษัทฯ และบริษัทย่อย ขาดทุนสุทธิ 12,000 ล้านบาท เปรียบเทียบกับปีก่อนที่มีกำไรสุทธิ 6,297 ล้านบาท โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 12,047 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 5.52 บาท เปรียบเทียบกับปีก่อนซึ่งมีกำไรต่อหุ้น 2.86 บาท

กำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) เท่ากับ 22,474 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 8,225 ล้านบาท หรือร้อยละ 26.8 โดยมี EBITDA Margin ร้อยละ 10.9 ลดลงจากปีก่อนที่เท่ากับร้อยละ 15.2

ตารางแสดงข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ (Operating Performance) เฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

เฉพาะ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)		2556	2555	อัตรา เปลี่ยนแปลง
ปริมาณการผลิตรวม	(ล้านต้น-กิโลเมตร)	12,728	12,023	+5.9%
ปริมาณการขนส่งรวม	(ล้านต้น-กิโลเมตร)	8,388	8,229	+1.9%
อัตราส่วนการบรรทุก	(%)	65.9	68.4	-2.5
รายได้รวมทั้งระบบเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ต้น-กม.)	23.05	23.37	-1.4%
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	21.51	20.61	+4.4%
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	85,655	79,231	+8.1%
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	63,479	60,679	+4.6%
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	74.1	76.6	-2.5
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-กม.)	2.65	2.72	-2.6%
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านต้น-กิโลเมตร)	5,019	4,892	+2.6%
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านต้น-กิโลเมตร)	2,565	2,653	-3.3%
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	51.1	54.2	-3.1
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	655,570	679,132	-3.5%
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ต้น-กม.)	9.22	9.78	-5.7%
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	384,069	364,536	+5.4%
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำวัน)	11.2	11.5	-2.6%
จำนวนเที่ยวบิน	(เที่ยวบิน)	97,438	90,447	+7.7%

รายได้

ในปี 2556 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวม 211,605 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 1,925 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.9 เป็นผลมาจากการเงินรวมปีก่อนได้รวมรายได้ของนกแอร์ทั้งจำนวน หากไม่รวมรายได้ของนกแอร์ บริษัทฯ และบริษัทย่อย จะมีรายได้เพิ่มขึ้น 5,887 ล้านบาทโดยมีรายละเอียดของรายได้ดังนี้

ตารางแสดงรายได้ – งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

	งบการเงินรวม									
	2556	%ของ รายได้	ปี 2555							
			รวม				ไม่รวม			
			รวม	%ของ รายได้	เปลี่ยนแปลง ล้าน บาท	%	รวม	%ของ รายได้	เปลี่ยนแปลง ล้านบาท	%
		รวม		รวม				รวม		
รายได้จากกิจการขนส่ง										
ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	172,335	81.4	173,458	81.2	-1,123	-0.6	165,486	80.4	+6,849	+4.1
ค่าระวางขนส่งและไปรษณียภัณฑ์	24,515	11.6	26,764	12.6	-2,249	-8.4	26,746	13.0	-2,231	-8.3
รวมรายได้จากกิจการขนส่ง	196,850	93.0	200,222	93.8	-3,372	-1.7	192,232	93.4	+4,618	+2.4
รายได้จากหน่วยธุรกิจ	7,256	3.4	6,709	3.1	+547	+8.2	6,709	3.3	+547	+8.2
รายได้จากกิจการอื่นๆ	2,230	1.1	2,192	1.0	+38	+1.7	2,443	1.2	-213	-8.7
รวมรายได้จากการขายหรือการให้บริการ	206,336	97.5	209,123	97.9	-2,787	-1.3	201,384	97.9	+4,952	+2.5
ดอกเบี้ยรับ	516	0.3	497	0.2	+19	+3.8	456	0.2	+60	+13.2
รายได้อื่น	3,733	1.8	2,326	1.1	+1,407	+60.5	2,294	1.1	+1,439	+62.7
กำไรจากรายการแทนการจำหน่าย	722	0.3	-	-	+722	-	-	-	+722	-
กำไรจากการซื้อธุรกิจ	-	-	1,584	0.8	-1,584	-100.0	1,584	0.8	-1,584	-100.0
กำไรจากการเปลี่ยนสภาพเงินลงทุน	298	0.1	-	-	+298	-	-	-	+298	-
รวมรายได้	211,605	100.0	213,530	100.0	-1,925	-0.9	205,718	100.0	+5,887	+2.9

รายได้จากกิจการขนส่ง ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 93.0 ของรายได้รวม มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 196,850 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 4,618 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.4 โดยส่วนหนึ่งเกิดจากการพัฒนาระบบงานบัญชีรายได้บัตรโดยสาร (Passenger Revenue Accounting) ทำให้การรับรู้รายได้ค่าบัตรโดยสารสามารถบันทึกแยกบัญชีรายได้และค่านายหน้า (Commission) ขณะที่ระบบงานเดิมบันทึกเป็นรายได้สุทธิ (รายได้หักค่านายหน้า) ซึ่งในปีนี้มีค่านายหน้า จำนวน 2,689 ล้านบาท บันทึกไว้ในรายได้ค่าโดยสาร และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา มีผลทำให้รายได้ค่าโดยสารเพิ่มขึ้นในจำนวนเดียวกับค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณาโดยไม่มีผลกับกำไรขาดทุน

• รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน

รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน 172,335 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 6,849 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.1 เป็นผลจากในปีนี้ บริษัทฯ รับรู้รายได้ค่านายหน้าการขายบัตรโดยสาร (Sales Commission) ที่จ่ายให้ตัวแทนขาย จำนวน 2,679 ล้านบาท จากการพัฒนาระบบงานบัญชีรายได้บัตรโดยสารใหม่ดังกล่าวข้างต้น และมีปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger - Kilometer : RPK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.6 คิดเป็นเงินประมาณ 7,400 ล้านบาท ในขณะที่รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) ลดลง 0.07 บาท หรือร้อยละ 2.6 ซึ่งเป็นผลมาจากการแข่งค่าเงินบาท เมื่อเทียบกับอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในปี 2555 ทำให้รายได้ต่อหน่วยเมื่อคิดเป็นเงินบาทลดลงประมาณ 0.13 บาท หรือคิดเป็นเงินประมาณ 8,071 ล้านบาท โดยแบ่งรายได้ตามกฎหมายได้ดังนี้

ตารางแสดงข้อมูลรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน จำแนกตามภูมิภาค – งบการเงินเฉพาะกิจการ

หน่วย : ล้านบาท	2556	2555	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน				
ภูมิภาค	66,986	65,744	+ 1,242	+ 1.9
ข้ามทวีป	54,945	53,878	+ 1,067	+ 2.0
ภายในประเทศ	14,336	14,691	- 355	- 2.4
เที่ยวบินแบบไม่ประจำ	462	753	- 291	- 38.6
ค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร	1,876	1,562	+ 314	+ 20.1
ค่าธรรมเนียมชดเชยน้ำมันเรียกเก็บจากผู้โดยสาร	33,730	28,858	+ 4,872	+ 16.9
รวมรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	172,335	165,486	+ 6,849	+ 4.1

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินในภูมิภาคเอเชีย มีจำนวน 66,986 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1,242 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.9 ในปี 2556 บริษัทฯ ได้ปรับแผนเครือข่ายการบินให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาเครือข่ายการบินให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชีย โดยได้ปรับเส้นทางบิน เพิ่มความถี่ และความจุ รวมทั้งเปิดจุดบินใหม่ไปยังเมืองเซินใต้ ประเทศญี่ปุ่น เมืองฉงชิ่ง เมืองฉางชา ประเทศจีน เมืองมณฑลเหลียว ประเทศพม่า และเมืองหลวงพระบาง ประเทศลาว ทำให้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 3,883 ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร หรือร้อยละ 11.5 อย่างไรก็ตาม ถึงแม้บริษัทฯ จะสามารถขนส่งผู้โดยสารได้เพิ่มขึ้น แต่ผลจากการแข่งขันอย่างรุนแรง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในตลาดอินเดีย และตะวันออกกลาง ประกอบกับการที่ประเทศจีนออกกฎหมายการท่องเที่ยวฉบับใหม่ซึ่งมีผลบังคับตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2556 ส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวจีนซึ่งเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มีอัตราเติบโตสูง ลดลงในไตรมาส 4 ทำให้อัตราการเพิ่มขึ้นของปริมาณการขนส่งต่ำกว่าปริมาณการผลิต โดยปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 2,431 ล้านคน-กิโลเมตร หรือร้อยละ 9.5 เป็นผลให้อัตราการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ยลดลงจากร้อยละ 75.7 ในปี 2555 เป็น 74.3 ในปี 2556 นอกจากนี้ ในส่วนของรายได้ ผลจากการแข่งค่าเงินบาทเมื่อเปรียบเทียบกับเงินสกุล ต่าง ๆ ในภูมิภาค โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เงินเยนญี่ปุ่น และรูปีอินเดีย ทำให้รายได้เมื่อคำนวณเป็นเงินบาทลดลง

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินข้ามทวีป มีจำนวน 54,945 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1,067 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.0 โดยในปี 2556 บริษัทฯ ได้เพิ่มความถี่ในเส้นทางที่มีความต้องการเดินทางสูง และขยายความร่วมมือกับสายการบินพันธมิตรในการให้บริการเส้นทางบินข้ามทวีปเพิ่มขึ้น ทำให้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 2,444 ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร หรือร้อยละ 6.0 ในส่วนของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 319 ล้านคน-กิโลเมตร หรือร้อยละ 1.0 เป็นผลให้อัตราการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ยลดลงจากร้อยละ 77.5 ในปี 2555 เป็น 73.8 ในปี 2556

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินในประเทศ มีจำนวน 14,336 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 355 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.4 เป็นผลมาจากรายได้ต่อหน่วยลดลงโดยมีสาเหตุสำคัญจากการแข่งขันในตลาดจากสายการบินต้นทุนต่ำที่มีการลดราคาและแย่งส่วนแบ่งตลาด โดยในปีนี้บริษัทฯ ได้เพิ่มความถี่ในเส้นทางที่มีความต้องการเดินทางสูง โดยให้การบินไทยสมายล์บินเสริมและบินทดแทนในบางเส้นทาง ทำให้เส้นทางบินในประเทศมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 193 ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร หรือร้อยละ 4.2 และปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 93 ล้านคน-กิโลเมตร หรือร้อยละ 2.7 เป็นผลให้อัตราการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ยลดลงจากร้อยละ 76.9 ในปี 2555 เหลือร้อยละ 75.7 ในปี 2556

- รายได้ค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันเรียกเก็บจากผู้โดยสาร มีจำนวน 33,730 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4,872 ล้านบาท หรือร้อยละ 16.9 เนื่องจากจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นและการปรับค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันเพิ่มขึ้นตามราคาน้ำมันได้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

- รายได้ค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์

รายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์ 24,515 ล้านบาท ลดลง 2,231 ล้านบาท หรือร้อยละ 8.3 เนื่องจากการแข่งขันด้านราคาย่างรุนแรง ปริมาณพื้นที่ในตลาดที่มีอัตราการเติบโตสูงกว่าอัตราการเติบโตของความต้องการใช้บริการขนส่ง (Over supply) และการช่วงชิงส่วนแบ่งการตลาดทั้งในระหว่างการแข่งขันสินค้า ทั้งทางทะเล ทางบก และทางอากาศ และระหว่างสายการบิน ทำให้รายได้จากพัสดุภัณฑ์ต่อหน่วยโดยเฉลี่ย (รวมค่าธรรมเนียมขดเขย่น้ำมันและค่าประกันภัย) ลดลง 0.56 บาท หรือร้อยละ 5.7 โดยเป็นผลจากการแข็งค่าของเงินบาทประมาณ 0.27 บาท หรือคิดเป็นเงินประมาณ 700 ล้านบาท และปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) ลดลงร้อยละ 3.3

รายได้จากหน่วยธุรกิจ มีจำนวน 7,256 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 547 ล้านบาท หรือร้อยละ 8.2 เป็นผลมาจากจำนวนเที่ยวบินลูกค้าเพิ่มขึ้น ทำให้รายได้จากการให้บริการสายการบินลูกค้าเพิ่มขึ้นทุกกิจการ

รายได้จากกิจการอื่น ๆ มีจำนวน 2,230 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 213 ล้านบาท หรือร้อยละ 8.7 สาเหตุหลักเนื่องจากรายได้จากการให้เช่าเครื่องบินแก่สายการบินนกแอร์ลดลงจากการคืนเครื่องบินเมื่อครบกำหนดตามสัญญา

รายได้อื่น ประกอบด้วย

- ดอกเบี้ยรับ 516 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 60 ล้านบาท หรือร้อยละ 13.2 เป็นผลจากเงินสดเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปีก่อน

- รายได้อื่น ๆ 3,733 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,439 ล้านบาท หรือร้อยละ 62.7 สาเหตุหลักเนื่องจากการรับรู้ค่าสินไหมทดแทนที่ได้รับจากบริษัทประกันภัยจากเหตุการณ์อุทกภัยปี 2554 เพิ่มขึ้นจำนวน 851 ล้านบาท นอกจากนี้มีรายได้จากค่าธรรมเนียมสนามบินที่เรียกเก็บกับผู้โดยสาร แต่สายการบินอื่นหรือประเทศที่บริษัทฯ ขนส่งผู้โดยสารไปไม่ได้เรียกเก็บมาเกินกว่า 3 ปี เพิ่มขึ้น 318 ล้านบาท และรายได้จากการให้บริการอื่นของฝ่ายซ่อมบำรุงอากาศยานเพิ่มขึ้น 173 ล้านบาท

- กำไรจากรายการแทนการจำหน่าย 722 ล้านบาท เกิดจากการลดสัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ จากเดิมร้อยละ 49 เป็นร้อยละ 39.2 โดยบริษัทฯ ได้รับรู้ส่วนแบ่งเงินลงทุนในสัดส่วนของบริษัทฯ จำนวน 1,241 ล้านบาท หักด้วยผลต่างจากการเปลี่ยนสัดส่วนเงินลงทุนจำนวน 519 ล้านบาท ภายหลังการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนของ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด 125 ล้านหุ้น ในราคาหุ้นละ 26 บาท เมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2556

- กำไรจากการเปลี่ยนสภาพเงินลงทุน 298 ล้านบาท เป็นกำไรที่เกิดจากการแปรสภาพบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) จากบริษัทย่อยเป็นบริษัทร่วม

ค่าใช้จ่าย

ในปี 2556 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวม (รวมขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ) 224,534 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 18,108 ล้านบาท หรือร้อยละ 8.8 ทั้งนี้หากเปรียบเทียบโดยไม่รวมค่าใช้จ่ายของนกแอร์ ในปีก่อน ค่าใช้จ่ายรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย เพิ่มขึ้น 25,691 ล้านบาท หรือร้อยละ 12.9 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ตารางแสดงค่าใช้จ่าย – งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

	งบการเงินรวม									
	2556	%ของ ค่าใช้จ่าย	ปี 2555							
			เปลี่ยนแปลง						เปลี่ยนแปลง	
			รวม นกแอร์	%ของ ค่าใช้จ่าย	ล้าน บาท	%	ไม่รวม นกแอร์	% ของ ค่าใช้จ่าย	ล้าน บาท	%
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน										
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	80,525	35.9	80,179	38.9	+346	+0.4	77,481	38.9	+3,044	+3.9
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	33,109	14.7	32,087	15.6	+1,022	+3.2	31,550	15.9	+1,559	+4.9
ค่าบริการการบิน	21,727	9.7	21,321	10.3	+406	+1.9	20,693	10.4	+1,034	+5.0
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	6,009	2.7	5,707	2.8	+302	+5.3	5,547	2.8	+462	+8.3
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	13,447	6.0	12,600	6.1	+847	+6.7	11,288	5.7	+2,159	+19.1
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	20,025	8.9	20,524	9.9	-499	-2.4	20,429	10.3	-404	-2.0
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	4,699	2.1	4,552	2.2	+147	+3.2	3,683	1.9	+1,016	+27.6
ค่าสินค้าและพัสดุทั่วไป	9,625	4.3	9,530	4.6	+95	+1.0	9,416	4.7	+209	+2.2
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	9,496	4.2	6,833	3.3	+2,663	+39.0	6,539	3.3	+2,957	+45.2
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	628	0.3	893	0.4	-265	-29.7	760	0.4	-132	-17.4
ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น	9,942	4.4	8,741	4.2	+1,201	+13.7	8,245	4.1	+1,697	+20.6
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	209,232	93.2	202,967	98.3	+6,265	+3.1	195,631	98.4	+13,601	+7.0
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของ สินทรัพย์และเครื่องบิน	5,426	2.4	771	0.4	+4,655	+603.8	771	0.4	+4,655	+603.8
ผลขาดทุน(กำไร)จากอัตรา แลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	3,895	1.7	(3,213)	-1.5	+7,108	+221.2	(3,212)	-1.6	+7,107	+221.3
ต้นทุนทางการเงิน	6,057	2.7	5,836	2.8	+221	+3.8	5,836	2.9	+221	+3.8
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนใน บริษัทรวม	(836)	-0.4	(363)	-0.2	-473	-130.3	(611)	-0.3	-225	-36.8
ค่าใช้จ่ายอื่นๆ	760	0.4	428	0.2	+332	+77.6	428	0.2	+332	+77.6
รวมค่าใช้จ่าย	224,534	100.0	206,426	100.0	+18,108	+8.8	198,843	100.0	+25,691	+12.9

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน 209,232 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 13,601 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.0 โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ค่าน้ำมันเครื่องบิน 80,525 ล้านบาท ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 35.9 ของค่าใช้จ่ายรวม เพิ่มขึ้น 3,044 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.9 เนื่องจากการขยายการผลิต ทำให้ปริมาณการใช้น้ำมันเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.2 ถึงแม้ราคาน้ำมันเฉลี่ยลดลงจากปีก่อนร้อยละ 3.1 และผลจากการแข็งค่าของเงินบาททำให้ค่าน้ำมันเมื่อคิดเป็นเงินบาทลดลงบ้างก็ตาม สำหรับการดำเนินการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันในปีนั้นสามารถลดภาระค่าน้ำมันเป็นเงิน 1,885 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 1,879 ล้านบาท

- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายบุคลากร ผลประโยชน์พนักงาน ค่าตอบแทนผู้บริหาร และกรรมการ มีจำนวน 33,109 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,559 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.9 สาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของค่าภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน การปรับขึ้นเงินเดือนประจำปี ค่าล่วงเวลาและทำงานในวันหยุด และค่าจ้างแรงงานภายนอกสูงกว่าปีก่อน ซึ่งเป็นผลจากการเพิ่มปริมาณการผลิตและผลของนโยบายเพิ่มค่าแรง ชั้ต่ำ รวมทั้งการขาดแคลนแรงงานภายนอก ประกอบกับ การปรับขึ้นค่าใบอนุญาตประกอบวิชาชีพ (License) ของฝ่ายช่างให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการการบิน ซึ่งประกอบด้วย ค่าบริการการบินและค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ 27,736 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,496 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.7 สาเหตุหลักเนื่องจากการขยายการผลิต

- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย 20,025 ล้านบาท ลดลง 404 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.0 โดยในปีนั้นบริษัทฯ รับมอบเครื่องบินใหม่เพิ่ม 5 ลำ (เฉพาะที่เป็นกรรมสิทธิ์ของบริษัทฯ และภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน) แต่ผลจากการเปลี่ยนแปลงการประมาณการอายุการใช้งานของเครื่องบินและเครื่องยนต์ จาก 15 ปี เป็น 20 ปี ทำให้ค่าเสื่อมราคาลดลงประมาณ 2,512 ล้านบาท

- ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน 13,447 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,159 ล้านบาท หรือร้อยละ 19.1 เนื่องจากอัตราค่าซ่อมเครื่องยนต์เฉลี่ย และค่าซ่อมแซมอะไหล่ที่ครบกำหนดอายุการใช้งานสูงกว่าปีก่อน

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา 9,496 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,957 ล้านบาท หรือร้อยละ 45.2 สาเหตุหลักจากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายเพิ่มขึ้น 2,533 ส่วนหนึ่งเกิดจากการบันทึกค่านายหน้าจากการพัฒนาระบบงานบัญชีรายได้บัตรโดยสารใหม่ตามที่ได้กล่าวแล้วข้างต้น และค่าสำรองที่นิ่งเพิ่มขึ้น 270 ล้านบาท เป็นผลจากจำนวนผู้โดยสารและรายได้ที่เพิ่มขึ้น

- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ 4,699 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,016 ล้านบาท หรือร้อยละ 27.6 เนื่องจากมีจำนวนเครื่องบินเช่าเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 7 ลำ

- ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น ประกอบด้วย ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย และค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น ๆ รวม 20,195 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,774 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.6

ผลขาดทุนจากการด้อยค่า 5,426 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4,655 ล้านบาท หรือร้อยละ 603.8 ประกอบด้วย

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน 5,092 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4,911 ล้านบาท โดยในปีนั้นมีการตั้งสำรองด้อยค่าเครื่องบิน 11 ลำ ได้แก่ A340-500 จำนวน 4 ลำ A300-600 จำนวน 3 ลำ และ B737-400 จำนวน 4 ลำ ในขณะที่ปีก่อนมีการสำรองด้อยค่าเครื่องบินเพียง 2 ลำ โดยส่วนใหญ่เป็นผลจากการตั้งสำรองด้อยค่าเครื่องบิน A340-500

- ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์ 334 ล้านบาท ลดลง 256 ล้านบาท หรือร้อยละ 43.4 เนื่องจากมีการสำรองด้อยค่าอะไหล่ที่เสียหายและไม่สามารถซ่อมแซมได้ลดลงจากปีก่อน

ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 3,895 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Gain) 1,961 ล้านบาท ซึ่งส่วนหนึ่งเกิดจากการบริหารจัดการเพื่อลดผลกระทบจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน และขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น

(Unrealized FX Loss) 5,856 ล้านบาท ส่วนใหญ่เกิดจากการปรับยอดเงินกู้คงเหลือเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวด

ต้นทุนทางการเงิน 6,057 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 221 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.8 เป็นผลจากหนี้สินระยะยาว (หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน เงินกู้ยืมระยะยาว และหุ้นกู้) เพิ่มขึ้น โดย ณ สิ้นปี 2556 เพิ่มขึ้นจากปี 2555 จำนวน 17,665 ล้านบาท ถึงแม้อัตราดอกเบี้ยเฉลี่ยในปีนี้ต่ำกว่าปีก่อนก็ตาม

ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม 836 ล้านบาท ประกอบด้วย

- บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) 489 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) รับรู้เป็นบริษัทย่อย
- บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 189 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 28 ล้านบาท
- บริษัท ครวการบินภูเก็ต จำกัด 85 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 33 ล้านบาท
- บริษัท โรงแรมรอยัลล่อคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) 38 ล้านบาท ลดลง 110 ล้านบาท
- บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด 22 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนรับรู้เพียง 0.24 ล้านบาท
- บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด 14 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 12 ล้านบาท

ค่าใช้จ่ายอื่น 760 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 332 ล้านบาท สาเหตุหลักเนื่องจากการตั้งสำรองค่าเผื่ออะไหล่เครื่องบินเสื่อมสภาพเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 353 ล้านบาท สำหรับการปรับลดประมาณสำรองความเสียหายและค่าปรับจากกรณีละเมิดกฎหมายการป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม (Antitrust) ซึ่งตั้งสำรองไว้ในงบการเงินปี 2551 และได้ปรับลดประมาณการดังกล่าวลงเรื่อย ๆ ตามผลการพิจารณาที่เกิดขึ้นเป็นระยะ ๆ คงเหลือ ณ สิ้นปี 2555 จำนวน 769 ล้านบาท นั้น ในปีนี้ บริษัทฯ ได้ปรับลดอีก 372 ล้านบาท คงเหลือสำรองไว้ 397 ล้านบาท (รายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.17.6)

ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้

ในปี 2556 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้ภาษีเงินได้ จำนวน 929 ล้านบาท เปรียบเทียบกับปีก่อนที่เป็นค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ 578 ล้านบาท สาเหตุที่ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้ในปีนี้เป็นยอดรายได้ ส่วนใหญ่เกิดจากมีการบันทึกผลกระทบต่อภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจากการรับรู้ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ ประกอบกับ บริษัทฯ ได้รับประโยชน์จากการได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุนสำหรับการดำเนินการขนส่งทางอากาศของเครื่องบินโดยสาร ทำให้ภาระภาษีลดลง

กำไร (ขาดทุน) สุทธิ

บริษัทฯ และบริษัทย่อย ขาดทุนสุทธิ 12,000 ล้านบาท คิดเป็นอัตราส่วนขาดทุนสุทธิร้อยละ 5.82 โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 12,047 ล้านบาท และกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม 47 ล้านบาท เปรียบเทียบกับปีก่อนมีกำไรสุทธิ 6,296 ล้านบาท คิดเป็นอัตราส่วนกำไรสุทธิร้อยละ 3.11

3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

รายจ่ายลงทุน

ในปี 2556 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 38,088 ล้านบาท ลดลงจากปี 2555 จำนวน 2,488 ล้านบาท สาเหตุหลักเนื่องจากในปีนั้นบริษัทฯ รั้บมอบเครื่องบินที่เป็นกรรมสิทธิ์ของบริษัทฯ และเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงินลดลงจากปีก่อนที่รั้บมอบ 6 ลำ แต่ปีรั้บมอบ 5 ลำ โดยในปี 2556 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุนสำหรับรั้บมอบเครื่องบินใหม่และจ่ายเงินล่วงหน้าสำหรับเครื่องบินและเครื่องยนต์ใหม่สำหรับเครื่องบินที่จะรั้บมอบระหว่างปี 2557-2565 รวมเป็นเงิน 30,556 ล้านบาท การลงทุน

ในการจัดหาอุปกรณ์การบินสำหรับทั้งเครื่องบินในฝูงบินปัจจุบันและเครื่องบินที่จัดหาใหม่และการปรับปรุงที่หนึ่งเครื่องบินรวมเป็นเงิน 6,017 ล้านบาท และการลงทุนในสินทรัพย์ถาวรอื่น ๆ อีกเป็นเงิน 1,515 ล้านบาท โดยสรุปได้ ดังนี้

ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน - เฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.	
	2556	2555
เครื่องบิน	36,573	39,956
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	1,515	620
รวม	38,088	40,576

การจัดหาเงินทุน

ในปี 2556 บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดหาเงินทุนรวมทั้งสิ้น 31,762 ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. การจัดหาเงินกู้ระยะยาวด้วยวิธีการเช่าซื้อ โดยใช้เครื่องบินเป็นหลักประกันค้ำประกัน เป็นเงิน 296 ล้านบาท เพื่อชำระค่าเครื่องบิน A330-300 จำนวน 2 ลำ และ A380-800 จำนวน 1 ลำ
2. การกู้เงินต่อจากกระทรวงการคลังเป็นเงิน 500 ล้านบาทหรือยุดอลลาร์สหรัฐ เป็นเวลา 17 ปี เพื่อชำระค่าเครื่องบิน A380-800 จำนวน 2 ลำ
3. การออกหุ้นกู้ จำนวน 9,000 ล้านบาท เพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียน ลงทุนในสินทรัพย์ต่าง ๆ และชำระคืนเงินกู้ที่มีต้นทุนสูงกว่าเพื่อลดภาระต้นทุนทางการเงิน
4. การกู้ยืมเงินระยะยาวจากสถาบันการเงินในประเทศ จำนวน 200 ล้านบาทหรือยุดอลลาร์สหรัฐ โดยเงินทุนส่วนหนึ่งใช้สำหรับการชำระคืนเงินกู้คงค้างเพื่อลดภาระผูกพันตามสัญญาเช่าทางการเงินสำหรับเครื่องบินแอร์บัส A340-500 จำนวน 3 ลำ

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	25,734	31,163	25,588	30,224
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(27,220)	(14,764)	(27,011)	(14,441)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(7,363)	(12,426)	(7,228)	(12,080)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนของเงินสด และเงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น(ลดลง)	559	(591)	559	(591)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น(ลดลง)	(8,290)	3,382	(8,092)	3,112

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด 11,758 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2555 จำนวน 8,290 ล้านบาท ประกอบด้วยเงินสดสุทธิจากการดำเนินงาน 25,734 ล้านบาท ลดลง 5,429 ล้านบาท เงินสดสุทธิใช้ไปในการลงทุน 27,220 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 12,456 ล้านบาท และเงินสดสุทธิได้มาจากการจัดหาเงิน 7,363 ล้านบาท ลดลง 5,063 ล้านบาท

เครื่องบิน

ในปี 2556 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินทั้งสิ้น 17 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบินที่เป็นกรรมสิทธิ์ของบริษัทฯ 2 ลำ ได้แก่ A380-800 เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน 3 ลำ ได้แก่ A330-300 จำนวน 2 ลำ และ A380-800 จำนวน 1 ลำ และเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน 12 ลำ ได้แก่ เครื่องบิน B777-300ER จำนวน 6 ลำ และ A320-200 จำนวน 6 ลำ โดยได้ปลดประจำการเครื่องบิน B747-400 จำนวน 2 ลำ B777-300ER จำนวน 5 ลำ A300-600 จำนวน 2 ลำ รวมทั้ง A330-300 อีก

1 ลำ ที่ได้รับความเสียหายจากการไถลออกนอกทางวิ่งขณะทำการลงจอด ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เมื่อวันที่ 8 กันยายน 2556 เมื่อรวมกับเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ สิ้นปี 2555 จำนวน 95 ลำ เป็นผลให้บริษัท มีเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงานรวม 100 ลำ โดยมีรายละเอียดดังนี้

ประเภทเครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	เครื่องบิน	เครื่องบินภายใต้	เครื่องบินภายใต้	เครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน		
		ที่เป็นกรรมสิทธิ์	สัญญาเช่าทางการเงิน	สัญญาเช่าดำเนินงาน	ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2556	เปลี่ยนแปลงจาก ณ วันที่ 31 ธ.ค. 2555	รับมอบ(+)/ปลด(-) ภายในปี 2557
		ของบริษัทฯ	(Financial Lease)	(Operating Lease)			
โบอิง 747-400	16	14	2	-	12	-2	
โบอิง 777-300	6	6	-	-	6		
โบอิง 777-200ER	6	-	6	-	6		
โบอิง 777-200	8	6	-	2	8		
โบอิง 737-400	9	6	-	3	5		-3
โบอิง 777-300ER	9	-	-	9 ¹⁾	8	+1	+3
โบอิง 787-8							+4
แอร์บัส 340-600	6	-	6	-	6		
แอร์บัส 340-500	4	4	-	-	-		
แอร์บัส 330-300	27	10 ²⁾	15	2	26	+1	-5
แอร์บัส 320-200	10	-	-	10	10	+6	+7
แอร์บัส 380-800	6	2	4	-	6	+3	
แอร์บัส 300-600R	9	9	-	-	5	-4	-5
เอทีอาร์ 72	2	2	-	-	-		
เครื่องบินขนส่งสินค้า							
โบอิง 747-400	2	2	-	-	2		
รวม	120	61	33	26	100³⁾	+5	+1

หมายเหตุ : 1) รวมเครื่องบินโบอิง 777-300ER 1 ลำ ที่อยู่ระหว่างส่งมอบคืนให้ผู้เช่า
 2) รวมเครื่องบินแอร์บัส 330-300 1 ลำ ที่จอดรอการประเมินความเสียหาย
 3) เครื่องบินที่ปลดระวาง 20 ลำ เป็นเครื่องบินที่เป็นกรรมสิทธิ์ของบริษัทฯ และอยู่ระหว่างรอการขาย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ มีสัญญาและภาระผูกพันในการจัดหาเครื่องบินใหม่ ประกอบด้วยภาระในการซื้อเครื่องบินใหม่ระหว่างปี 2557-2565 จำนวน 15 ลำ ได้แก่ เครื่องบิน A320-200 จำนวน 5 ลำ A350-900XWB จำนวน 4 ลำ และ B777-300ER จำนวน 6 ลำ รวมเป็นเงิน 49,432 ล้านบาท และมีภาระผูกพันที่ต้องจ่ายค่าเช่าเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงานที่เช่าแล้วในปัจจุบัน 26 ลำ และยังไม่ได้รับมอบอีก 21 ลำ รวมเป็นเงินประมาณ 158,762 ล้านบาท โดยเครื่องบินเช่าดำเนินงานทั้ง 47 ลำ จะหมดสัญญาเช่าในระหว่างปี 2557-2572

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมทั้งสิ้น 307,085 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2555 จำนวน 2,989 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.0 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม				งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	31 ธ.ค. 2556		31 ธ.ค. 2555		31 ธ.ค. 2556		31 ธ.ค. 2555	
	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์ รวม	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์ รวม	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์ รวม	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์ รวม
สินทรัพย์หมุนเวียน								
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	11,758	3.8	20,048	6.6	11,650	3.8	19,742	6.6
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้ขาย	7,197	2.3	7,430	2.4	7,197	2.4	7,430	2.5
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	39,530	12.9	44,133	14.5	39,749	13.1	42,185	14.1
สินทรัพย์หมุนเวียน	58,485	19.0	71,611	23.5	58,596	19.3	69,357	23.2
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์								
เครื่องปั้นและเครื่องยนตอะไหล่สำหรับส่งน้ำ	17,986	5.8	17,617	5.8	17,986	5.9	17,617	5.9
เครื่องปั้น	64,091	20.9	51,661	17.0	64,091	21.1	51,661	17.3
เครื่องปั้นภายใต้สัญญาเช่า	124,091	40.4	122,707	40.4	124,091	40.9	122,707	41.0
อุปกรณ์การปั้นหมุนเวียน	12,504	4.1	12,506	4.1	12,504	4.1	12,506	4.2
งานระหว่างทำ	1,113	0.4	2,488	0.8	1,113	0.4	2,488	0.8
ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุง	6,711	2.2	7,020	2.3	6,711	2.2	7,020	2.3
เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	4,953	1.6	4,569	1.5	4,945	1.6	4,479	1.5
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	231,449	75.4	218,568	71.9	231,441	76.2	218,478	73.0
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ	17,151	5.6	13,917	4.6	13,639	4.5	11,521	3.8
รวมสินทรัพย์	307,085	100.0	304,096	100.0	303,676	100.0	299,356	100.0

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 58,485 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 19.0 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2555 เป็นจำนวน 13,126 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลมาจาก

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง 8,290 ล้านบาท สาเหตุสำคัญเป็นผลมาจากในปี 2556 บริษัทฯ ลงทุนในการจัดหาสินทรัพย์ถาวรซึ่งรวมถึงการรับมอบและการจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องปั้น เป็นจำนวนสูงถึง 28,803 ล้านบาท ในขณะที่มีการจัดหาเงินทุนสุทธิเพียง 7,363 ล้านบาท ประกอบกับเงินสดได้มาจากการดำเนินงานต่ำกว่าปีก่อน เนื่องจากค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานสูงขึ้นมากกว่ารายได้จากการดำเนินงาน

- ลูกหนี้การค้าลดลง 2,098 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักเกิดจากยอดขายที่ลดลงในช่วงไตรมาส 4 ของปี 2556 เมื่อเปรียบเทียบกับในช่วงเดียวกันของปีก่อน อย่างไรก็ตามบริษัทฯ มีความสามารถในการบริหารระยะเวลาเรียกเก็บหนี้จากลูกหนี้การค้าได้เร็วขึ้น โดยมีระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ยลดลงจาก 31 วันในปี 2555 เป็น 29 วันในปี 2556 ซึ่งต่ำกว่าระยะเวลาการให้สินเชื่อโดยปกติของบริษัทฯ

บริษัทฯ มียอดลูกหนี้การค้า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 และ 2555 แยกตามอายุหนี้ที่ค้างชำระ (Aging) ได้ดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะ	
	31 ธ.ค. 2556	31 ธ.ค. 2555	31 ธ.ค. 2556	31 ธ.ค. 2555
ลูกหนี้การค้า				
ไม่เกิน 6 เดือน	13,512	15,525	13,476	15,466
เกินกว่า 6 เดือน – 1 ปี	358	398	355	398
เกินกว่า 1 ปี - 2 ปี	350	157	350	157
เกินกว่า 2 ปี	1,309	1,451	1,285	1,426
รวม	15,529	17,531	15,466	17,447
หัก ค่าเผื่อนหนี้สงสัยจะสูญ	(1,889)	(1,793)	(1,863)	(1,768)
ลูกหนี้การค้า – สุทธิ	13,640	15,738	13,603	15,679

ทั้งนี้ บริษัทฯ ประเมินค่าเผื่อนหนี้สงสัยจะสูญสำหรับลูกหนี้การค้าที่ไม่ใช่ส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจโดยพิจารณาลูกหนี้รายตัว และวิเคราะห์ประวัติการชำระหนี้ ข้อมูลหลักฐานการติดต่อของลูกหนี้แต่ละรายควบคู่ไปกับการพิจารณาอายุหนี้ของลูกหนี้ เป็นเกณฑ์ โดยมีอัตราส่วนค่าเผื่อนหนี้สงสัยจะสูญต่อลูกหนี้การค้าที่มีอายุเกินกว่า 6 เดือน อยู่ในอัตราสูงถึงร้อยละ 94 ดังนั้น บริษัทฯ มีความเชื่อมั่นในความเพียงพอของการตั้งสำรองค่าเผื่อนหนี้สงสัยจะสูญของบริษัทฯ

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์สุทธิ มีจำนวน 231,449 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 75.4 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2555 เป็นจำนวน 12,881 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.9 ซึ่งเกิดจากการเพิ่มขึ้นของเครื่องบินและเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน 5 ลำที่รับมอบในปีนี้อย่างไรก็ตาม มีการโอนเครื่องบินที่ปลดระวางและรอการขายไปเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายในปีนี้อย่างรวม 12 ลำ

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ มีจำนวน 17,151 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 5.6 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2555 จำนวน 3,234 ล้านบาท เป็นผลจาก

- การแปลงสภาพบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) จากบริษัทย่อยเป็นบริษัทร่วม ทำให้เงินลงทุนในบริษัทร่วมเพิ่มขึ้น 3,338 ล้านบาท ค่าความนิยมที่บันทึกไว้ในไตรมาส 1 ปี 2555 ลดลง 1,391 ล้านบาท และสินทรัพย์ไม่มีตัวตนลดลง 559 ล้านบาท
- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 774 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายรอการตัดบัญชีเพิ่มขึ้น 658 ล้านบาท จากค่าธรรมเนียมค่าประกันเงินกู้เครื่องบิน A380-800 และ A330-300
- สินทรัพย์ภายใต้สัญญาเช่ารอการตัดบัญชีเพิ่มขึ้น 775 ล้านบาท สาเหตุหลักจากการบันทึกสินทรัพย์ภายใต้สัญญาเช่ารอการตัดบัญชีเพิ่มขึ้น 781 ล้านบาท

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) ของปี 2556 คิดลดร้อยละ 2.25 เปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนที่เท่ากับร้อยละ 4.48 สาเหตุหลักที่ทำให้อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ในปีนี้ลดลง เนื่องจากบริษัทฯ บันทึกขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน A300-600 จำนวน 3 ลำ และ A340-500 จำนวน 4 ลำ และ B737-400 จำนวน 4 ลำ เป็นเงิน 5,092 ล้านบาท ทั้งนี้หากไม่รวมรายการขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์จะคิดลดร้อยละ 0.58 ซึ่งยังต่ำกว่าปีก่อน เนื่องจากการรับมอบเครื่องบินจำนวนมากในปีนี้อยู่ในสถานะที่ในระยะสั้นยังไม่สามารถเพิ่มรายได้ได้ทันกับสินทรัพย์ที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับในปีก่อนบริษัทฯ มีกำไรจากการซื้อธุรกิจและงบการเงินรวมได้รวมรายได้ของบริษัทฯ สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ด้วย

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 หนี้สินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย เท่ากับ 250,166 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 จำนวน 15,888 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.8 โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม				งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	31 ธ.ค. 2556		31 ธ.ค. 2555		31 ธ.ค. 2556		31 ธ.ค. 2555	
	ล้านบาท	%ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%ของหนี้สินรวม
หนี้สินหมุนเวียน (รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี)	82,369	32.9	82,683	35.3	83,155	33.1	81,632	35.0
หนี้สินระยะยาว								
หุ้นกู้	37,400	15.0	32,120	13.7	37,400	14.9	32,120	13.8
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	63,319	25.3	61,611	26.3	63,319	25.2	61,611	26.4
เงินกู้ยืมระยะยาว	50,831	20.3	41,011	17.5	50,831	20.3	41,011	17.6
รวมหนี้สินระยะยาว	151,550	60.6	134,742	57.5	151,550	60.4	134,742	57.8
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	16,247	6.5	16,853	7.2	16,211	6.5	16,738	7.2
รวมหนี้สิน	250,166	100.0	234,278	100.0	250,916	100.0	233,112	100.0

ทั้งนี้ หนี้สินที่เพิ่มขึ้นมีสาเหตุหลักมาจากหนี้สินระยะยาว (หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน เงินกู้ยืมระยะยาว และหุ้นกู้) มีจำนวน 151,550 ล้านบาท ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 60.6 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันสิ้นงวดปี 2555 จำนวน 16,808 ล้านบาท ส่งผลให้อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) เพิ่มขึ้นจาก 2.27 เท่า ณ สิ้นปี 2555 เป็น 3.10 เท่า ณ สิ้นปี 2556 โดยในปี 2556 บริษัทฯ ได้จัดหาเงินกู้ระยะยาวเพิ่มขึ้นจำนวน 31,762 ล้านบาท ดังมีรายละเอียดตามที่กล่าวมาแล้วในหัวข้อการจัดหาเงินทุน หน้า 12 ในขณะที่หนี้สินหมุนเวียนมีจำนวน 82,369 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 32.9 ของหนี้สินทั้งหมด ใกล้เคียงกับปีก่อน

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 56,919 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2555 จำนวน 12,899 ล้านบาท เป็นผลมาจากผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ขาดทุน นอกจากนั้น ในปีนี้บริษัทฯ และบริษัทย่อย ได้จ่ายเงินปันผลรวม 1,226 ล้านบาท และมีผลกระทบจากการสูญเสียอำนาจควบคุมบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) จำนวน 721 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม มีการรับรู้กำไรจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงานจำนวน 1,306 ล้านบาท ซึ่งทำให้อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity) ลดลงจากร้อยละ 9.76 ในปี 2555 เป็นยอดติดลบร้อยละ 19.04 ในปี 2556

4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

มีการคาดการณ์ว่าทิศทางเศรษฐกิจโลกในปี 2557 จะขยายตัวขึ้นในหลายประเทศ จากนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจของแต่ละประเทศ ทั้งสหรัฐอเมริกา จีน และญี่ปุ่น ส่วนเศรษฐกิจของกลุ่มสหภาพยุโรป ซึ่งน่าจะผ่านสถานการณ์ที่เลวร้ายที่สุดไปแล้ว คาดว่าน่าจะสามารถกลับมาขยายตัวได้อย่างช้าๆ อย่างไรก็ตาม ปัญหาความขัดแย้งทางการเมืองทั้งในประเทศ และในต่างประเทศ ยังอาจมีผลโดยตรงต่อเศรษฐกิจในปี 2557 นอกจากนี้ การแข่งขันในธุรกิจการบินที่จะมีความรุนแรงขึ้น ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน และต้นทุนการผลิตที่สูงขึ้น ก็เป็นปัจจัยเสี่ยงที่อาจกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ

บริษัท คาดว่าผลกระทบจากเหตุการณ์ชุมนุมทางการเมืองภายในประเทศที่ยืดเยื้อมาตั้งแต่ช่วงปลายปี 2556 จะส่งผลต่อความเชื่อมั่นของนักลงทุนและนักท่องเที่ยวที่จะเดินทางเข้ามาในประเทศไทยในไตรมาส 1 ปี 2557 รุนแรงกว่าในไตรมาส 4 ปี 2556 นอกจากนั้น ผลจากการที่ประเทศจีนออกกฎหมายการท่องเที่ยวฉบับใหม่ซึ่งมีผลบังคับตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2556 ส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวจีนในไตรมาส 4 ปี 2556 ลดลง และคาดว่าจะยังคงลดลงต่อเนื่องในต้นปี 2557 โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงตรุษจีนที่ปกติจะมีนักท่องเที่ยวชาวจีนเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวมากเป็นพิเศษ ดังจะเห็นได้จากจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติใน 9 เดือนแรกของปี 2556 เพิ่มขึ้นจากปี 2555 ร้อยละ 23.2 แต่ไตรมาส 4 จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติเพิ่มขึ้นจากปี 2555 เพียงร้อยละ 10.7 เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการลดลงของผู้โดยสารในไตรมาส 1 ของปี 2557 ซึ่งปกติจะเป็นฤดูกาลท่องเที่ยว และไตรมาส 2 ซึ่งเป็นช่วงนอกฤดูกาลท่องเที่ยว บริษัท มีแผนปรับลดเที่ยวบินให้สอดคล้องกับปริมาณการเดินทางยิ่งขึ้น และมุ่งเน้นการเพิ่มรายได้จากหน่วยธุรกิจและรายได้เสริมอื่นๆ ควบคู่ไปกับการควบคุมค่าใช้จ่ายอย่างเข้มงวด อย่างไรก็ตาม กรมการท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ยังคาดการณ์ว่าจำนวนนักท่องเที่ยวในปี 2557 จะเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 13 ทั้งนี้ บริษัท คาดว่าในช่วงไตรมาส 3 และไตรมาส 4 ปริมาณการเดินทางจะกลับสู่ภาวะปกติ โดยบริษัท จะสามารถเพิ่มเที่ยวบินให้อยู่ในระดับปกติตามฤดูกาลได้

จากเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่ส่งผลกระทบกับการดำเนินงานของบริษัท ประกอบกับการแข่งขันที่ทวีความรุนแรงมากขึ้น ในปี 2557 บริษัท ได้เตรียมจัดทำแผนยุทธศาสตร์ประจำปี 2557 เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ภายในประเทศ เพื่อปรับปรุงการดำเนินการของบริษัท ให้รองรับการแข่งขันที่รุนแรงขึ้นอย่างมากโดยเฉพาะในภูมิภาคเอเชีย และปรับปรุงโครงสร้างองค์กรของบริษัท รวมทั้งเปลี่ยนแปลงวัฒนธรรมองค์กร เพื่อให้สามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างยั่งยืนภายใต้ปัจจัยที่ไม่เอื้ออำนวย โดยจะเน้นในการกำหนดเส้นทางบินและแนวทางในการพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการให้สอดคล้องกับกลุ่มลูกค้า เปลี่ยนแปลงกระบวนการทำงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ และควบคุมต้นทุนในการดำเนินการ รวมทั้งปรับปรุงการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคล และโครงสร้างองค์กรเพื่อให้สามารถตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจได้อย่างรวดเร็ว นอกจากนี้ ยังมีแผนที่จะปรับปรุงการสื่อสารทั้งภายในและภายนอกองค์กร เพื่อให้ได้รับข้อมูลต่างๆ อย่างถูกต้อง เหมาะสม และทันต่อเหตุการณ์

ในปี 2557 บริษัท มีแผนจะรับมอบเครื่องบินรวม 14 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบิน B777-300ER จำนวน 3 ลำ A320-200 จำนวน 7 ลำ และ B787-8 ซึ่งเป็นเครื่องบินชนิดพิเศษ มีน้ำหนักเบาและสามารถประหยัดน้ำมันได้มากถึงร้อยละ 25 เมื่อเทียบกับรุ่นอื่นๆ จำนวน 4 ลำ และจะทยอยปลดเครื่องบินที่มีอายุใช้งานนานและเครื่องบินเช่าดำเนินงานที่หมดสัญญาเช่า รวม 13 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบิน A330-300 จำนวน 5 ลำ A300-600 จำนวน 5 ลำ และ B737-400 จำนวน 3 ลำ

ในด้านการจัดหาเงินทุน บริษัท มีแผนจัดหาเงินทุนด้วยวิธีการเช่าซื้อ โดยใช้เครื่องบินเป็นหลักทรัพย์สินค้ำประกันสำหรับเครื่องบินที่จะรับมอบในปี 2557 จำนวน 5 ลำ และคาดว่าจะออกหุ้นกู้เสนอขายในปี 2557 ในวงเงิน 15,000 ล้านบาท เพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ ลงทุนในสินทรัพย์ ชำระคืนหุ้นกู้ที่จะครบกำหนดชำระ หรือใช้คืนเงินกู้ของบริษัท ที่มีต้นทุนสูงกว่า โดยจะเสนอขายครั้งแรกจำนวน 3,200 ล้านบาทในเดือนกุมภาพันธ์ 2557

ในการบริหารความเสี่ยงทางการเงิน บริษัท มีวงเงินสินเชื่อพร้อมเบิกใช้ประเภท Committed Revolving Credit Line ในวงเงินประมาณ 20,000 ล้านบาท และวงเงินสินเชื่อประเภท Uncommitted Credit Line ประมาณ 10,000 ล้านบาท เพื่อใช้รองรับความผันผวนทางเศรษฐกิจ สำหรับการบริหารความเสี่ยงอัตราแลกเปลี่ยน บริษัท มีแผนดำเนินการป้องกันความเสี่ยงอัตราแลกเปลี่ยนในสกุลเงินคงเหลือหลักอย่างต่อเนื่อง และพิจารณาการบริหารความเสี่ยงอัตราดอกเบี้ยให้สอดคล้องกับสถานะเศรษฐกิจ

ในส่วนของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด คาดว่าจะสามารถเริ่มทำการบินด้วยรหัสสายการบินไทยสมายล์แอร์เวย์ได้ในไตรมาส 3 ปี 2557 ด้วยเครื่องบินแอร์บัส A320-200 ที่เช่าช่วงต่อจากการบินไทย ซึ่งมีอยู่ในปัจจุบัน 10 ลำ และจะรับมอบเพิ่มในปี 2557 อีก 7 ลำ เพื่อให้บริการในเส้นทางบินภายในประเทศระหว่างกรุงเทพฯ ไปยังเชียงใหม่ เชียงราย ภูเก็ต กระบี่ สุราษฎร์ธานี หาดใหญ่ อุบลราชธานี อุดรธานี ขอนแก่น และเส้นทางระหว่างเชียงใหม่-ภูเก็ต และเชียงใหม่-

อุตสาหกรรมนี้ ส่วนเส้นทางบินระหว่างประเทศประกอบด้วยมาเก๊า มณฑลเหลียว โคลัมโบ ฉงชิ่ง ฉางชา หลวงพระบาง ร่วงกุง พนมเปญ กัลกัตตา ฮานอย นิวเดลี โฮจิมินห์ซิตี้ เซียะเหมิน และปิ่น

5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2556	2555	2556	2555
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)					
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	1.58	2.05	1.55	2.02
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)					
อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน	ร้อยละ	(1.40)	2.94	(1.48)	2.78
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ	ร้อยละ	(5.82)	3.11	(6.52)	2.20
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	(19.04)	9.76	(22.58)	6.92
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)					
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	(2.25)	4.48	(2.77)	3.77
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)					
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)	เท่า	3.10	2.27	3.34	2.40
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	3.71	5.32	3.47	4.93

ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

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

ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องปั้น

EBITDA Margin = EBITDA / รายได้จากการขายและให้บริการ

อัตราส่วนสภาพคล่อง

= สินทรัพย์หมุนเวียน / หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี และรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้)

อัตรากำไรจากการดำเนินงาน (Operating Profit Margin)

= (รายได้จากการขายและให้บริการ-ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน)/รายได้จากการขายและให้บริการ

อัตรากำไรสุทธิต่อรายได้จากการขายและให้บริการ (Net Profit Margin)

= กำไรสุทธิ / รายได้จากการขายและให้บริการ

อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity)

= กำไรสุทธิ / ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset)

= กำไรก่อนหักดอกเบี้ยและภาษี / สินทรัพย์รวมเฉลี่ย

อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)

= (เงินกู้ยืมระยะสั้น+หนี้สินระยะยาวรวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) / ส่วนของผู้ถือหุ้น

อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย

= EBITDA / ดอกเบี้ยจ่าย