

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554
ของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

1. สรุปผลการดำเนินงานของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

ในปี 2554 บริษัทฯ ต้องเผชิญกับปัจจัยภายนอกที่กระทบต่อผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ไตรมาสแรกของปีเป็นต้นมา ได้แก่ การปรับตัวสูงขึ้นของราคาน้ำมัน วิกฤตการเงินในยุโรปและอเมริกา เหตุการณ์แผ่นดินไหวในประเทศญี่ปุ่นในเดือนมีนาคม 2554 รวมทั้งมหาอุทกภัยในประเทศไทยที่ขยายวงกว้างและส่งผลกระทบต่อฐานแรงในไตรมาส 4 ซึ่งปกติเป็นช่วงที่มีผู้โดยสารหนาแน่น ปัจจัยต่าง ๆ เหล่านี้ นอกจากจะส่งผลกระทบต่อเส้นทางของผู้โดยสารโดยรวมลดลง ยังกระทบต่อการผลิตของภาคอุตสาหกรรม ซึ่งส่งผลให้ปริมาณการขนส่งสินค้าของบริษัทฯ ลดลงด้วย ถึงแม้บริษัทฯ ได้ยกเลิกและปรับลดเที่ยวบินให้เหมาะสมกับสถานการณ์ตลอดเวลา รวมทั้งติดตามปรับค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมัน เพื่อบรรเทาภาระค่าน้ำมันที่สูงขึ้นอย่างใกล้ชิด แต่เนื่องจากการแข่งขันทางการตลาดที่รุนแรง ทำให้ไม่สามารถปรับค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมันให้ครอบคลุมค่าน้ำมันที่เพิ่มขึ้นได้ทั้งหมด ซึ่งเป็นปัจจัยหลักที่ทำให้ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ในปี 2554 ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

อย่างไรก็ตาม ผลกระทบต่าง ๆ ข้างต้น ประกอบกับการแข่งขันในธุรกิจการบินที่ทวีความรุนแรงมากขึ้น จากการขยายตัวอย่างรวดเร็วของสายการบินต้นทุนต่ำ และสายการบินจากตะวันออกกลาง ทำให้บริษัทฯ ต้องปรับกลยุทธ์ในการดำเนินงานด้านต่าง ๆ อาทิเช่น การปรับแผนการบินและแผนการใช้เครื่องบิน การส่งเสริมการขายในรูปแบบต่าง ๆ การบริหารความเสี่ยงจากราคาน้ำมันและอัตราแลกเปลี่ยน การสร้างความแข็งแกร่งด้านการเงิน การชะลอการลงทุนที่ไม่เร่งด่วน การควบคุมและลดค่าใช้จ่ายอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งการจัดตั้งหน่วยธุรกิจการบิน “ไทยสมายล์” เพื่อขยายกลุ่มลูกค้า โดยการปรับรูปแบบของผลิตภัณฑ์และบริการให้เหมาะสมกับความต้องการของลูกค้าที่เดินทางในระยะบินใกล้ ๆ เพื่อให้สามารถแข่งขันและรักษาสัดส่วนทางการตลาดไว้ และเพื่อเป็นการรองรับกับปัจจัยภายนอกที่อาจเกิดขึ้นอีกในอนาคต

สรุปผลการดำเนินงานประจำปี 2554 ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	2554	2553	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้รวม	194,342	184,270	+ 10,072	+ 5.5
ค่าใช้จ่ายรวม *	199,831	176,719	+ 23,112	+ 13.1
กำไร(ขาดทุน)ก่อนอัตราแลกเปลี่ยนฯและภาษีเงินได้	(5,489)	7,551	- 13,040	- 172.7
กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(2,428)	9,106	- 11,534	- 126.7
กำไร(ขาดทุน)ก่อนภาษีเงินได้	(7,917)	16,657	- 24,574	- 147.5
ผลกระทบต่อภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจาก				
การเปลี่ยนแปลงอัตราภาษี	(2,407)	-	- 2,407	-
กำไร(ขาดทุน)สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทฯใหญ่	(10,197)	14,744	- 24,941	- 169.2
กำไร(ขาดทุน)ต่อหุ้น (บาท)	(4.67)	8.06	- 12.73	- 157.9
EBITDA	17,207	28,067	- 10,860	- 38.7
EBITDAR	22,637	32,398	- 9,761	- 30.1

* ไม่รวมกำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

ในปี 2554 บริษัทฯ มีรายได้รวมทั้งสิ้น 194,342 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2553 จำนวน 10,072 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.5 โดยมีรายได้จากการขายหรือการให้บริการเพิ่มขึ้น 10,409 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.8 สาเหตุหลักเนื่องจากจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้น และรายได้เฉลี่ยต่อหน่วยเพิ่มขึ้นจากการปรับอัตราค่าธรรมเนียมชดเชยน้ำมันเพิ่มขึ้น ค่าใช้จ่ายไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน มีจำนวนทั้งสิ้น 199,831 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 23,112 ล้านบาท หรือร้อยละ 13.1 เป็นผลมาจากราคาน้ำมันเครื่องบินโดยเฉลี่ยสูงขึ้นถึงร้อยละ 38.7 ทำให้ค่าน้ำมันเครื่องบินสูงกว่าปีก่อน 19,870 ล้านบาท และการเพิ่มปริมาณการผลิตทำให้ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องเพิ่มสูงขึ้น นอกจากนี้ ในปี 2554 บริษัทฯ ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 2,428 ล้านบาท เปรียบเทียบกับปี 2553 ที่มีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 9,106 ล้านบาท เป็นผลให้บริษัทฯ ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้ 7,917 ล้านบาท ในขณะที่ปี 2553 บริษัทฯ มีกำไร 16,657 ล้านบาท ทั้งนี้ หากไม่รวมกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ บริษัทฯ ขาดทุนก่อนอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและภาษีเงินได้ 5,489 ล้านบาท โดยในปี 2553 บริษัทฯ มีกำไรก่อนอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและภาษีเงินได้ 7,551 ล้านบาท

นอกจากนั้น การเปลี่ยนแปลงอัตราภาษีเงินได้นิติบุคคลจากร้อยละ 30 เป็นร้อยละ 23 ในปี 2555 และร้อยละ 20 สำหรับปี 2556 เป็นต้นไป มีผลกระทบต่อการวัดมูลค่าสินทรัพย์และหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของบริษัทฯ โดยในปี 2554 บริษัทฯ ได้บันทึกผลกระทบต่อภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจากการเปลี่ยนแปลงอัตราภาษีเป็นค่าใช้จ่ายภาษีจำนวน 2,407 ล้านบาท ทำให้บริษัทฯ มีผลขาดทุนสุทธิ 10,197 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 4.67 บาท ในขณะที่ปี 2553 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิ 14,744 ล้านบาท หรือกำไรต่อหุ้น 8.06 บาท และมีกำไรก่อนหักดอกเบี้ยภาษี ค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่าย และค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ (EBITDAR) เท่ากับ 22,637 ล้านบาท ต่ำกว่าปีก่อน 9,761 ล้านบาท หรือร้อยละ 30.1

งบการเงินรวมปี 2554 ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะบริษัทฯ และบริษัทย่อย ซึ่งประกอบด้วย บริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด บริษัท วิงสแปน เซอร์วิสเฮส จำกัด บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด และบริษัท ทัวร์เอ็องหลวง จำกัด

การเปลี่ยนแปลงนโยบายบัญชี

บริษัทฯ ได้ถือปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชี และมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ที่มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2554 มีผลให้บริษัทฯ มีการเปลี่ยนแปลงนโยบายบัญชีเรื่องการนำเสนองบการเงิน และผลประโยชน์พนักงาน (รายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 3 และ 4) ซึ่งการเปลี่ยนแปลงนโยบายบัญชีดังกล่าวส่วนใหญ่มีผลกระทบต่อการนำเสนองบการเงินเท่านั้น ไม่มีผลกระทบต่อกำไรหรือกำไรต่อหุ้น ยกเว้นเรื่องผลประโยชน์พนักงาน โดยบริษัทฯ เลือกที่จะบันทึกภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงานโดยวิธีปรับย้อนหลัง ซึ่งมีผลทำให้กำไรสะสม ณ วันที่ 1 มกราคม 2554 ในงบการเงินรวมลดลงเป็นจำนวนเงิน 6,527 ล้านบาท กำไรสุทธิของปี 2553 ลดลง 606 ล้านบาท หรือ 0.33 บาทต่อหุ้น

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานปี 2554

ปริมาณการผลิตและการขนส่ง

		2554	2553	อัตรา เปลี่ยนแปลง
ปริมาณการผลิตรวม	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	11,987	11,516	+ 4.1%
ปริมาณการขนส่งรวม	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	7,836	7,997	- 2.0%
อัตราส่วนการบรรทุก	(ร้อยละ)	65.4	69.4	- 4.0
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	78,533	75,600	+ 3.9%
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	55,267	55,676	- 0.7%
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(ร้อยละ)	70.4	73.6	- 3.2
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	4,919	4,708	+ 4.5%
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	2,766	2,895	- 4.5%
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ร้อยละ)	56.2	61.5	- 5.3
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	18.39	18.17	+ 1.2%
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	355,815	341,165	+ 4.3%
อัตรการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	11.9	11.4	+ 4.4%

บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามกลยุทธ์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของฝูงบิน ให้สามารถแข่งขันกับสายการบินคู่แข่ง รองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมการบิน และลดค่าใช้จ่ายโดยรวมของบริษัทฯ โดยในปี 2554 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินเพื่อขยายกำลังการผลิตและทดแทนเครื่องบินเก่าที่ปลดระวาง รวม 9 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบินใหม่ A330-300 จำนวน 7 ลำ เพื่อให้บริการในเส้นทางภูมิภาค และเช่าเครื่องบิน B777-300ER เพิ่ม 2 ลำ เพื่อให้บริการในเส้นทางบินยุโรป โดยบริษัทฯ ได้ปลดระวางเครื่องบิน A300-600 จำนวน 2 ลำ ที่มีอายุการใช้งานกว่า 20 ปี เพื่อรอการจำหน่าย และปรับเปลี่ยนเครื่องบิน B747-400 จำนวน 2 ลำ เป็นเครื่องบินขนส่งสินค้า ซึ่งอยู่ระหว่างการดำเนินการ เพื่อทดแทนเครื่องบินขนส่งสินค้า B777-200LRF ซึ่งบริษัทฯ ได้ส่งคืน 1 ลำเมื่อเดือนสิงหาคม 2554 และอีก 1 ลำจะหมดสัญญาเช่าในเดือนมีนาคม 2555

ในด้านการพัฒนาเส้นทางบิน บริษัทฯ ได้เปิดให้บริการเส้นทางบินใหม่กรุงเทพฯ – บรัสเซลส์ ประเทศเบลเยียม ในเดือนพฤศจิกายน 2554 จำนวน 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวจากทวีปยุโรปที่เพิ่มขึ้นทุกปีในช่วงฤดูหนาว และเปิดเส้นทางบินตรงจากโคเปนเฮเกน ประเทศเดนมาร์ก และ โซล ประเทศเกาหลีใต้มายังภูเก็ต เมืองละ 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ในขณะที่เดียวกันบริษัทฯ ได้หยุดทำการบินเส้นทางกรุงเทพฯ – เอเธนส์ ประเทศกรีซ เนื่องจากปัญหาวิกฤตการเงินในกลุ่มประเทศในทวีปยุโรป

จากการปรับเปลี่ยนฝูงบินและการพัฒนาเส้นทางบิน เป็นผลให้ปริมาณการผลิตรวม (Available Ton - Kilometer : ATK) ในปี 2554 เพิ่มขึ้นจากปี 2553 ร้อยละ 4.1 แต่ปริมาณการขนส่งรวม (Revenue Ton-Kilometer : RTK) ลดลงร้อยละ 2.0 ส่งผลให้อัตราส่วนการบรรทุกรวม (Load Factor) เฉลี่ยร้อยละ 65.4 ลดลงจากปีก่อน ซึ่งเฉลี่ยร้อยละ 69.4 โดยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat - Kilometer : ASK) เพิ่มขึ้นจากปีก่อน ร้อยละ 3.9 แต่ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger - Kilometer : RPK) ลดลงร้อยละ 0.7 เป็นผลให้อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) ลดลงจากเฉลี่ยร้อยละ 73.6 ในปีก่อน เหลือร้อยละ 70.4

รายได้

ในปี 2554 บริษัทฯ มีรายได้รวมทั้งสิ้น 194,342 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2553 เป็นจำนวน 10,072 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.5 โดยสรุปดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	2554	2553	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน				
ภูมิภาค	58,298	52,953	+ 5,345	+ 10.1
ข้ามทวีป	56,013	52,954	+ 3,059	+ 5.8
ภายในประเทศ	13,808	12,399	+ 1,409	+ 11.4
เที่ยวบินแบบไม่ประจำ	699	539	+ 160	+ 29.7
ค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร	1,670	1,925	- 255	- 13.2
ค่าธรรมเนียมขดเชยน้ำมันเรียกเก็บจากผู้โดยสาร	24,158	24,092	+ 66	+ 0.3
รวมรายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	154,646	144,862	+ 9,784	+ 6.8
ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	28,092	28,230	- 138	- 0.5
รวมรายได้จากกิจการขนส่ง	182,738	173,092	+ 9,646	+ 5.6
รายได้จากกิจการอื่น	8,259	7,496	+ 763	+ 10.2
รวมรายได้จากการขายหรือการให้บริการ	190,997	180,588	+ 10,409	+ 5.8
ดอกเบี้ยรับ	711	185	+ 526	+ 284.3
รายได้อื่น	2,634	3,497	- 863	- 24.7
รวมรายได้	194,342	184,270	+ 10,072	+ 5.5

รายได้จากการขายหรือการให้บริการ บริษัทฯ มีรายได้จากการขายหรือการให้บริการรวมทั้งสิ้น 190,997 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 10,409 ล้านบาท หรือ ร้อยละ 5.8

รายได้จากกิจการขนส่ง จำนวน 182,738 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 9,646 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.6 ประกอบด้วย

- **รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน**

บริษัทฯ มีรายได้จากค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกินรวมทั้งสิ้น 154,646 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 9,784 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.8 สาเหตุสำคัญเนื่องจากรายได้จากผู้โดยสารต่อหน่วยโดยเฉลี่ย (รวมค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) เพิ่มขึ้นจาก 2.57 บาทในปี 2553 เป็น 2.75 บาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.0 เป็นผลมาจากการปรับราคาค่าโดยสารรวมค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมันเฉลี่ยเพิ่มขึ้นตามราคาน้ำมันที่สูงขึ้น ประกอบกับมีรายได้จากผู้โดยสารชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจเพิ่มขึ้น

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้รวมค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมันและค่าประกันภัยที่เรียกเก็บจากผู้โดยสารในราคาบัตรโดยสารสำหรับเส้นทางภายในประเทศตั้งแต่เดือนเมษายน 2553 และสำหรับเส้นทางระหว่างประเทศที่จำหน่ายในประเทศอินเดีย ออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ และศรีลังกา ตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2553 มกราคม 2554 และกุมภาพันธ์ 2554 ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม สาเหตุสำคัญที่ทำให้รายได้ค่าโดยสาร (ไม่รวมค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมันและค่าประกันภัยที่เรียกเก็บจากผู้โดยสาร) สูงกว่าปีก่อน เป็นผลมาจากในปี 2554 บริษัทฯ ได้รวมค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมันส่วนหนึ่งไว้ในราคาบัตรโดยสารเส้นทางระหว่างประเทศ

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำมันส่วนเกินจำแนกตามภูมิภาค

รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำมันส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินในภูมิภาค มีจำนวน 58,298 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 5,345 ล้านบาท หรือร้อยละ 10.1 สาเหตุสำคัญเนื่องจากการรวมค่าธรรมเนียมขดเซยค่าน้ำมันส่วนหนึ่งไว้ในราคาบัตรโดยสาร ในปี 2554 บริษัทฯ ได้ปรับเปลี่ยนเส้นทางบิน ความถี่ และขนาดของเครื่องบิน ให้สอดคล้องกับสถานการณ์และความต้องการของผู้โดยสาร ทำให้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 1,572 ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร หรือร้อยละ 5.4 ขณะที่ผลกระทบจากเหตุการณ์แผ่นดินไหวในประเทศญี่ปุ่น และการที่รัฐบาลหลายประเทศประกาศเตือนประชาชนไม่ให้เดินทางเข้ามาในประเทศไทยในช่วงเกิดมหาอุทกภัยในประเทศไทย เป็นผลให้ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเพียง 133 ล้านคน-กิโลเมตร หรือร้อยละ 0.6 ส่งผลให้อัตรากาการขนส่งผู้โดยสารลดลงจากร้อยละ 73.5 ในปี 2553 เหลือร้อยละ 70.2 ในปี 2554

รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำมันส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินข้ามทวีป มีจำนวน 56,013 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3,059 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.8 สาเหตุสำคัญเนื่องจากการรวมค่าธรรมเนียมขดเซยค่าน้ำมันส่วนหนึ่งไว้ในราคาบัตรโดยสาร ประกอบกับการรวมค่าธรรมเนียมขดเซยค่าน้ำมันและค่าประกันภัยที่เรียกเก็บจากผู้โดยสารที่จำหน่ายในประเทศออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ไว้ในราคาบัตรโดยสาร โดยในปี 2554 บริษัทฯ ปรับแผนการบินเส้นทางข้ามทวีปให้เหมาะสมกับสถานการณ์ โดยได้หยุดบินเส้นทางกรุงเทพฯ – เอเธนส์ ซึ่งได้รับผลกระทบจากวิกฤตการเงินยุโรป และได้เพิ่มและปรับเปลี่ยนเส้นทางบินให้ตอบสนองความต้องการของผู้โดยสาร โดยเปิดบินเส้นทางใหม่ กรุงเทพฯ – บรัสเซลส์ จำนวน 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และเส้นทางบินตรง โคเปนฮาเกน – ภูเก็ต จำนวน 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เป็นผลให้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเส้นทางข้ามทวีปเพิ่มขึ้น 1,226 ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร หรือร้อยละ 2.9 อย่างไรก็ตาม ผลกระทบจากวิกฤตทางการเงินในทวีปยุโรปและอเมริกา รวมทั้งการเพิ่มขึ้นของสายการบินคู่แข่งทั้งในด้านจำนวนสายการบิน จำนวนเที่ยวบิน และขนาดเครื่องบิน ทำให้ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารลดลง 691 ล้านคน-กิโลเมตร หรือร้อยละ 2.2 เป็นผลให้อัตรากาการขนส่งผู้โดยสารลดลงจากร้อยละ 74.3 ในปี 2553 เหลือร้อยละ 70.5 ในปี 2554

รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำมันส่วนเกินสำหรับเส้นทางบินในประเทศ มีจำนวน 13,808 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,409 ล้านบาท หรือร้อยละ 11.4 เป็นผลมาจากกลยุทธ์การบริหารการจัดการด้านราคาและการเพิ่มส่วนแบ่งทางการตลาด ทำให้รายได้ต่อหน่วยและจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้น โดยบริษัทฯ ยังมุ่งเน้นการพัฒนาเส้นทางบินหลัก และนโยบายการร่วมมือกับสายการบินนกแอร์สำหรับเส้นทางบินรองและเส้นทางบินย่อย เพื่อให้บริษัทฯ สามารถให้บริการผู้โดยสารอย่างครอบคลุมทั่วประเทศ ในปี 2554 ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 62 ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร หรือร้อยละ 1.4 และปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 118 ล้านคน-กิโลเมตร หรือร้อยละ 3.9 เป็นผลให้อัตรากาการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 70.5 ในปี 2553 เป็นร้อยละ 72.2 ในปี 2554

- รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำมันส่วนเกินสำหรับเที่ยวบินแบบไม่ประจำ

รายได้ค่าโดยสารและค่าน้ำมันส่วนเกินสำหรับเที่ยวบินแบบไม่ประจำ 699 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 160 ล้านบาท หรือร้อยละ 29.7 เนื่องจากจำนวนเที่ยวบินแบบไม่ประจำไปยังเส้นทางต่างประเทศเพิ่มขึ้น

- รายได้เงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร

รายได้เงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสาร 1,670 ล้านบาท ลดลง 255 ล้านบาท หรือร้อยละ 13.2 โดยมีสาเหตุหลักจากการที่บริษัทฯ บันทึกรายได้เงินค่าประกันภัยเรียกเก็บจากผู้โดยสารในบางประเทศเข้าเป็นรายได้ค่าโดยสาร

- **รายได้ค่าธรรมเนียมชดเชยน้ำมันเรียกเก็บจากผู้โดยสาร**

รายได้ค่าธรรมเนียมชดเชยน้ำมันเรียกเก็บจากผู้โดยสาร 24,158 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 66 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.3 สาเหตุสำคัญเนื่องจากการรวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันส่วนหนึ่งไว้ในราคาบัตรโดยสารเส้นทางระหว่างประเทศตามที่ได้กล่าวมาข้างต้น ประกอบกับภาวะการแข่งขันทำให้ไม่สามารถปรับราคาค่าธรรมเนียมชดเชยน้ำมันเพิ่มขึ้นตามราคาน้ำมันได้ทั้งหมด ทำให้รายได้ค่าธรรมเนียมชดเชยน้ำมันเรียกเก็บจากผู้โดยสารเพิ่มขึ้นน้อยมาก เมื่อเทียบกับการปรับตัวขึ้นของราคาน้ำมัน

• **รายได้ค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์**

รายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์ 28,092 ล้านบาท ลดลง 138 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.5 ถึงแม้รายได้จากพัสดุภัณฑ์รวมค่าธรรมเนียมน้ำมันและค่าประกันภัยต่อหน่วยเพิ่มขึ้นจาก 9.50 บาทในปี 2553 เป็น 9.89 บาทในปี 2554 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.1 ก็ตาม เป็นผลมาจากการขยายตัวของเศรษฐกิจโลกชะลอตัวลง ปัญหาแผ่นดินไหวในประเทศญี่ปุ่น และมหาอุทกภัยในประเทศไทย ทำให้กำลังการผลิตลดลง ซึ่งส่งผลกระทบต่อปริมาณการขนส่งสินค้าของบริษัทฯ ลดลงด้วย นอกจากนี้ ผลกระทบจากการเติบโตของการขนส่งสินค้าทางบก ก็เป็นปัจจัยที่สำคัญที่ทำให้การขนส่งสินค้าของบริษัทฯ ถูกแบ่งส่วนแบ่งทางการตลาดไป ทำให้บริษัทฯ ต้องปรับแผนโดยการส่งคืนเครื่องบินขนส่งสินค้าแบบโบอิง 777-200 LRF 1 ลำ ที่เข้ามาในปี 2553 ซึ่งเป็นปีที่ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศขยายตัวอย่างมาก เป็นผลให้ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) ลดลง 129 ล้านตัน-กิโลเมตร หรือร้อยละ 4.5 โดยมีปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (Available Dead Load Ton-Kilometers : ADTK) เพิ่มขึ้น 211 ล้านตัน-กิโลเมตร หรือร้อยละ 4.5 ซึ่งส่งผลให้อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Freight Load Factor) ลดลงจากร้อยละ 61.5 ในปี 2553 เหลือร้อยละ 56.2 ในปี 2554

รายได้จากกิจการอื่น

รายได้จากกิจการอื่น 8,259 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 763 ล้านบาท หรือร้อยละ 10.2 เนื่องจากรายได้จากทุกกิจการซึ่งประกอบด้วย การให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยาน การให้บริการภาคพื้น การให้บริการอาหารบนเครื่องบิน และการให้บริการด้านคลังสินค้า สูงกว่าปีก่อน โดยมีสาเหตุหลักมาจากจำนวนเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสารของสายการบินลูกค้าเพิ่มขึ้น การเพิ่มบริการใหม่ ๆ อาทิเช่น การให้บริการห้องรับรองพิเศษแก่ผู้โดยสารที่ถือบัตรเครดิตกับธนาคารที่ทำสัญญากับบริษัทฯ และการปรับค่าบริการด้านคลังสินค้า

ดอกเบี้ยรับ

ดอกเบี้ยรับ 711 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 526 ล้านบาท หรือร้อยละ 284.3 สาเหตุสำคัญเนื่องจากบริษัทฯ ได้รับดอกเบี้ยรับจากเงินประกันค่าเช่าซื้อเครื่องบิน (Security Deposit) ที่ครบกำหนด จำนวน 287 ล้านบาท และในปีนี้เป็นเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเฉลี่ยและอัตราดอกเบี้ยเงินฝากเฉลี่ยสูงกว่าปีก่อน ประกอบกับบริษัทฯ นำเงินสดดังกล่าวไปลงทุนระยะสั้นที่ให้ผลตอบแทนที่สูงขึ้น

รายได้อื่น

รายได้อื่น 2,634 ล้านบาท ลดลง 863 ล้านบาท หรือร้อยละ 24.7 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการที่บริษัทฯ รับรู้ค่าชดเชยจากการส่งมอบเครื่องบินล่าช้าต่ำกว่าปีก่อน 952 ล้านบาท และรายได้จากการรับรู้ค่าธรรมเนียมสนามบินที่เรียกเก็บจากผู้โดยสาร ที่สายการบินอื่นหรือประเทศที่บริษัทฯ ขนส่งผู้โดยสารไปไม่ได้เรียกเก็บมาเกินกว่า 3 ปี ต่ำกว่าปีก่อน 275 ล้านบาท และในปี 2554 บริษัทฯ ได้บันทึกรายได้ค่าสินไหมทดแทนจากเหตุอุทกภัยจำนวน 175

ล้านบาท ตามมูลค่าสุทธิทางบัญชีของสินทรัพย์ที่ได้รับความเสียหายจากเหตุอุทกภัย ซึ่งสินทรัพย์ดังกล่าวได้รับความคุ้มครองตามเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัย (รายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.35.1)

ค่าใช้จ่าย

ในปี 2554 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 202,259 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 34,646 ล้านบาท หรือร้อยละ 20.7 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	2554	2553	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	76,389	56,519	+19,870	+ 35.2
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	31,009	34,525	- 3,516	- 10.2
ค่าบริการการบิน	20,428	19,064	+ 1,364	+ 7.2
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	5,485	5,092	+ 393	+ 7.7
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	11,698	9,675	+ 2,023	+ 20.9
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	19,989	20,236	- 247	- 1.2
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	5,430	4,331	+ 1,099	+ 25.4
ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป	9,042	9,046	- 4	-
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	5,885	6,103	- 218	- 3.6
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	733	675	+ 58	+ 8.6
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์	940	318	+ 622	+ 195.6
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน	181	171	+ 10	+ 5.8
ค่าใช้จ่ายอื่น	7,149	6,056	+ 1,093	+ 18.0
ผลขาดทุน(กำไร)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	2,428	(9,106)	+11,534	+ 126.7
ต้นทุนทางการเงิน	5,656	5,166	+ 490	+ 9.5
ขาดทุนจากการไถ่ถอนหุ้นกู้	1	-	+ 1	-
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	(184)	(258)	+ 74	+ 28.7
รวมค่าใช้จ่าย	202,259	167,613	+34,646	+ 20.7

สรุปค่าใช้จ่ายที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญในปี 2554 ได้แก่

ค่าน้ำมันเครื่องบิน 76,389 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 19,870 ล้านบาท หรือร้อยละ 35.2 โดยมีสาเหตุหลักจากราคาน้ำมันเครื่องบินที่เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 38.7 และปริมาณการใช้น้ำมันเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.5 อันเป็นผลมาจากการเพิ่มปริมาณการผลิต ในขณะที่เงินเหรียญสหรัฐอ่อนค่าลงทำให้ค่าน้ำมันคิดเป็นเงินบาทลดลงบางส่วน รวมทั้งในปีนี้ บริษัทฯ มีรายรับชดเชยจากการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน 1,103 ล้านบาท สูงกว่าปี 2553 จำนวน 505 ล้านบาท หรือร้อยละ 84.4

ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายบุคลากร ผลประโยชน์พนักงาน ค่าตอบแทนผู้บริหาร และค่าตอบแทนกรรมการ มีจำนวนรวม 31,009 ล้านบาท ลดลง 3,516 ล้านบาท หรือร้อยละ 10.2 โดยมีสาเหตุหลักเนื่องจากในปีนี้บริษัทฯ งดจ่ายเงินรางวัลประจำปี ในขณะที่ปีก่อนจ่ายรวม 4,301 ล้านบาท ประกอบกับ

ในปี 2553 บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายโครงการ Golden Handshake และโครงการร่วมใจจากองค์กรรวม 2,263 ล้านบาท แต่ในปีนี้บริษัทฯ ไม่ได้ดำเนินการโครงการดังกล่าว ทั้งนี้ หากไม่รวมรายการดังกล่าว ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานสูงกว่าปีก่อน 3,048 ล้านบาท เนื่องจาก

- การขึ้นเงินเดือนประจำปีและการปรับเงินเดือนเพิ่มขึ้นสำหรับพนักงานที่มีเงินเดือนต่ำกว่า 50,000 บาท ตามมติคณะรัฐมนตรี
- ค่าล่วงเวลาเพิ่มขึ้นตามปริมาณการผลิต
- การจ่ายเงินรางวัลพิเศษ (Special Incentive) ให้พนักงานสำหรับผลการปฏิบัติงานปี 2553
- ค่าใช้จ่ายโครงการนักบินฝึกหัด
- การปรับเพิ่มผลประโยชน์พนักงานตามมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 19 โดยมีรายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.17
- การตั้งสำรองเงินช่วยเหลือพนักงานที่ประสบอุทกภัยจำนวน 6,000 ราย เป็นเงิน 400 ล้านบาท

ค่าบริการการบิน 20,428 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,364 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.2 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายเนื่องจากการเพิ่มปริมาณการผลิต ประกอบกับค่าใช้จ่ายในปีก่อนต่ำกว่าปกติเนื่องจากบริษัทฯ ได้รับส่วนลดค่าธรรมเนียมจากมาตรการการให้ความช่วยเหลือสายการบินและผู้ประกอบการของบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ในระหว่างเดือนมีนาคม-ธันวาคม 2553

ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน 11,698 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,023 ล้านบาท หรือร้อยละ 20.9 โดยมีสาเหตุหลักมาจากจำนวนเครื่องยนต์ที่ถึงกำหนดเข้าซ่อมมีจำนวนเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปีก่อน และปริมาณการผลิตเพิ่มขึ้น

ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ 5,430 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,099 ล้านบาท หรือร้อยละ 25.4 สาเหตุหลักเกิดจากการเช่าเครื่องบินโบอิง B777-300ER จาก Jet Airway จำนวน 3 ลำในเดือนพฤษภาคม 2553 และในปีนี้ได้เช่าเพิ่มอีก 2 ลำ ในเดือนกรกฎาคมและพฤศจิกายน 2554 ทำให้ค่าเช่าเครื่องบินเพิ่มขึ้นจากปีก่อน และค่าใช้จ่ายจากการเช่าพื้นที่ระวางขนส่งสินค้าบนเครื่องบินขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นจากปีก่อน

ค่าใช้จ่ายอื่น 7,149 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,093 ล้านบาท หรือร้อยละ 18.0 สาเหตุหลักเนื่องจากในปี 2553 บริษัทฯ ปรับลดประมาณการสำรองความเสียหายและค่าปรับจากกรณีละเมิดกฎหมายการป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม (Antitrust) เป็นจำนวน 1,783 ล้านบาท ส่วนในปีนี้ปรับลดลง 1,042 ล้านบาท คงเหลือสำรองไว้ 1,465 ล้านบาท (รายละเอียดเพิ่มเติมในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.16.7) และในปี 2554 บริษัทฯ ได้บันทึกค่าเสียหายจากเหตุอุทกภัยจำนวน 175 ล้านบาท ตามมูลค่าสุทธิทางบัญชีของสินทรัพย์ที่ได้รับความเสียหายจากเหตุอุทกภัย (รายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.35.1)

ผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 2,428 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการปรับยอดเงินผู้คงเหลือสกุลเงินและยูโรเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวด ในขณะที่ปีก่อนกำไร 9,106 ล้านบาท

ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม จำนวน 184 ล้านบาท ลดลง 74 ล้านบาท หรือร้อยละ 28.7 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการรับรู้ส่วนได้เสียจากเงินลงทุนในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด ลดลง

ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้

บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้จำนวน 2,245 ล้านบาท จากการบันทึกผลกระทบต่อภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจากการเปลี่ยนแปลงอัตราภาษีเงินได้นิติบุคคลจากร้อยละ 30 เป็นร้อยละ 23 สำหรับปี 2555 และร้อยละ 20 สำหรับปี 2556 เป็นต้นไป

ขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่

ขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 10,197 ล้านบาท คิดเป็นอัตราส่วนขาดทุนสุทธิร้อยละ 5.34 ในขณะที่ปี 2553 มีกำไรสุทธิ 14,744 ล้านบาท คิดเป็นอัตราส่วนกำไรสุทธิร้อยละ 8.16

3. คำอธิบายและวิเคราะห์ฐานะการเงิน

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวมทั้งสิ้น 274,445 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2553 จำนวน 22,113 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.5 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	31 ธ.ค. 2554		31 ธ.ค. 2553	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม
สินทรัพย์หมุนเวียน	59,294	21.6	78,577	26.5
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์				
เครื่องปั้นและเครื่องยนต์อะไหล่จ่ายล่วงหน้า	21,279	7.8	17,983	6.1
เครื่องปั้น	46,104	16.8	48,588	16.4
เครื่องปั้นภายใต้สัญญาเช่า	112,051	40.8	115,621	39.0
อุปกรณ์การปั้นหมุนเวียน	10,367	3.8	9,593	3.2
งานระหว่างทำ	2,838	1.0	311	0.1
ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุง	7,463	2.7	7,987	2.7
เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	4,893	1.8	6,035	2.0
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	204,995	74.7	206,118	69.5
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ	10,156	3.7	11,863	4.0
รวมสินทรัพย์	274,445	100.0	296,558	100.0

สินทรัพย์หมุนเวียนของบริษัทฯ มีจำนวน 59,294 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 21.6 ของสินทรัพย์รวม ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 จำนวน 19,283 ล้านบาท หรือร้อยละ 24.5 สาเหตุสำคัญเนื่องจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 มีจำนวน 16,666 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 จำนวน 21,014 ล้านบาท จากการจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว หุ้นกู้ ดอกเบี้ยเงินกู้ยืม และเงินปันผลจ่าย รวมทั้งการจ่ายเงินล่วงหน้าค่าเครื่องปั้น เครื่องยนต์ และจ่ายซื้อสินทรัพย์ถาวรอื่น มากกว่าเงินสดสุทธิที่ได้มาจากการดำเนินงาน และเงินสดรับจากการออกหุ้นกู้และเงินกู้ยืมระยะยาว

ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ มีจำนวนรวม 204,995 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 74.7 ของสินทรัพย์รวม ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 จำนวน 1,123 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.5 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- เครื่องบินและเครื่องบินอะไหล่จ่ายล่วงหน้าเพิ่มขึ้น 3,296 ล้านบาท จากการจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องบิน A320-200 5 ลำ A330-300 5 ลำ A350-900 XWB 4 ลำ A380-800 6 ลำ B777-300ER 6 ลำ และเครื่องบินและอุปกรณ์ตกแต่งเครื่องบิน ซึ่งคาดว่าจะรับมอบในปี 2555-2560

- เครื่องบินและเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าลดลงรวม 6,054 ล้านบาท เนื่องจากค่าเสื่อมราคาของเครื่องบินมีจำนวนมากกว่ามูลค่าของเครื่องบิน A330-300 ที่บริษัทฯ ได้รับมอบเพิ่ม 7 ลำในปี

- งานระหว่างทำเพิ่มขึ้น 2,527 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นค่าใช้จ่ายในการออกแบบและอะไหล่สำหรับโครงการปรับปรุงผลิตภัณฑ์ในห้องโดยสารของเครื่องบิน B747-400 จำนวน 8 ลำ B777-200 จำนวน 8 ลำ และค่าใช้จ่ายในการดัดแปลงเครื่องบิน B747-400 เป็นเครื่องบินขนส่งสินค้า จำนวน 2 ลำ ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2555

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ มีจำนวน 10,156 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 3.7 ของสินทรัพย์รวม ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 จำนวน 1,707 ล้านบาท หรือร้อยละ 14.4 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการปรับลดสินทรัพย์ถาวรที่ได้รับจากการตัดบัญชี ตามพระราชกฤษฎีกา เรื่องการลดอัตราภาษีเงินได้นิติบุคคล (รายละเอียดในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.9 - 6.10)

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 หนี้สินรวมของบริษัทฯ เท่ากับ 211,010 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 จำนวน 9,166 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.2 โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	31 ธ.ค. 2554		31 ธ.ค. 2553	
	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของหนี้สินรวม
หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี)	51,804	24.6	57,581	26.2
หนี้สินระยะยาว				
หุ้นกู้	27,797	13.2	29,335	13.3
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	57,895	27.4	64,327	29.2
เงินกู้ยืมระยะยาว	56,607	26.8	52,618	23.9
รวมหนี้สินระยะยาว	142,299	67.4	146,280	66.4
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	10,632	5.0	9,326	4.2
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	6,275	3.0	6,989	3.2
รวมหนี้สิน	211,010	100.0	220,176	100.0

หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 มีจำนวน 51,804 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 24.6 ของหนี้สินรวม ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 จำนวน 5,777 ล้านบาท หรือร้อยละ 10.0 สาเหตุหลักเนื่องจากค่าใช้จ่ายค้างจ่ายลดลง 4,939 ล้านบาท และรายรับขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้ลดลง 1,044 ล้านบาท

หนี้สินระยะยาว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 มีจำนวน 142,299 ล้านบาท (รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีจำนวน 18,872 ล้านบาท) หรือคิดเป็นร้อยละ 67.4 ของหนี้สินรวม ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553

จำนวน 3,981 ล้านบาท โดยในปี 2554 นอกจากการชำระคืนเงินกู้ที่ครบกำหนดแล้ว บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้ก่อนกำหนดจำนวน 6,308 ล้านบาท โดยในจำนวนนี้บริษัทฯ ได้กู้เงินระยะยาว 1,500 ล้านบาท มาชำระคืน เพื่อยืดอายุหนี้และลดภาระดอกเบี้ย รวมทั้งได้ออกหุ้นกู้ใหม่จำนวน 10,000 ล้านบาท เพื่อชำระคืนหุ้นกู้ที่ครบกำหนด 11,538 ล้านบาท

ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 มีจำนวน 10,632 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 5.0 ของหนี้สินรวม เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 จำนวน 1,306 ล้านบาท หรือร้อยละ 14.0 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการรับรู้ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานของปี 2554 โดยมีรายละเอียดเรื่องภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.17

หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ๆ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 มีจำนวน 6,275 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 3.0 ของหนี้สินรวม ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 จำนวน 714 ล้านบาท หรือร้อยละ 10.2 โดยมีสาเหตุหลักมาจากประมาณการหนี้สินระยะยาวลดลง 1,030 ล้านบาท จากการปรับลดสำรองความเสียหายและค่าปรับจากกรณีคดีละเมิดกฎหมายการป้องกันการค้าที่ไม่เป็นธรรม อย่างไรก็ตาม เงินกองทุนบำเหน็จพนักงานเพิ่มขึ้น 190 ล้านบาท หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเพิ่มขึ้น 56 ล้านบาท และหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น 71 ล้านบาท

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ มีจำนวน 63,435 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2553 จำนวน 12,947 ล้านบาท เป็นผลมาจากบริษัทฯ ขาดทุนสุทธิในปี 2554 และการจ่ายเงินปันผลสำหรับผลการดำเนินงานประจำปี 2553

4. สภาพคล่องทางการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเท่ากับ 16,666 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 จำนวน 21,014 ล้านบาท หรือร้อยละ 55.8 สรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	2554	2553
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	9,167	28,268
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(11,030)	(8,872)
เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมจัดหาเงิน	(19,238)	3,979
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนของเงินสด และเงินฝากธนาคาร	87	5
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง)	(21,014)	23,380

เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน

เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานของบริษัทฯ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 มีจำนวน 9,167 ล้านบาท ลดลง 19,101 ล้านบาท สาเหตุสำคัญเนื่องจากบริษัทฯ ขาดทุนสุทธิ ทำให้กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงานลดลง 13,906 ล้านบาท หนี้สินดำเนินงานลดลง 12,316 ล้านบาท สินทรัพย์ดำเนินงานลดลง 6,183 ล้านบาท และจ่ายภาษีเงินได้ลดลง 938 ล้านบาท

เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน

เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนในปี 2554 มีจำนวน 11,030 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 2,158 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็นการจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องบิน เครื่องยนต์ และค่าอุปกรณ์ตกแต่งเครื่องบิน การจ่ายซื้ออะไหล่เครื่องบินหมุนเวียน ค่าใช้จ่ายในการออกแบบและอะไหล่สำหรับโครงการปรับปรุงผลิตภัณฑ์ในห้องโดยสารของเครื่องบิน B747-400 และ B777-200 และค่าใช้จ่ายในการดัดแปลงเครื่องบิน B747-400 จำนวน 2 ลำ เป็นเครื่องบินขนส่งสินค้า

เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมจัดหาเงิน

เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินในปี 2554 มีจำนวน 19,238 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 23,217 ล้านบาท โดยเงินสดสุทธิใช้ไปในปี 2554 ประกอบด้วยการชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวและหุ้นกู้รวม 29,463 ล้านบาท การจ่ายดอกเบี้ยเงินกู้ยืม 5,770 ล้านบาท และจ่ายเงินปันผล 2,805 ล้านบาท โดยมีเงินสดรับจากหุ้นกู้และเงินกู้ยืมระยะยาวรวม 18,800 ล้านบาท

5. รายจ่ายลงทุน

บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุนก่อนหักเงินสดรับจากสัญญาเช่าทางการเงิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 เป็นเงิน 16,338 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปี 2553 จำนวน 2,730 ล้านบาท หรือร้อยละ 20.1 ส่วนใหญ่เป็นการชำระเงินเพื่อจัดหาเครื่องบินใหม่ ซึ่งจะรับมอบระหว่างปี 2555-2560 การจัดหาอุปกรณ์การบินหมุนเวียน โครงการปรับปรุงผลิตภัณฑ์ในห้องโดยสารเครื่องบิน และค่าใช้จ่ายในการดัดแปลงเครื่องบิน B747-400 เป็นเครื่องบินขนส่งสินค้า เป็นจำนวนเงินรวม 15,638 ล้านบาท

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ธ.ค.	
	2554	2553
เครื่องบินและอุปกรณ์การบิน	15,638	13,235
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	700	373
รวม	16,338	13,608

6. อัตราส่วนทางการเงิน

		2554	2553
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)			
อัตราส่วนสภาพคล่อง ⁽¹⁾	เท่า	2.19	2.47
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)			
อัตรากำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	ร้อยละ	(1.46)	4.34
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิ	ร้อยละ	(5.34)	8.16
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	(14.59)	23.84
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	(3.57)	5.17
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)			
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)	เท่า	2.24	1.92
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย ⁽²⁾	เท่า	3.04	5.43

หมายเหตุ: (1) อัตราส่วนสภาพคล่อง เท่ากับ สินทรัพย์หมุนเวียน / หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี และรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้)

(2) อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย เท่ากับ EBITDA / ดอกเบี้ยจ่าย

(3) ข้อมูลอัตราส่วนทางการเงินของปี 2553 ที่นำมาเปรียบเทียบ ได้ปรับผลกระทบที่เกิดจากการนำมาตราฐานบัญชีที่ออกมาใหม่ มาใช้แล้ว

รายละเอียดเรื่องนโยบายบัญชีที่สำคัญ สิทธิและประโยชน์ภายใต้การส่งเสริมการลงทุน ความเสี่ยงทางการตลาด และสัญญาและภาระผูกพัน อยู่ในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 5 ข้อ 6.26 ข้อ 6.32 และข้อ 6.34 ตามลำดับ