

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับไตรมาส 1 ปี 2556 สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2556 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

1. บทสรุปผู้บริหาร

ภาวะเศรษฐกิจโลกในปี 2556 มีแนวโน้มขยายตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไป ถึงแม้เศรษฐกิจยุโรปยังอ่อนแอต่อเนื่อง แต่เศรษฐกิจเอเชียเติบโตได้ดี ประกอบกับเศรษฐกิจสหรัฐอเมริกามีแนวโน้มฟื้นตัวดีขึ้น สำหรับอุตสาหกรรมการบินในไตรมาส 1 ยังคงมีการเติบโต เนื่องจากการเติบโตของการขนส่งผู้โดยสารและเริ่มมีสัญญาณการฟื้นตัวของการบินขนส่งสินค้าทางอากาศ อย่างไรก็ตาม ความต้องการขนส่งสินค้าทางอากาศของสายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกยังคงได้รับผลกระทบจากเศรษฐกิจที่ชะลอตัวในประเทศที่เป็นตลาดส่งออกสำคัญ และกลุ่มประเทศยุโรป (Eurozone) ซึ่งเป็นตลาดหลักในการนำเข้าสู่สินค้าที่ขนส่งทางอากาศ

ท่ามกลางการแข่งขันที่รุนแรงของธุรกิจการบิน บริษัทฯ ได้ดำเนินตามกลยุทธ์ธุรกิจอย่างต่อเนื่อง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ให้มีชื่อเสียงที่ดีและเป็นที่ยอมรับของลูกค้า สามารถสร้างกำไรในระดับที่เหมาะสม และเสริมสร้างความยั่งยืนให้กับองค์กรในระยะยาวโดยการเป็นกลุ่มธุรกิจการบินชั้นนำในภูมิภาคเอเชีย

ในไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทฯ ยังคงมุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพของฝูงบินอย่างต่อเนื่องด้วยการรับเครื่องบินใหม่ 5 ลำ เพื่อทดแทนเครื่องบินเก่าที่ปลดระวาง ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.5 ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.7 และมีอัตราการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) อยู่ในเกณฑ์ดี โดยมีอัตราเฉลี่ยร้อยละ 79.8 เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนซึ่งเฉลี่ยร้อยละ 78.2 ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินกลยุทธ์กลุ่มธุรกิจองค์กร (Corporate Portfolio Strategy) ในส่วนของกลุ่มธุรกิจสายการบิน (Airline Portfolio) ต่อเนื่อง โดยได้ขยายเส้นทางบินระหว่างประเทศของการบินไทยสมายล์เพิ่มขึ้นได้แก่ กรุงเทพฯ-มันทะเลย์ กรุงเทพฯ-อาห์เมดบาด ตั้งแต่วันที่ 31 มีนาคม 2556 และมีแผนที่จะเปิดเส้นทางภูเก็ต-นิวเดลี ภูเก็ต-มুমไบ และภูเก็ต-กัวลาลัมเปอร์ ตั้งแต่ต้นเดือนเมษายน 2556 เป็นต้นไปอีกด้วย

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังคงให้ความสำคัญกับการบริหารความเสี่ยงขององค์กร โดยการจัดทำประกันความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันในเชิงรุก เพื่อให้ราคาน้ำมันอยู่ในกรอบที่ประมาณการไว้ การบริหารความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ โดยจัดให้รายจ่ายเป็นสกุลเดียวกับรายได้ให้มากที่สุด (Natural Hedging) อย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ในส่วนของค่าเงินบาทที่แข็งค่าอย่างรวดเร็วในไตรมาส 1 ของปี 2556 บริษัทฯ มีนโยบายขยายสัดส่วนรายได้ที่เป็นเงินบาทเพิ่มขึ้นเพื่อสร้างสมดุล และลดผลกระทบที่เกิดจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนอีกทางหนึ่ง รวมทั้งพิจารณาการกู้เงินพร้อมกับปรับโครงสร้างเงินกู้ให้มีสกุลเงินสอดคล้องกับเงินสดสุทธิจากการดำเนินงาน

ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในไตรมาส 1 ปี 2556 มีกำไรจากการดำเนินงาน (Operating Profit) 4,443 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 180 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.9 เนื่องจากการเติบโตของรายได้มีอัตราต่ำกว่าค่าใช้จ่าย มีสาเหตุสำคัญจากรายได้ค่าระวางขนส่งลดลง ขณะที่ค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นเนื่องจากการขยายการผลิต และการจ่ายเงินพิเศษและสำรองเงินรางวัลประจำปีพนักงาน ถึงแม้ว่าเมื่อรวมผลจากการเปลี่ยนแปลงประมาณการอายุการใช้งานเครื่องบินจาก 15 ปีเป็น 20 ปี นอกจากนี้ ยังมีการปรับค้อยค่าเครื่องบินรอการขายจำนวน 2,260 ล้านบาท เป็นผลให้กำไรก่อนกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนและภาษีเงินได้ มีจำนวน 1,903 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 3,011 ล้านบาท หรือร้อยละ 61.3

ในไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรสุทธิ จำนวน 8,295 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 3,054 ล้านบาท หรือร้อยละ 58.3 โดยมีอัตรากำไรสุทธิต่อรายได้จากการขายและการให้บริการร้อยละ 14.8 เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนซึ่งมีอัตราร้อยละ 9.7

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานไตรมาส 1 ปี 2556

งบการเงินรวมของไตรมาส 1 ปี 2556 ไม่รวมบริษัท สายการบินบิแนกแอร์ จำกัด เป็นบริษัทย่อย เนื่องจากมีการแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัทชุดใหม่ ซึ่งมีจำนวนกรรมการเพิ่มขึ้น ตั้งแต่วันที่ 18 มกราคม 2556 ทำให้บริษัทฯ ไม่มีอำนาจควบคุมผ่านคณะกรรมการบริษัท สายการบินบิแนกแอร์ จำกัด เหมือนปีก่อน

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance)

หน่วย : ล้านบาท	งบการเงินรวม				งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	2556	2555	เปลี่ยนแปลง		2556	2555	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%			ล้านบาท	%
รายได้จากการขายหรือการให้บริการ	56,013	53,999	+ 2,014	+ 3.7	55,918	52,204	+ 3,714	+ 7.1
หัก ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	51,570	49,376	+ 2,194	+ 4.4	51,531	47,625	+ 3,906	+ 8.2
กำไรจากการดำเนินงาน	4,443	4,623	- 180	- 3.9	4,387	4,579	- 192	- 4.2
บวก รายได้อื่น	1,129	2,090	- 961	- 46.0	952	484	+ 468	+ 96.7
หัก ค่าใช้จ่ายอื่น	2,260	318	+ 1,942	+ 610.7	2,609	410	+ 2,199	+ 536.3
หัก ต้นทุนทางการเงิน	1,409	1,481	- 72	- 4.9	1,409	1,481	- 72	- 4.9
กำไรก่อนอัตราแลกเปลี่ยนฯ และภาษีเงินได้	1,903	4,914	- 3,011	- 61.3	1,321	3,172	- 1,851	- 58.4
บวก กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน								
เงินตราต่างประเทศ	6,129	527	+ 5,602	-	6,132	528	+ 5,604	-
กำไรก่อนดอกเบี้ยและภาษีเงินได้	9,441	6,922	+ 2,519	+ 36.4	8,862	5,181	+ 3,681	+ 71.0
กำไรสุทธิ	8,295	5,241	+ 3,054	+ 58.3	7,731	3,517	+ 4,214	+ 119.8
กำไรสุทธิตัวที่เป็นของบริษัทใหญ่	8,283	5,224	+ 3,059	+ 58.6	7,731	3,517	+ 4,214	+ 119.8
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	3.79	2.39	+ 1.40	+ 58.6	3.54	1.61	+ 1.93	+ 119.8
EBITDAR (ล้านบาท)	10,266	10,966	- 700	- 6.4	10,208	10,717	- 509	- 4.7
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน (%)	7.9	8.6	- 0.7	- 0.7	7.8	8.8	- 1.0	- 1.0
EBITDAR Margin (%)	18.3	20.3	- 2.0	- 2.0	18.3	20.5	- 2.2	- 2.2
อัตรากำไรสุทธิต่อรายได้จากการขายหรือการให้บริการ (%)	14.8	9.7	+ 5.1	+ 5.1	13.8	6.7	+ 7.1	+ 7.1

ไตรมาส 1 ของปี 2556 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรจากการดำเนินงาน 4,443 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 180 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.9 เนื่องจากกำไรจากการดำเนินงานเฉพาะกิจการลดลง 192 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.2 เนื่องจากรายได้จากการขายและการให้บริการเฉพาะกิจการเพิ่มขึ้น 3,714 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.1 โดยมีรายได้

จากค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกินเพิ่มขึ้น 4,412 ล้านบาท หรือร้อยละ 10.2 แต่รายได้ค่าระวางขนส่งลดลง 649 ล้านบาท หรือร้อยละ 10.0 ส่วนค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเฉพาะกิจการเพิ่มขึ้น 3,906 ล้านบาท หรือร้อยละ 8.2 เนื่องจากการขยายการผลิต และการจ่ายเงินเพิ่มพิเศษและสำรองเงินรางวัลประจำปีพนักงาน ถึงแม้ค่าเสื่อมราคา ลดลงจากการเปลี่ยนแปลงประมาณการอายุการใช้งานเครื่องบินจาก 15 ปีเป็น 20 ปี กำไรก่อนกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนและภาษีเงินได้ 1,903 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 3,011 ล้านบาท หรือร้อยละ 61.3 เนื่องจากกำไรก่อนกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนและภาษีเงินได้เฉพาะกิจการลดลง 1,851 ล้านบาท หรือร้อยละ 58.4 จากการปรับด้อยค่าเครื่องบินรอการขาย 2,260 ล้านบาท และในปีก่อนมีกำไรจากการซื้อธุรกิจ 1,584 ล้านบาท

ในไตรมาสนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 6,129 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 5,602 ล้านบาท เป็นผลให้บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรสุทธิ 8,295 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 3,054 ล้านบาท หรือร้อยละ 58.3 โดยเป็นกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 8,283 ล้านบาท คิดเป็นกำไรต่อหุ้น 3.79 บาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนซึ่งมีกำไรต่อหุ้น 2.39 บาท

กำไรจากการดำเนินงานก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่าย และค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ (EBITDAR) เท่ากับ 10,266 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 700 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.4 โดยมี EBITDAR Margin ร้อยละ 18.3 ลดลงจากปีก่อนที่เท่ากับร้อยละ 20.3

ตารางแสดงข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ (Operating Performance)

เฉพาะ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	ม.ค.-มี.ค.		อัตรา เปลี่ยนแปลง	
	2556	2555		
ปริมาณการผลิตรวม	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	3,153	2,992	+5.4%
ปริมาณการขนส่งรวม	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	2,182	2,082	+4.8%
อัตราส่วนการบรรทุก	(%)	69.2	69.6	-0.4
รายได้รวมทั้งระบบเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-กม.)	24.31	23.91	+1.7%
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	5.69	5.16	+10.3%
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	21,051	19,953	+5.5%
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	16,802	15,605	+7.7%
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	79.8	78.2	+1.6
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-ก.ม.)	2.79	2.75	+1.5%
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	1,258	1,196	+5.2%
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	641	651	-1.5%
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	50.9	54.4	-3.5
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	165,759	170,625	-2.9%
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-กม.)	9.16	10.02	-8.6%
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	95,926	91,680	+4.6%
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	11.2	11.7	-4.3%
จำนวนเที่ยวบิน	(เที่ยวบิน)	24,210	22,501	+7.6%

รายได้

ในไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทฯ มีรายได้ (ไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ) รวม 57,142 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1,053 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.9 โดยในไตรมาส 1 ปีก่อนได้รวมรายได้ของบริษัท สายการบินบีนนเกอร์ จำกัด จำนวน 1,873 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดของรายได้ ดังนี้

	งบการเงินรวม						งบเฉพาะกิจการ			
	ม.ค.-มี.ค.		ม.ค.-มี.ค.		เปลี่ยนแปลง		ม.ค.-มี.ค.		เปลี่ยนแปลง	
	2556	%ของ รายได้ รวม	2555	%ของ รายได้ รวม	ล้านบาท	%	2556	2555	ล้านบาท	%
รายได้จากกิจการขนส่ง										
ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	47,552	83.2	44,957	80.2	+2,595	+5.8	47,552	43,140	+4,412	+10.2
ค่าธรรมเนียมขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	6,071	10.6	6,723	12.0	-652	-9.7	6,071	6,721	-650	-9.7
รวมรายได้จากกิจการขนส่ง	53,623	93.8	51,680	92.2	+1,943	+3.8	53,623	49,861	+3,762	+7.5
รายได้จากหน่วยธุรกิจ	1,841	3.2	1,865	3.3	-24	-1.3	1,841	1,865	-24	-1.3
รายได้จากกิจการอื่นๆ	549	1.0	454	0.8	+95	+20.9	454	478	-24	-5.0
รวมรายได้จากการขายหรือการให้บริการ										
ให้บริการ	56,013	98.0	53,999	96.3	+2,014	+3.7	55,918	52,204	+3,714	+7.1
ดอกเบี้ยรับ	119	0.2	119	0.2	-	-	118	105	+13	+12.4
รายได้อื่น	712	1.3	387	0.7	+325	+84.0	834	379	+455	+120.0
กำไรจากการซื้อธุรกิจ	-	-	1,584	2.8	-1,584	-100.0	-	-	-	-
กำไรจากการเปลี่ยนสภาพ										
เงินลงทุน	298	0.5	-	-	+298	-	-	-	-	-
รวมรายได้	57,142	100.0	56,089	100.0	+1,053	+1.9	56,870	52,688	+4,182	+7.9

รายได้จากกิจการขนส่ง ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 93.8 ของรายได้รวม มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 53,623 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาส 1 ปีก่อน 1,943 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.8 โดยในไตรมาส 1 ปีก่อนได้รวมรายได้จากกิจการขนส่งของบริษัท สายการบินบีนนเกอร์ จำกัด จำนวน 1,816 ล้านบาท

- **รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน**

รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน 47,552 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,595 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.8 ประกอบด้วย

- รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินเฉพาะกิจการเพิ่มขึ้น 4,412 ล้านบาท หรือร้อยละ 10.2 เป็นผลมาจากปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger - Kilometer : RPK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.7 และรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) เพิ่มขึ้น 0.04 บาท หรือร้อยละ 1.5 ซึ่งเป็นผลมาจากในไตรมาส 1 ปีก่อน บริษัทฯ ได้จัดรายการส่งเสริมการขายเพื่อดึงนักท่องเที่ยวกลับมาเที่ยวประเทศไทยหลังเหตุการณ์มหาอุทกภัย อย่างไรก็ตาม ผลจากการแข็งค่าเงินบาท ทำให้รายได้ต่อหน่วยเมื่อคิดเป็นเงินบาทแล้วลดลงประมาณ 0.15 บาท เมื่อเทียบกับอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในช่วงเวลาเดียวกับปีก่อน

- ในไตรมาส 1 ปี 2555 มีรายได้จากค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกินของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด 1,814 ล้านบาท

- **รายได้ค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์**

รายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์ 6,071 ล้านบาท ลดลง 652 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.7 สาเหตุสำคัญเนื่องจากเศรษฐกิจโลกชะลอตัว เป็นผลให้เกิดการแข่งขันอย่างรุนแรงในการแย่งส่วนแบ่งการตลาดทั้งในระหว่างขนส่งสินค้า ทั้งทางทะเล ทางบก และทางอากาศ และระหว่างสายการบิน ทำให้ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) ลดลงร้อยละ 1.5 และเป็นผลทำให้รายได้จากพัสดุภัณฑ์ต่อหน่วยโดยเฉลี่ย (รวมค่าธรรมเนียมขดเชยน้ำมันและค่าประกันภัย) ลดลง 0.86 บาท หรือร้อยละ 8.6 อย่างไรก็ตาม การที่รายได้ต่อหน่วยลดลง นอกจากเป็นผลมาจากการแข่งขันที่รุนแรงแล้ว ยังเป็นผลมาจากการแข็งค่าของเงินบาทด้วย

- **รายได้จากหน่วยธุรกิจ** มีจำนวน 1,841 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาส 1 ปีก่อน 24 ล้านบาท เป็นผลมาจากรายได้จากการให้บริการคลังสินค้าและจัดการขนส่งสินค้าให้ลูกค้าลดลง จากการที่ธุรกิจการขนส่งสินค้าทางอากาศถูกผลกระทบตามที่กล่าวมาข้างต้น อย่างไรก็ตาม รายได้จากหน่วยธุรกิจการให้บริการลูกค้าภาคพื้นและอุปกรณ์ภาคพื้น ยังคงเพิ่มขึ้น

- **รายได้จากกิจการอื่น ๆ** มีจำนวน 549 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาส 1 ปีก่อนจำนวน 95 ล้านบาท เนื่องจากไตรมาสนี้ได้รวมรายได้จากการให้เช่าเครื่องบินแก่ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด จำนวน 43 ล้านบาท

- **รายได้อื่น** ประกอบด้วย

- ดอกเบี้ยรับ 119 ล้านบาท เท่ากับไตรมาส 1 ปีก่อน
- กำไรจากการเปลี่ยนสภาพเงินลงทุน 298 ล้านบาท เป็นกำไรที่เกิดจากการแปรสภาพบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด จากบริษัทย่อยเป็นบริษัทร่วม

- รายได้อื่น ๆ 712 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 325 ล้านบาท มีสาเหตุหลักจากรับรายได้ค่าปรับจากการที่ผู้ผลิตส่งมอบเครื่องบินล่าช้าจำนวน 206 ล้านบาท รายได้จากการให้บริการอื่นของฝ่ายซ่อมบำรุงอากาศยานสูงกว่าปีก่อน 103 ล้านบาท และการรับรู้ค่าธรรมเนียมสนามบินที่เรียกเก็บจากผู้โดยสาร แต่สายการบินอื่นหรือประเทศที่บริษัทฯ ขนส่งผู้โดยสารไปไม่ได้เรียกเก็บมาเกินกว่า 3 ปี สูงกว่าปีก่อน 79 ล้านบาท

ค่าใช้จ่าย

ในไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวม 55,239 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4,064 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.9 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม						งบเฉพาะกิจการ			
	ม.ค.-มี.ค.		ม.ค.-มี.ค.		เปลี่ยนแปลง		ม.ค.-มี.ค.		เปลี่ยนแปลง	
	2556	%ของ ค่าใช้จ่าย	2555	%ของ ค่าใช้จ่าย	ล้านบาท	%	2556	2555	ล้านบาท	%
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน										
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	20,314	36.8	20,326	39.7	-12	-0.1	20,314	19,634	+680	+3.5
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	8,381	15.2	7,095	13.9	+1,286	+18.1	8,381	6,978	+1,403	+20.1
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	4,779	8.6	5,158	10.1	-379	-7.3	4,777	5,134	-357	-7.0
ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น	18,096	32.8	16,797	32.8	+1,299	+7.7	18,059	15,879	+2,180	+13.7
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	51,570	93.4	49,376	96.5	+2,194	+4.4	51,531	47,625	+3,906	+8.2
ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของ										
สินทรัพย์และเครื่องบิน	2,368	4.3	200	0.4	+2,168	-	2,368	200	+2,168	-
ต้นทุนทางการเงิน	1,409	2.5	1,481	2.9	-72	-4.9	1,409	1,481	-72	-4.9
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนใน										
บริษัทร่วม	(349)	(0.6)	(93)	(0.2)	-256	-275.3	-	-	-	-
ค่าใช้จ่ายอื่นๆ	241	0.4	211	0.4	+30	+14.2	241	210	+31	+14.8
รวมค่าใช้จ่าย	55,239	100.0	51,175	100.0	+4,064	+7.9	55,549	49,516	+6,033	+12.2

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน 51,570 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,194 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.4 โดยมีค่าใช้จ่ายที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่

ค่าน้ำมันเครื่องบิน 20,314 ล้านบาท ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 36.8 ของค่าใช้จ่ายรวม ลดลง 12 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.1 ประกอบด้วย

- ค่าน้ำมันเครื่องบินเฉพาะกิจการ เพิ่มขึ้น 680 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.5 เนื่องจากทั้งปริมาณการใช้น้ำมันเครื่องบินและราคาเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.3 และ 0.3 ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม ผลจากการแข็งค่าของเงินบาททำให้ค่าน้ำมันเมื่อคิดเป็นเงินบาทลดลง นอกจากนี้ จากการดำเนินการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ ทำให้สามารถลดภาระค่าน้ำมันลงได้อีกเป็นเงิน 689 ล้านบาท

- ในไตรมาส 1 ปี 2555 มีค่าน้ำมันเครื่องบินของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด 692 ล้านบาท

ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายบุคลากร ผลประโยชน์พนักงาน ค่าตอบแทนผู้บริหาร และค่าตอบแทนกรรมการ มีจำนวนรวม 8,381 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,286 ล้านบาท หรือร้อยละ 18.1 ประกอบด้วย

- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานเฉพาะกิจการ เพิ่มขึ้น 1,403 ล้านบาท หรือร้อยละ 20.1 สาเหตุหลักเนื่องจากการปรับขึ้นเงินเดือนประจำปี การปรับขึ้นค่าใบอนุญาตประกอบวิชาชีพ (License) ของฝ่ายช่างให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล ประกอบกับในปีนี้บริษัทฯ ได้กระจายการตั้งสำรองเงินรางวัลประจำปีเป็นรายเดือน ในขณะที่ปีก่อนตั้งไว้ในเดือนธันวาคม และบันทึกเงินเพิ่มพิเศษสำหรับผลการดำเนินงานปี 2555 ไว้ในไตรมาสที่ 4 ในขณะที่ปีก่อนบันทึกไว้ในไตรมาส 4

- ในไตรมาส 1 ปี 2555 มีค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด 119 ล้านบาท

ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย 4,779 ล้านบาท ลดลง 379 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.3 เป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงการประมาณการอายุการใช้งานของเครื่องบินและเครื่องยนต์ จาก 15 ปีเป็น 20 ปี ทำให้ค่าเสื่อมราคาลดลง 684 ล้านบาท

ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น ประกอบด้วยค่าบริการการบิน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและการโฆษณา ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย และค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น ๆ รวม 18,096 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,299 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.7 ส่วนใหญ่เป็นผลมาจากค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับปริมาณการผลิตและปริมาณการขนส่งซึ่งในไตรมาสที่สูงกว่าไตรมาส 1 ปีก่อน

ขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบินและสินทรัพย์ 2,368 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,168 ล้านบาท สาเหตุหลักเนื่องจากการบันทึกรับรู้การขาดทุนจากมูลค่าสุทธิทางบัญชีของเครื่องบิน A300-600 จำนวน 2 ลำ และ A340-500 จำนวน 4 ลำ ที่ปลดระวางรอการขาย สูงกว่ามูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขาย เป็นเงิน 2,260 ล้านบาท

ต้นทุนทางการเงิน 1,409 ล้านบาท ลดลง 72 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.9 เป็นผลจากอัตราดอกเบี้ยลดลง ประกอบกับการแข็งค่าของเงินบาททำให้ดอกเบี้ยจ่ายซึ่งส่วนใหญ่เป็นเงินตราต่างประเทศเมื่อคำนวณเป็นเงินบาทมีจำนวนลดลง ถึงแม้หนี้สินระยะยาว (หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน เงินกู้ยืมระยะยาว และหุ้นกู้) ณ สิ้นไตรมาส 1 เพิ่มขึ้นจากไตรมาส 1 ปีก่อน 11,400 ล้านบาท

ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม 349 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 256 ล้านบาท เป็นผลมาจากการรับรู้รายได้จากเงินลงทุนจากบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด 208 ล้านบาท และบริษัท โรงแรมรอยัลล่อคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) 33 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน ซึ่งรับรู้เป็นค่าใช้จ่าย 13 ล้านบาท

กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 6,129 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realize FX Gain) 1,066 ล้านบาท ซึ่งส่วนหนึ่งเกิดจากการบริหารจัดการเพื่อลดผลกระทบจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน และกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealize FX Gain) 5,063 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการปรับยอดเงินกู้คงเหลือเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวดแล้ว

3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

รายจ่ายลงทุน

ในไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 11,001 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปี 2555 จำนวน 5,806 ล้านบาท หรือร้อยละ 111.8 โดยส่วนใหญ่เป็นการลงทุนเพื่อจัดหาเครื่องบินใหม่ 7,347 ล้านบาท ประกอบด้วยเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน A330-300 รับมอบเมื่อวันที่ 16 มกราคม 2556 A380-800 รับมอบเมื่อวันที่ 21 มีนาคม 2556 และการจ่ายเงินล่วงหน้าสำหรับเครื่องบินและเครื่องยนต์ใหม่เป็นเงิน 1,662 ล้านบาท สำหรับเครื่องบินที่จะรับมอบระหว่างปี 2556 - 2561 และยังสามารถลงทุนในการจัดหาอุปกรณ์การบินสำหรับทั้งเครื่องบินในฝูงบินปัจจุบันและเครื่องบินที่จัดหาใหม่ รวมทั้งโครงการปรับปรุงผลิตภัณฑ์ในห้องโดยสารเครื่องบิน B777-200 และ

B747-400 รวม 7 ลำ (โครงการต่อเนื่องระหว่างปี 2554-2556) รวมเป็นเงิน 1,603 ล้านบาท และสินทรัพย์ถาวรอื่น ๆ อีกเป็นเงิน 389 ล้านบาท

ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มี.ค.	
	2556	2555
เครื่องบิน	10,612	4,958
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	389	237
รวม	11,001	5,195

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้จัดหาเงินทุนเพื่อชำระค่าเครื่องบินใหม่ 2 ลำที่รับมอบในไตรมาสนี้ โดยจัดหาเงินกู้ระยะยาวด้วยวิธีการเช่าซื้อในสกุลยูโร โดยใช้เครื่องบินเป็นหลักประกัน และในส่วนของเครื่องบิน A380-800 ได้รับการสนับสนุนการค้ำประกันเงินกู้จาก European Export Credit Agencies (ECAs) ด้วย ส่วนการลงทุนอื่น ๆ บริษัทฯ จ่ายจากเงินสดจากการดำเนินงานซึ่งในงวดนี้มีจำนวนทั้งสิ้น 7,559 ล้านบาท สูงกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 2,453 ล้านบาท รวมทั้งเงินสดที่บริษัทฯ ได้รับคืนจากการจ่ายค่าเครื่องบินและเครื่องยนต์ล่วงหน้า การขายเครื่องบินที่ปลดระวาง 2 ลำ และการขายสินทรัพย์อื่น ๆ ที่ไม่มีความต้องการใช้งานแล้ว โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	7,559	5,106	7,526	5,014
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(2,475)	(2,561)	(2,378)	(2,843)
เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมจัดหาเงิน	(5,744)	48	(5,744)	48
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนของเงินสด และเงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น(ลดลง)	(756)	19	(756)	19
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง)	(1,416)	2,612	(1,352)	2,238

ในไตรมาส 1 ปี 2556 เมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน ถึงแม้บริษัทฯ มีเงินสดสุทธิจากการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้นจากผลการดำเนินงานที่ดีขึ้น ประกอบกับมีเงินสดสุทธิใช้ไปในการลงทุนลดลงกว่าช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ก็ตาม แต่เนื่องจากบริษัทฯ มีหนี้ที่ถึงกำหนดชำระคืนเป็นจำนวนมากขึ้น เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 เป็นจำนวน 1,416 ล้านบาท

เครื่องบิน

ตามแผนพัฒนาฝูงบิน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ โดยมุ่งเน้นการลดค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุง และเพิ่มประสิทธิภาพการใช้เชื้อเพลิง ลดปริมาณการปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เพื่อร่วมรักษาสีสิ่งแวดล้อม และเพิ่มประโยชน์การใช้ทรัพย์สิน โดยการจัดหาเครื่องบินและเครื่องยนต์ใหม่ในแบบเดียวกัน ซึ่งบริษัทฯ ได้กำหนดแผนการพัฒนาฝูงบิน โดยจะปลดระวางเครื่องบินเก่าควบคู่กับการจัดหาเครื่องบินใหม่

ณ สิ้นปี 2555 บริษัทฯ มีเครื่องบินทั้งสิ้น 111 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบินที่เป็นกรรมสิทธิ์ของบริษัทฯ 58 ลำ เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน 35 ลำ และเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน 18 ลำ และในไตรมาส 1 ปีนี้ นอกจากได้รับมอบเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน 2 ลำ รวมเป็นเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน 37 ลำแล้ว บริษัทฯ ยังได้รับมอบเครื่องบินภายใต้เช่าดำเนินงานเป็นเวลา 12 ปีเพิ่มอีก 3 ลำ ได้แก่ เครื่องบิน A320-200 รับมอบเมื่อวันที่ 17 มกราคม และ 28 มีนาคม 2556 และเครื่องบิน B777-300ER รับมอบเมื่อวันที่ 7 มีนาคม 2556 รวมเป็นเครื่องบินเช่าเพื่อดำเนินงานทั้งหมด 21 ลำ

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากบริษัทฯ อยู่ระหว่างการปรับปรุงฝูงบินให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ด้านต่าง ๆ โดยการทยอยปลดเครื่องบินเก่าเมื่อได้รับเครื่องบินใหม่ ทำให้ ณ สิ้นปี 2555 บริษัทฯ มีเครื่องบินปลดระวางเพื่อรอการขายทั้งสิ้น 10 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบิน A300-600 จำนวน 4 ลำ A340-500 จำนวน 3 ลำ และเครื่องบิน B737-400 จำนวน 3 ลำ ซึ่งต่อมาในเดือนมีนาคม 2556 บริษัทฯ ขายเครื่องบิน A300-600 ออกไปจำนวน 2 ลำ และในไตรมาสนี้ หลังได้รับมอบเครื่องบินใหม่ทั้ง 5 ลำแล้ว บริษัทฯ ได้ปลดระวางเครื่องบินเก่าเพื่อรอการขายเพิ่มอีก 5 ลำ ได้แก่ เครื่องบิน A300-600 จำนวน 3 ลำ A340-500 จำนวน 1 ลำ และ B747-400 จำนวน 1 ลำ ทำให้ ณ สิ้นเดือนมีนาคม 2556 บริษัทฯ มีเครื่องบินปลดระวางเพื่อรอการจำหน่ายทั้งสิ้น 13 ลำ

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 บริษัทฯ มีเครื่องบินทั้งสิ้น 114 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบินที่บริษัทฯ ใช้ดำเนินงาน 98 ลำ เครื่องบินปลดระวางเพื่อรอการขาย 13 ลำ และเครื่องบินที่ให้บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด เช่า 3 ลำ โดยมีรายละเอียดดังนี้

ประเภทเครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	เครื่องบินที่เป็นกรรมสิทธิ์ของบริษัทฯ	เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Financial Lease)	เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease)	เครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน	เครื่องบินที่ปลดระวางรอการขาย	เครื่องบินให้เช่า
โบอิง 747-400	16	12	4	-	15	1	-
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	1
โบอิง 777-300ER	8	-	-	8	8	-	-
แอร์บัส 340-600	6	-	6	-	6	-	-
แอร์บัส 340-500	4	1	3	-	-	4	-
แอร์บัส 330-300	26	10	14	2	26	-	-
แอร์บัส 320-200	6	-	-	6	6	-	-
แอร์บัส 380-800	4	-	4	-	4	-	-
แอร์บัส 300-600R	11	11	-	-	6	5	-
เอทีอาร์ 72	2	2	-	-	-	-	2
เครื่องบินขนส่งสินค้า โบอิง 747-400	2	2	-	-	2	-	-
รวม	114	56	37	21	98	13	3

ตามที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดหาเครื่องบินตามแผนพัฒนาฝูงบิน ทำให้ ณ สิ้นเดือนมีนาคม 2556 บริษัทฯ มีสัญญาและภาระผูกพันในการจัดหาเครื่องบินใหม่ ประกอบด้วยภาระในการซื้อเครื่องบินใหม่ระหว่างปี 2556-2561 จำนวน 18 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบิน A380-800 จำนวน 2 ลำ A330-300 จำนวน 1 ลำ A320-200 จำนวน 5 ลำ A350-900XWB จำนวน 4 ลำ และ B777-300ER จำนวน 6 ลำ รวมเป็นเงิน 64,882 ล้านบาท และมีภาระผูกพันที่ต้องจ่ายค่าเช่า

เครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงานที่เช่าแล้วในปัจจุบัน 21 ลำ และยังไม่ได้รับมอบอีก 30 ลำ รวมเป็นเงิน 146,153 ล้านบาท โดยเครื่องบินเช่าดำเนินงานทั้ง 51 ลำจะหมดสัญญาเช่าในระหว่างปี 2556-2572

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมทั้งสิ้น 307,657 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2555 จำนวน 3,561 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.2 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม				งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	31 มี.ค. 2556		31 ธ.ค. 2555		31 มี.ค. 2556		31 ธ.ค. 2555	
	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์ รวม	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์ รวม	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์ รวม	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์ รวม
สินทรัพย์หมุนเวียน								
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้ขาย	8,520	2.8	7,430	2.4	8,520	2.8	7,430	2.5
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	61,378	19.9	64,181	21.1	61,122	20.1	61,927	20.7
สินทรัพย์หมุนเวียน	69,898	22.7	71,611	23.5	69,642	22.9	69,357	23.2
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์								
เครื่องบินและเครื่องขนต่อะไหลล์จ่ายล่วงหน้า	15,163	4.9	17,617	5.8	15,163	5.0	17,617	5.9
เครื่องบิน	46,438	15.1	51,661	17.0	46,438	15.2	51,661	17.3
เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า	133,048	43.3	122,707	40.4	133,048	43.7	122,707	41.0
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	13,054	4.2	12,506	4.1	13,054	4.3	12,506	4.2
งานระหว่างทำ	2,587	0.8	2,488	0.8	2,587	0.8	2,488	0.8
ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุง	6,930	2.3	7,020	2.3	6,930	2.3	7,020	2.3
เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	4,832	1.6	4,569	1.5	4,823	1.6	4,479	1.5
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	222,052	72.2	218,568	71.9	222,043	72.9	218,478	73.0
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	15,707	5.1	13,917	4.6	12,690	4.2	11,521	3.8
รวมสินทรัพย์	307,657	100.0	304,096	100.0	304,375	100.0	299,356	100.0

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 69,898 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 22.7 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2555 เป็นจำนวน 1,713 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลมาจากสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ ลดลง แต่ในส่วนของสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้ขายเพิ่มขึ้น 1,090 ล้านบาท เกิดจากการปลดระวางเครื่องบินเก่าเพื่อรอการขายเพิ่ม 5 ลำ ในขณะที่ได้ขายเครื่องบินที่ถือไว้ขายออกไป 2 ลำ และจากการเปรียบเทียบมูลค่าสุทธิทางบัญชีของเครื่องบินที่ถือไว้ขายกับมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขาย พบว่ามูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนขายของเครื่องบิน A300-600 จำนวน 2 ลำ และ A340-500 จำนวน 4 ลำ ต่ำกว่ามูลค่าสุทธิทางบัญชี บริษัทฯ จึงบันทึกการรับรู้การด้อยค่าของเครื่องบินดังกล่าวเป็นจำนวน 2,260 ล้านบาท

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์สุทธิ มีจำนวน 222,052 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 72.2 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2555 เป็นจำนวน 3,484 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.6 ส่วนใหญ่เกิดจากการเพิ่มขึ้นของเครื่องบินและอุปกรณ์การบินตามรายละเอียดข้างต้น

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ มีจำนวน 15,707 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 5.1 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2555 จำนวน 1,790 ล้านบาท เป็นผลจากการแปลงสภาพบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด จาก

บริษัทย่อยเป็นบริษัทร่วม ทำให้เงินลงทุนในบริษัทร่วมเพิ่มขึ้นจาก 1,430 ล้านบาท เป็น 4,037 ล้านบาท และค่าความนิยมที่บันทึกไว้ในไตรมาส 1 ปี 2555 ลดลง 1,391 ล้านบาท

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) เท่ากับร้อยละ 3.09 สูงกว่าช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนที่เท่ากับร้อยละ 2.49

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 หนี้สินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย เท่ากับ 230,261 ล้านบาท ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 จำนวน 4,017 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.7 โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม				งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	31 มี.ค. 2556		31 ธ.ค. 2555		31 มี.ค. 2556		31 ธ.ค. 2555	
	ล้านบาท	%ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%ของหนี้สินรวม	ล้านบาท	%ของหนี้สินรวม
หนี้สินหมุนเวียน (รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี)	81,132	35.2	82,683	35.3	81,297	35.3	81,632	35.0
หนี้สินระยะยาว								
หุ้นกู้	31,400	13.6	32,120	13.7	31,400	13.6	32,120	13.8
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	61,970	26.9	61,611	26.3	61,970	26.9	61,611	26.4
เงินกู้ยืมระยะยาว	38,632	16.8	41,011	17.5	38,632	16.8	41,011	17.6
รวมหนี้สินระยะยาว	132,002	57.3	134,742	57.5	132,002	57.3	134,742	57.8
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	17,127	7.5	16,853	7.2	17,102	7.4	16,738	7.2
รวมหนี้สิน	230,261	100.0	234,278	100.0	230,401	100.0	233,112	100.0

ณ สิ้นไตรมาส 1 ปี 2556 หนี้สินระยะยาว (หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน เงินกู้ยืมระยะยาว และหุ้นกู้) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 57.3 ของหนี้สินทั้งหมด ลดลง 2,740 ล้านบาท นอกจากเป็นผลมาจากการชำระคืนหนี้สินระยะยาวที่ครบกำหนด 5,145 ล้านบาทแล้ว ยังเป็นผลมาจากการแข็งค่าของเงินบาท ทำให้หนี้สินระยะยาวซึ่งกว่าร้อยละ 70 เป็นเงินตราต่างประเทศ เมื่อคิดเป็นเงินบาทมีจำนวนลดลง โดยในไตรมาสนี้ บริษัทฯ ได้จัดหาเงินกู้ระยะยาวเพิ่มขึ้นจำนวน 8,683 ล้านบาทเพื่อชำระค่าเช่าซื้อเครื่องบิน A330-300 และ A380-800 รวม 2 ลำ ส่งผลให้อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) ลดลงจาก 2.27 เท่า ณ สิ้นปี 2555 เหลือ 2.02 เท่า ณ สิ้นเดือนมีนาคม 2556

หนี้สินอื่นที่ลดลงอย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่ รายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้ลดลงจาก 23,789 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2555 เหลือ 21,479 ล้านบาท ณ สิ้นเดือนมีนาคม 2556 หรือลดลง 2,310 ล้านบาท เนื่องจากต้นปี 2555 บริษัทฯ ได้มีการส่งเสริมการขายเพื่อลดผลกระทบจากเหตุการณ์อุทกภัย ประกอบกับการแข็งค่าของเงินบาทอย่างต่อเนื่องทำให้รายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเงินตราต่างประเทศ ลดลงเมื่อคำนวณเป็นเงินบาท

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 77,396 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2555 จำนวน 7,578 ล้านบาท เป็นผลมาจากบริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรสุทธิ 8,295 ล้านบาท ซึ่งทำให้อัตรา

ผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity) เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 8.0 ในไตรมาส 1 ปี 2555 เป็นร้อยละ 11.3 ในไตรมาสนี้

4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

ในไตรมาสที่ 2 ปี 2556 คาดว่าค่าเงินบาทที่แข็งค่าขึ้นอย่างรวดเร็วและต่อเนื่อง ประกอบกับภาวะเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศที่เป็นแกนสำคัญคือยุโรปและสหรัฐ ที่ถึงแม้จะเริ่มมีสัญญาณที่ดีขึ้น แต่ยังไม่ฟื้นตัวมากนัก อีกทั้งราคาน้ำมันที่ถึงแม้จะปรับตัวลดลงจากไตรมาส 1 บ้าง แต่ก็ยังอยู่ในระดับสูง ยังคงเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้เตรียมแผนในการปรับกลยุทธ์เพื่อรับมือกับค่าเงินบาทที่แข็งค่าขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยจะขยายสัดส่วนรายได้ที่เป็นเงินบาทให้เพิ่มมากขึ้นเพื่อสร้างสมดุลรายได้ พร้อมทั้งบริหารจัดการค่าเงินที่หมุนเวียนในธุรกิจ ซึ่งมีหลายสกุลทั้งเงินดอลลาร์สหรัฐ เงินยูโร และเงินเยน โดยพิจารณาการก่อหนี้และการปรับสกุลเงินของหนี้ให้สอดคล้องกับเงินสกุลธุรกิจจากการดำเนินงาน เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น นอกจากนี้ ยังพิจารณาการเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ยลอยตัวเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่มากขึ้น เมื่อสภาวะตลาดเอื้ออำนวย เพื่อให้สามารถลดความเสี่ยงจากการปรับตัวสูงขึ้นของอัตราดอกเบี้ยในอนาคต แต่อย่างไรก็ตาม การแข็งค่าของเงินบาทส่งผลดีต่อค่าใช้จ่ายน้ำมันซึ่งเป็นต้นทุนหลักของบริษัทฯ นอกจากนี้ยังมีแผนปรับเพิ่มเที่ยวบินทั้งในประเทศและต่างประเทศ ให้สอดคล้องและเพียงพอกับความต้องการ โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลสงกรานต์

ในไตรมาสที่ 2 บริษัทฯ มีแผนจะรับมอบเครื่องบินแอร์บัส A330-300 จำนวน 1 ลำ ในเดือนเมษายน 2556 โดยจะจัดหาเงินทุนเพื่อชำระค่าเครื่องบินด้วยวิธีเช่าซื้อ โดยใช้เครื่องบินเป็นหลักทรัพย์ค้ำประกัน

ในส่วนของการขนส่งสินค้าทางอากาศ ซึ่งยังคงมีความไม่แน่นอนสูง เนื่องจากผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจโลกที่ถดถอย ถึงแม้ว่าจะเริ่มมีสัญญาณการฟื้นตัวบ้างในปีนี้ก็ตาม ประกอบกับการแข็งค่าของเงินบาทอย่างต่อเนื่องอาจส่งอาจส่งผลให้ปริมาณการส่งออกสินค้าลดลง ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีแผนปรับโครงสร้างธุรกิจด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศใหม่ เพื่อเพิ่มสัดส่วนรายได้ให้มากขึ้น

ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

EBITDAR หมายถึง กำไรจากการดำเนินงานก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่าย และค่าเช่าเครื่องบิ
และอะไหล่

EBITDAR Margin = EBITDAR / รายได้จากการขายและให้บริการ

อัตรากำไรจากการดำเนินงาน (Operating Profit Margin)

= (รายได้จากการขายและให้บริการ-ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน)/รายได้จากการขายและให้บริการ

อัตรากำไรสุทธิต่อรายได้จากการขายและให้บริการ (Net Profit Margin)

= กำไรสุทธิ / รายได้จากการขายและให้บริการ

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset)

= กำไรก่อนหักดอกเบี้ยและภาษี / สินทรัพย์รวมเฉลี่ย

อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity)

= กำไรสุทธิ / ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย

อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)

= (เงินกู้ยืมระยะสั้น+หนี้สินระยะยาวรวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) / ส่วนของผู้ถือหุ้น