

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับไตรมาส 2 ปี 2556 สิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2556 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

## 1. บทสรุปผู้บริหาร

การเติบโตของเศรษฐกิจโลกโดยรวมยังชะลอตัวลง เนื่องจากวิกฤตการณ์ในกลุ่มประเทศยุโรป (Eurozone) ยังเป็นปัจจัยลบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งต่อการขนส่งสินค้าทางอากาศ และจากการแข่งขันที่รุนแรงขึ้นทั้งจากการเข้าสู่ตลาดของสายการบินรายใหม่ โดยเฉพาะสายการบินในภูมิภาคตะวันออกกลาง และการขยายฝูงบินเพื่อรักษาส่วนแบ่งตลาดของสายการบินรายเดิม ประกอบกับเป็นช่วงนอกฤดูกาลท่องเที่ยว (Low Season) ของบริษัทฯ และการแข็งค่าของเงินบาท ได้ส่งผลกระทบต่อราคาค่าบัตรโดยสาร แต่อย่างไรก็ตาม การที่ราคาน้ำมันซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญของอุตสาหกรรมการบินที่ยังอยู่ในระดับทรงตัว ก็ช่วยบรรเทาผลกระทบลงบ้าง

ในปี 2556 บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตามแผนธุรกิจระยะยาวในการบริหารฝูงบินเพื่อเสริมสร้างรายได้เปรียบเทียบในการแข่งขันระยะยาว และเตรียมความพร้อมสำหรับการก้าวสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (Asean Economic Community : AEC) โดยรับมอบเครื่องบินใหม่ 17 ลำ และปลดระวางเครื่องบินเก่า 16 ลำ ซึ่งถือว่าเป็นปีที่บริษัทฯ รับมอบเครื่องบินจำนวนมากที่สุดทั้งในอดีตที่ผ่านมาและในอนาคตที่วางแผนไว้ ทั้งนี้ ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการรับมอบเครื่องบินลำตัวแคบจำนวน 6 ลำ เพื่อรองรับการขยายเส้นทางบินของหน่วยธุรกิจการบินไทยสมายล์ และรับมอบเครื่องบิน A380-800 จำนวน 3 ลำ ที่เลื่อนการส่งมอบมาในปี

เครื่องบินที่บริษัทฯ รับมอบใหม่ส่วนใหญ่มีความจุที่นั่งผู้โดยสารและพัสดุภัณฑ์มากกว่าเครื่องบินที่ปลดระวาง จึงทำให้ปริมาณการผลิตของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งการรับมอบเครื่องบิน A380-800 ซึ่งเป็นเครื่องบินที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในโลก มีจำนวนที่นั่งถึง 507 ที่นั่ง ซึ่งบริษัทฯ ได้ทยอยรับมอบตั้งแต่ปลายปี 2555 จนถึงปัจจุบันรวม 4 ลำ ทำให้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจากไตรมาส 2 ปีก่อนถึงร้อยละ 11.3 และปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.1 และส่งผลให้บริษัทฯ สามารถเพิ่มปริมาณการขนส่งผู้โดยสารได้ถึงร้อยละ 4.5 และมีส่วนแบ่งการตลาดสูงขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม ปริมาณการผลิตที่เพิ่มขึ้นอย่างมาก ทำให้อัตราการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ยลดลงจากร้อยละ 75.1 ในไตรมาส 2 ปี 2555 เหลือร้อยละ 70.5 ในไตรมาสนี้ แต่ก็ยังสูงกว่าอัตราการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ยของช่วงนอกฤดูกาลท่องเที่ยวในรอบ 5 ปีซึ่งเฉลี่ยประมาณร้อยละ 68.6 สำหรับการขนส่งสินค้าซึ่งได้รับผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี 2554 และการแข่งขันในตลาดที่ทวีความรุนแรงเพิ่มขึ้น ทำให้มีปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 3.9

ในไตรมาส 2 ปี 2556 บริษัทฯ และบริษัทย่อย ขาดทุนก่อนขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนและภาษีเงินได้จำนวน 4,681 ล้านบาท ขาดทุนเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 1,943 ล้านบาท หรือร้อยละ 71.0 เป็นผลมาจากในไตรมาสนี้ บริษัทฯ บันทึกค้อยค่าเครื่องบิน 1,332 ล้านบาท ประกอบกับอัตราการเพิ่มขึ้นของรายได้จากการขายและการให้บริการเฉพาะกิจการต่ำกว่าอัตราการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน โดยมีรายได้จากการขายและการให้บริการเฉพาะกิจการเพิ่มขึ้น 883 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.9 ส่วนค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเฉพาะกิจการเพิ่มขึ้น 2,162 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.5 สาเหตุหลักเนื่องจากการขยายการผลิต และเมื่อรวมกับขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจำนวน 4,202 ล้านบาท ทำให้บริษัทฯ และบริษัทย่อย ขาดทุนสุทธิ 8,426 ล้านบาท ขาดทุนเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 6,957 ล้านบาท โดยมีอัตราขาดทุนสุทธิต่อรายได้จากการขายและการให้บริการร้อยละ 17.9 เปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อนซึ่งมีอัตราขาดทุนสุทธิร้อยละ 3.1

## 2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานไตรมาส 2 ปี 2556

งบการเงินรวมของไตรมาส 2 ปี 2556 ไม่รวมบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) เป็นบริษัทย่อย เนื่องจากมีการแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัทชุดใหม่ ซึ่งมีจำนวนกรรมการรวมเพิ่มขึ้น ตั้งแต่วันที่ 18 มกราคม 2556 ทำให้บริษัทฯ ไม่มีอำนาจควบคุมผ่านคณะกรรมการบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) เหมือนปีก่อน

### ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance)

หน่วย : ล้านบาท	งบการเงินรวม				งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	2556	2555	เปลี่ยนแปลง		2556	2555	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%			ล้านบาท	%
รายได้จากการขายหรือการให้บริการ	47,093	47,932	-839	-1.8	47,007	46,124	+883	+1.9
หัก ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	49,992	49,469	+523	+1.1	49,945	47,783	+2,162	+4.5
กำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน	(2,899)	(1,537)	-1,362	-88.6	(2,938)	(1,659)	-1,279	-77.1
บวก รายได้อื่น	1,313	574	+739	+128.7	851	840	+11	+1.3
หัก ค่าใช้จ่ายอื่น	1,572	338	+1,234	+365.1	1,738	351	+1,387	+395.2
หัก ต้นทุนทางการเงิน	1,523	1,437	+86	+6.0	1,523	1,438	+85	+5.9
<b>กำไร(ขาดทุน)ก่อนอัตราแลกเปลี่ยน และภาษีเงินได้</b>	<b>(4,681)</b>	<b>(2,738)</b>	<b>-1,943</b>	<b>-71.0</b>	<b>(5,348)</b>	<b>(2,608)</b>	<b>-2,740</b>	<b>-105.1</b>
กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยน เงินตราต่างประเทศ	(4,202)	1,316	-5,518	-419.3	(4,205)	1,312	-5,517	-420.5
กำไร(ขาดทุน)ก่อนดอกเบี้ย และภาษีเงินได้	(7,360)	15	-7,375	-	(8,030)	142	-8,172	-
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	(8,426)	(1,469)	-6,957	-473.6	(9,087)	(1,323)	-7,764	-586.8
<b>กำไร(ขาดทุน)สุทธิส่วนที่เป็น ของบริษัทใหญ่</b>	<b>(8,439)</b>	<b>(1,532)</b>	<b>-6,907</b>	<b>-450.8</b>	<b>(9,087)</b>	<b>(1,323)</b>	<b>-7,764</b>	<b>-586.8</b>
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	(3.87)	(0.70)	-3.17	-452.9	(4.16)	(0.61)	-3.55	-582.0
EBITDA (ล้านบาท)	2,088	3,519	-1,431	-40.7	2,047	3,372	-1,325	-39.3
อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการ ดำเนินงาน (%)	(6.2)	(3.2)		-3.0	(6.3)	(3.6)		-2.7
EBITDA Margin (%)	4.4	7.3		-2.9	4.4	7.3		-2.9
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิต่อรายได้จาก การขายหรือการให้บริการ (%)	(17.9)	(3.1)		-14.8	(19.3)	(2.9)		-16.4

ไตรมาส 2 ของปี 2556 บริษัทฯ และบริษัทย่อย ขาดทุนจากการดำเนินงาน 2,899 ล้านบาท ขาดทุนสูงขึ้นจากปีก่อน 1,362 ล้านบาท หรือร้อยละ 88.6 สาเหตุสำคัญเนื่องจากขาดทุนจากการดำเนินงานเฉพาะกิจการ สูงขึ้น 1,279 ล้านบาท หรือร้อยละ 77.1 เนื่องจากรายได้จากการขายและการให้บริการเฉพาะกิจการเพิ่มขึ้นเพียง 883 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.9 สาเหตุสำคัญเกิดจากผลกระทบจากการแข็งค่าของเงินบาทมีผลให้รายได้ลดลงประมาณร้อยละ 6.1 โดยมีรายได้จากค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกินสูงขึ้น 1,470 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.9 และรายได้จากหน่วยธุรกิจและกิจการอื่นสูงขึ้น 194 ล้านบาทหรือร้อยละ 9.2 เนื่องจากปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจากการขยายการผลิต แต่มีรายได้ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์ลดลง 781 ล้านบาท หรือร้อยละ 11.7 ส่วนค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเฉพาะกิจการเพิ่มขึ้นถึง 2,162 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.5 ถึงแม้ผลจากการแข็งค่าของเงินบาทจะทำให้ค่าใช้จ่ายลดลงประมาณร้อยละ 3.3 แต่ปริมาณการผลิตรวม (ATK) ที่สูงกว่าปีก่อนถึงร้อยละ 8 มีผล

ทำให้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่ผันแปรตามปริมาณการผลิตเพิ่มสูงขึ้น อย่างไรก็ตาม การเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายบุคลากรในอัตราที่สูงถึงร้อยละ 14.1 มีสาเหตุจากการสำรองเงินรางวัลประจำปีพนักงาน ค่าจ้างแรงงานภายนอกสูงขึ้นจากนโยบายเพิ่มค่าแรงขั้นต่ำ และค่าล่วงเวลาเพิ่มขึ้นมากเนื่องจากการขาดแคลนแรงงาน รวมทั้งผลจากบริษัทฯ มีวันหยุดประจำปีเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 2 วัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อย ขาดทุนก่อนขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนและภาษีเงินได้ จำนวน 4,681 ล้านบาท ขาดทุนสูงกว่าปีก่อน 1,943 ล้านบาท หรือร้อยละ 71.0 สาเหตุใหญ่เป็นผลจากขาดทุนก่อนขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนและภาษีเงินได้เฉพาะกิจการ สูงกว่าปีก่อน 2,740 ล้านบาท เนื่องจากขาดทุนจากการดำเนินงานสูงขึ้นจากปีก่อน 1,279 ล้านบาท และการปรับค่างานเครื่องบินรอการขาย 1,332 ล้านบาท ขณะที่บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรจากรายการแทนการจำหน่ายในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) จำนวน 722 ล้านบาท

นอกจากนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อย ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 4,202 ล้านบาท เปรียบเทียบกับไตรมาส 2 ของปีก่อน ซึ่งมีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 1,316 ล้านบาท เป็นผลให้บริษัทฯ และบริษัทย่อย ขาดทุนสุทธิ 8,426 ล้านบาท ขาดทุนสูงกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 6,957 ล้านบาท โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 8,439 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 3.87 บาท เปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันปีก่อนซึ่งขาดทุนต่อหุ้น 0.70 บาท

กำไรจากการดำเนินงานก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) เท่ากับ 2,088 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 1,431 ล้านบาท หรือร้อยละ 40.7 โดยมี EBITDA Margin ร้อยละ 4.4 ลดลงจากปีก่อนที่เท่ากับร้อยละ 7.3

ตารางแสดงข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ (Operating Performance)

เฉพาะ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)		เม.ย.-มิ.ย.		อัตรา เปลี่ยนแปลง
		2556	2555	
ปริมาณการผลิตรวม	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	3,081	2,854	+8.0%
ปริมาณการขนส่งรวม	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	1,974	1,940	+1.8%
อัตราส่วนการบรรทุก	(%)	64.1	68.0	-3.9
รายได้รวมทั้งระบบเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-กม.)	22.18	22.70	-2.3%
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	5.11	4.86	+5.1%
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	20,906	18,776	+11.3%
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	14,732	14,102	+4.5%
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	70.5	75.1	-4.6
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-ก.ม.)	2.57	2.63	-2.3%
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	1,200	1,164	+3.1%
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	621	646	-3.9%
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	51.7	55.4	-3.7
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	159,175	165,147	-3.6%
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-กม.)	9.13	10.10	-9.6%
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	93,009	86,594	+7.4%
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	11.0	11.3	-2.7%
จำนวนเที่ยวบิน	(เที่ยวบิน)	23,926	21,717	+10.2%

## รายได้

ในไตรมาส 2 ปี 2556 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวม 48,406 ล้านบาท (ไม่รวมขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ) ลดลงจากปีก่อน 100 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.2 เป็นผลมาจากไตรมาส 2 ปีก่อนได้รวมรายได้ของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) จำนวน 1,882 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดของรายได้ ดังนี้

	งบการเงินรวม						งบเฉพาะกิจการ			
	เม.ย.-มิ.ย.				เปลี่ยนแปลง		เม.ย.-มิ.ย.		เปลี่ยนแปลง	
	2556	%ของ รายได้ รวม	2555	%ของ รายได้ รวม	ล้านบาท	%	2556	2555	ล้านบาท	%
<b>รายได้จากกิจการขนส่ง</b>										
ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	38,792	80.1	39,146	80.7	-354	-0.9	38,792	37,322	+1,470	+3.9
ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	5,903	12.2	6,688	13.8	-785	-11.7	5,903	6,684	-781	-11.7
<b>รวมรายได้จากกิจการขนส่ง</b>	<b>44,695</b>	<b>92.3</b>	<b>45,834</b>	<b>94.5</b>	<b>-1,139</b>	<b>-2.5</b>	<b>44,695</b>	<b>44,006</b>	<b>+689</b>	<b>+1.6</b>
รายได้จากหน่วยธุรกิจ	1,736	3.6	1,632	3.4	+104	+6.4	1,736	1,632	+104	+6.4
รายได้จากกิจการอื่นๆ	662	1.4	466	1.0	+196	+42.1	576	486	+90	+18.5
<b>รวมรายได้จากการขายหรือการ ให้บริการ</b>	<b>47,093</b>	<b>97.3</b>	<b>47,932</b>	<b>98.9</b>	<b>-839</b>	<b>-1.8</b>	<b>47,007</b>	<b>46,124</b>	<b>+883</b>	<b>+1.9</b>
ดอกเบี้ยรับ	138	0.3	115	0.2	+23	+20.0	136	103	+33	+32.0
รายได้อื่น	453	0.9	459	0.9	-6	-1.3	715	737	-22	-3.0
กำไรจากการขายการแทนการจำหน่าย	722	1.5	-	-	+722	-	-	-	-	-
<b>รวมรายได้</b>	<b>48,406</b>	<b>100.0</b>	<b>48,506</b>	<b>100.0</b>	<b>-100</b>	<b>-0.2</b>	<b>47,858</b>	<b>46,964</b>	<b>+894</b>	<b>+1.9</b>

รายได้จากกิจการขนส่ง ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 92.3 ของรายได้รวม มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 44,695 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาส 2 ปีก่อน 1,139 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.5 โดยในไตรมาส 2 ปีก่อนได้รวมรายได้จากกิจการขนส่งของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) จำนวน 1,825 ล้านบาท

- **รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน**

รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน 38,792 ล้านบาท ลดลง 354 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.9 เนื่องจาก

- รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกินเฉพาะกิจการเพิ่มขึ้น 1,470 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.9 เป็นผลมาจากปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger - Kilometer : RPK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.5 ในขณะที่รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) ลดลง 0.06 บาท หรือร้อยละ 2.3 ซึ่งเป็นผลมาจากการแข็งค่าเงินบาท ทำให้รายได้ต่อหน่วยเมื่อคิดเป็นเงินบาทลดลงประมาณ 0.17 บาท เมื่อเทียบกับอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในช่วงเวลาเดียวกับปีก่อน

นอกจากนั้น จากการนำระบบงานบัญชีรายได้บัตรโดยสาร (Passenger Revenue Accounting) ใหม่มาใช้ ทำให้การรับรู้รายได้ค่าบัตรโดยสารสามารถบันทึกแยกบัญชีรายได้และค่านายหน้า (Commission) ขณะที่ระบบงานเดิมบันทึกเป็นรายได้สุทธิ (รายได้หักค่านายหน้า) ซึ่งในไตรมาส 2 ของปี 2556 มีค่านายหน้า

จำนวน 644 ล้านบาท บันทึกไว้ในรายได้ค่าโดยสาร และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา มีผลทำให้รายได้ค่าโดยสารและค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณาเพิ่มขึ้นในจำนวนที่เท่ากัน โดยไม่มีผลกับกำไรขาดทุน

- ในไตรมาส 2 ปี 2555 มีรายได้จากค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกินของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) 1,822 ล้านบาท

● **รายได้ค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์**

รายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์ 5,903 ล้านบาท ลดลง 785 ล้านบาท หรือร้อยละ 11.7 ซึ่งยังคงเป็นผลมาจากเศรษฐกิจโลกชะลอตัว ทำให้เกิดการแข่งขันอย่างรุนแรงในการแย่งส่วนแบ่งการตลาดทั้งในระหว่างขนส่งสินค้า ทั้งทางทะเล ทางบก และทางอากาศ และระหว่างสายการบิน เป็นผลให้ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) ลดลงร้อยละ 3.9 และรายได้จากพัสดุภัณฑ์ต่อหน่วยโดยเฉลี่ย (รวมค่าธรรมเนียมขุดเขื่อนน้ำมันและค่าประกันภัย) ลดลง 0.97 บาท หรือร้อยละ 9.6 อย่างไรก็ตาม การที่รายได้ต่อหน่วยลดลง นอกจากเป็นผลมาจากการแข่งขันที่รุนแรงแล้ว ยังเป็นผลมาจากการแข็งค่าของเงินบาทด้วย

● **รายได้จากหน่วยธุรกิจ** มีจำนวน 1,736 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาส 2 ปีก่อน 104 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.4 เป็นผลมาจากรายได้จากการบินบริการสายการบินลูกค้าเพิ่มขึ้นเกือบทุกกิจการ ยกเว้นบริการคลังสินค้า และจัดการขนส่งสินค้าให้ลูกค้าที่ลดลง เนื่องจากธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศถูกผลกระทบตามที่กล่าวข้างต้น

● **รายได้จากกิจการอื่น ๆ** มีจำนวน 662 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาส 2 ปีก่อนจำนวน 196 ล้านบาท หรือร้อยละ 42.1 เป็นผลมาจากรายได้จากการบินซ่อมบำรุงเครื่องบินให้สายการบินลูกค้าและหน่วยงานราชการเพิ่มขึ้นจากปีก่อน

● **รายได้อื่น** ประกอบด้วยดอกเบี้ยรับ 138 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 23 ล้านบาท หรือร้อยละ 20.0 และรายได้อื่น ๆ 453 ล้านบาท ลดลง 6 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.3

● **กำไรจากรายการแทนการจำหน่าย** 722 ล้านบาท เกิดจากการที่บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) เสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุน 125 ล้านหุ้น ในราคาหุ้นละ 26 บาท เมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2556 ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ ลดลงจากเดิมร้อยละ 49 เป็นร้อยละ 39.2 โดยบริษัทฯ ได้รับรู้ส่วนแบ่งเงินลงทุนในสัดส่วนของบริษัทฯ จำนวน 1,242 ล้านบาท หักด้วยผลต่างจากการเปลี่ยนสัดส่วนเงินลงทุนจำนวน 519 ล้านบาท

**ค่าใช้จ่าย**

ในไตรมาส 2 ปี 2556 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวม 53,087 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,843 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.6 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม						งบเฉพาะกิจการ			
	เม.ย.-มิ.ย.				เปลี่ยนแปลง		เม.ย.-มิ.ย.		เปลี่ยนแปลง	
	2556	%ของ ค่าใช้จ่าย	2555	%ของ ค่าใช้จ่าย	ล้านบาท	%	2556	2555	ล้านบาท	%
<b>ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน</b>										
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	18,453	34.8	19,679	38.4	-1,226	-6.2	18,453	19,021	-568	-3.0
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	8,742	16.5	7,787	15.2	+955	+12.3	8,732	7,656	+1,076	+14.1
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	4,987	9.4	5,056	9.9	-69	-1.4	4,985	5,031	-46	-0.9
ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น	17,810	33.5	16,947	33.0	+863	+5.1	17,775	16,075	+1,700	+10.6
<b>รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน</b>	<b>49,992</b>	<b>94.2</b>	<b>49,469</b>	<b>96.5</b>	<b>+523</b>	<b>+1.1</b>	<b>49,945</b>	<b>47,783</b>	<b>+2,162</b>	<b>+4.5</b>
<b>ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของ</b>										
สินทรัพย์และเครื่องบิน	1,404	2.6	113	0.2	+1,291	-	1,404	113	+1,291	-
ต้นทุนทางการเงิน	1,523	2.9	1,437	2.8	+86	+6.0	1,523	1,438	+85	+5.9
<b>ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนใน</b>										
บริษัทร่วม	(166)	(0.3)	(15)	-	-151	-	-	-	-	-
ค่าใช้จ่ายอื่นๆ	334	0.6	240	0.5	+94	+39.2	334	238	+96	+40.3
<b>รวมค่าใช้จ่าย</b>	<b>53,087</b>	<b>100.0</b>	<b>51,244</b>	<b>100.0</b>	<b>+1,843</b>	<b>+3.6</b>	<b>53,206</b>	<b>49,572</b>	<b>+3,634</b>	<b>+7.3</b>

- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน 49,992 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 523 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.1 โดยมีรายละเอียด ดังนี้
- ค่าน้ำมันเครื่องบิน 18,453 ล้านบาท ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 34.8 ของค่าใช้จ่ายรวม ลดลง 1,226 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.2 เนื่องจาก
- ค่าน้ำมันเครื่องบินเฉพาะกิจการ ลดลง 568 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.0 ถึงแม้จะมีการขยายการผลิตเนื่องจากราคาเฉลี่ยลดลงร้อยละ 9.0 และผลจากการแข็งค่าของเงินบาททำให้ค่าน้ำมันเมื่อคิดเป็นเงินบาทลดลง นอกจากนั้น จากการดำเนินการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ ทำให้สามารถลดภาระค่าน้ำมันลงได้อีกเป็นเงิน 182 ล้านบาท
  - ในไตรมาส 2 ปี 2555 มีค่าน้ำมันเครื่องบินของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) 658 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายบุคลากร ผลประโยชน์พนักงาน ค่าตอบแทนผู้บริหาร และค่าตอบแทนกรรมการ มีจำนวนรวม 8,742 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 955 ล้านบาท หรือร้อยละ 12.3 ประกอบด้วย
    - ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานเฉพาะกิจการ เพิ่มขึ้น 1,076 ล้านบาท หรือร้อยละ 14.1 สาเหตุหลักเนื่องจากค่าล่วงเวลาและค่าจ้างแรงงานภายนอกสูงกว่าปีก่อน ซึ่งนอกจากผลของการเพิ่มปริมาณการผลิต ยังเป็นผลจากค่าจ้างแรงงานภายนอกสูงขึ้นจากนโยบายเพิ่มค่าแรงขั้นต่ำ การขาดแคลนแรงงานภายนอก และผลจากบริษัทฯ มีวันหยุดประจำปีเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 2 วัน ประกอบกับการปรับขึ้นเงินเดือนประจำปี การปรับขึ้นค่าใบอนุญาตประกอบวิชาชีพ (License) ของฝ่ายช่างให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล รวมทั้งในปีนี้เป็นบริษัทฯ ได้กระจายการตั้งสำรองเงินรางวัลประจำปีเป็นรายเดือน ในขณะที่ปีก่อนตั้งไว้ในเดือนธันวาคม
    - ในไตรมาส 2 ปี 2555 มีค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) 118 ล้านบาท

ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย 4,987 ล้านบาท ลดลง 69 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.4 ซึ่งเป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงการประมาณการอายุการใช้งานของเครื่องบินและเครื่องยนต์ จาก 15 ปี เป็น 20 ปี ทำให้ค่าเสื่อมราคาลดลงประมาณ 669 ล้านบาท ถึงแม้จะมีการรับมอบเครื่องบินใหม่

ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น ประกอบด้วยค่าบริการการบิน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและการโฆษณา ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย และค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น ๆ รวม 17,810 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 863 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.1 โดยมีค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นอย่างมีสาระสำคัญ ได้แก่ ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่เพิ่มขึ้น 269 ล้านบาท หรือร้อยละ 29.2 จากการรับมอบเครื่องบินเพิ่มขึ้นมาก ทำให้ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2556 บริษัทฯ มีเครื่องบินเช่าเพื่อดำเนินงาน 20 ลำ เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2555 ที่มี 13 ลำ ส่วนค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่นเพิ่มขึ้นส่วนใหญ่เป็นผลมาจากการปริมาณการผลิตและปริมาณการขนส่งซึ่งในไตรมาสที่สูงกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อน

**ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์** 72 ล้านบาท ลดลง 41 ล้านบาท หรือร้อยละ 36.3

**ขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน** 1,332 ล้านบาท ในงวด 6 เดือนแรกของปี 2556 บริษัทฯ ได้บันทึกการรับรู้การขาดทุนจากมูลค่าสุทธิทางบัญชีของเครื่องบิน A300-600 จำนวน 3 ลำ และ A340-500 จำนวน 4 ลำ สูงกว่ามูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนขาย เป็นจำนวน 3,592 ล้านบาท ซึ่งได้บันทึกการรับรู้ในไตรมาส 1 แล้วจำนวน 2,260 ล้านบาท คงเหลือบันทึกเพิ่มเติมในไตรมาส 2 จำนวน 1,332 ล้านบาท

**ต้นทุนทางการเงิน** 1,523 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 86 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.0 เป็นผลจากหนี้สินระยะยาว (หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน เงินกู้ยืมระยะยาว และหุ้นกู้) ณ สิ้นไตรมาส 2 เพิ่มขึ้นจาก ณ สิ้นไตรมาส 2 ปีก่อน 38,199 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการเพิ่มขึ้นของหนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน ถึงแม้้อัตรดอกเบี้ยเฉลี่ยไตรมาสนี้ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน

**ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม** 166 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 151 ล้านบาท เป็นผลมาจากการรับรู้รายได้จากเงินลงทุนจากบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) 128 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) รับรู้เป็นบริษัทย่อย นอกจากนี้ยังรับรู้รายได้จากบริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 31 ล้านบาท บริษัท คริวการบินภูเก็ต จำกัด 14 ล้านบาท และบริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนลแอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด 1 ล้านบาท ในขณะที่ บริษัท โรงแรมรอยัลลอคคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) และบริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด รับรู้เป็นค่าใช้จ่าย 3 ล้านบาท และ 5 ล้านบาท ตามลำดับ

**ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ** 4,202 ล้านบาท โดยในส่วนเฉพาะกิจการ ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 4,205 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realize FX Gain) 90 ล้านบาท ซึ่งส่วนหนึ่งเกิดจากการบริหารจัดการเพื่อลดผลกระทบจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน และขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealize FX Loss) 4,295 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการปรับยอดเงินกู้คงเหลือเป็นเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวด



## สรุปผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ครึ่งปีแรกของปี 2556 (1 มกราคม - 30 มิถุนายน 2556)

## ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance)

หน่วย : ล้านบาท	งบการเงินรวม				งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	2556	2555	เปลี่ยนแปลง		2556	2555	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%			ล้านบาท	%
รายได้จากการขายหรือการให้บริการ	103,105	101,931	+1,174	+1.2	102,925	98,329	+4,596	+4.7
หัก ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	101,561	98,845	+2,716	+2.7	101,476	95,408	+6,068	+6.4
กำไรจากการดำเนินงาน	1,544	3,086	-1,542	-50.0	1,449	2,921	-1,472	-50.4
บวก รายได้อื่น	2,443	2,664	-221	-8.3	1,802	1,324	+478	+36.1
หัก ค่าใช้จ่ายอื่น	3,833	656	+3,177	+484.3	4,347	762	+3,585	+470.5
หัก ต้นทุนทางการเงิน	2,932	2,918	+14	+0.5	2,932	2,919	+13	+0.4
<b>กำไร(ขาดทุน)ก่อนอัตราแลกเปลี่ยนฯ</b>								
<b>และภาษีเงินได้</b>	<b>(2,778)</b>	<b>2,176</b>	<b>-4,954</b>	<b>-227.7</b>	<b>(4,028)</b>	<b>564</b>	<b>-4,592</b>	<b>-814.2</b>
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน								
เงินตราต่างประเทศ	1,927	1,843	+84	+4.6	1,928	1,839	+89	+4.8
กำไรก่อนดอกเบี้ยและภาษีเงินได้	2,081	6,937	-4,856	-70.0	832	5,322	-4,490	-84.4
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	(131)	3,772	-3,903	-103.5	(1,356)	2,193	-3,549	-161.8
<b>กำไร(ขาดทุน)สุทธิส่วนที่เป็นของ</b>								
<b>บริษัทใหญ่</b>	<b>(156)</b>	<b>3,692</b>	<b>-3,848</b>	<b>-104.2</b>	<b>(1,356)</b>	<b>2,193</b>	<b>-3,549</b>	<b>-161.8</b>
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	(0.07)	1.69	-1.76	-104.1	(0.62)	1.00	-1.62	-162.0
EBITDA (ล้านบาท)	11,310	13,300	-1,990	-15.0	11,212	13,086	-1,874	-14.3
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน (%)	1.5	3.0		-1.5	1.4	3.0		-1.6
EBITDA Margin (%)	11.0	13.0		-2.0	10.9	13.3		-2.4
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิต่อรายได้จากการขายหรือการให้บริการ (%)	(0.1)	3.7		-3.8	(1.3)	2.2		-3.5

- บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรจากการดำเนินงาน 1,544 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 1,542 ล้านบาท หรือร้อยละ 50.0

- รายได้จากการขายหรือการให้บริการเพิ่มขึ้น 1,174 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.2 จากรายได้ค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกินเพิ่มขึ้น ในขณะที่รายได้ค่าระวางขนส่งลดลง

- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มขึ้น 2,716 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.7 ซึ่งต่ำกว่าปริมาณการผลิตที่เพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นผลจากราคาเฉลี่ยน้ำมันเครื่องบินลดลงและการเปลี่ยนแปลงนโยบายค่าเสื่อมราคาเครื่องบิน ถึงแม้ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานสูงขึ้นจากปีก่อนมาก เนื่องจากค่าล่วงเวลาและค่าจ้างแรงงานภายนอกสูงกว่าปีก่อน ซึ่งนอกจากผลของการเพิ่มปริมาณการผลิต ยังเป็นผลจากค่าจ้างแรงงานภายนอกสูงขึ้นจากนโยบายเพิ่มค่าแรงขั้นต่ำ การขาดแคลนแรงงานภายนอก และผลจากบริษัทฯ มีวันหยุดประจำปีเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 2 วัน ประกอบกับการปรับขึ้นเงินเดือนประจำปี การปรับขึ้นค่าใบอนุญาตประกอบวิชาชีพ (License) ของฝ่ายช่างให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล และการตั้งสำรองเงินรางวัลประจำปี

- รายได้และค่าใช้จ่ายอื่น ในปี 2556 มีรายได้จากกำไรจากรายการแทนการจำหน่าย 722 ล้านบาท กำไรจากการเปลี่ยนสภาพเงินลงทุน 298 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายในการปรับค้ำเครื่องบินรอการขาย 3,592 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีรายได้กำไรจากการซื้อธุรกิจ 1,584 ล้านบาท
- กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 1,927 ล้านบาท สูงกว่าปีก่อน 84 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.6
- ขาดทุนสุทธิ 131 ล้านบาท เปรียบเทียบกับปีก่อนซึ่งมีกำไร 3,772 ล้านบาท โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 156 ล้านบาท
- ขาดทุนต่อหุ้น 0.07 บาท ลดลงจากปีก่อนซึ่งมีกำไร 1.69 บาท
- กำไรจากการดำเนินงานก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) เท่ากับ 11,310 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 1,990 ล้านบาท หรือร้อยละ 15.0
- EBITDA Margin ร้อยละ 11.0 ลดลงจากปีก่อนที่เท่ากับร้อยละ 13.0

#### ตารางแสดงข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ (Operating Performance)

เฉพาะ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)		ม.ค.-มิ.ย.		อัตรา เปลี่ยนแปลง
		2556	2555	
ปริมาณการผลิตรวม	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	6,234	5,846	+6.6%
ปริมาณการขนส่งรวม	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	4,156	4,022	+3.3%
อัตราส่วนการบรรทุก	(%)	66.7	68.8	-2.1
รายได้รวมทั้งระบบเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-กม.)	23.27	23.35	-0.3%
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	10.79	10.02	+7.7%
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	41,957	38,729	+8.3%
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	31,534	29,707	+6.2%
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	75.2	76.7	-1.5
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-ก.ม.)	2.69	2.69	-
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	2,458	2,360	+4.2%
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	1,261	1,297	-2.8%
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	51.3	54.9	-3.6
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	324,864	335,772	-3.2%
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-กม.)	9.15	10.07	-9.1%
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	188,935	178,274	+6.0%
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	11.1	11.5	-3.5%
จำนวนเที่ยวบิน	(เที่ยวบิน)	48,136	44,218	+8.9%

### 3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

#### รายจ่ายลงทุน

ในไตรมาส 2 ปี 2556 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 5,880 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปี 2555 จำนวน 1,396 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็นการลงทุนเพื่อจัดหาเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงินจำนวน 1 ลำ และการจ่ายเงินล่วงหน้าสำหรับเครื่องบินและเครื่องยนต์ใหม่สำหรับเครื่องบินที่จะรับมอบระหว่างปี 2556 - 2561 รวมเป็นเงิน 4,411 ล้านบาท และยังได้มีการลงทุนในการจัดหาอุปกรณ์การบินสำหรับทั้งเครื่องบินในฝูงบินปัจจุบันและเครื่องบินที่จัดหาใหม่ รวมทั้งโครงการปรับปรุงผลิตภัณฑ์ในห้องโดยสารเครื่องบิน B777-200 และ B747-400 รวม 7 ลำ (โครงการต่อเนื่องระหว่างปี 2554-2556) รวมเป็นเงิน 1,266 ล้านบาท และสินทรัพย์ถาวรอื่น ๆ อีกเป็นเงิน 203 ล้านบาท และเมื่อรวมกับรายจ่ายลงทุนในไตรมาส 1 ซึ่งมีจำนวน 11,001 ล้านบาท ทำให้งวด 6 เดือนแรกปี 2556 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุนรวม 16,881 ล้านบาท

#### ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน

	หน่วย : ล้านบาท	
	ม.ค.-มิ.ย.	
	2556	2555
เครื่องบิน	16,289	9,261
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	592	418
<b>รวม</b>	<b>16,881</b>	<b>9,679</b>

ในไตรมาสนี้ นอกจากบริษัทฯ จะจัดหาเงินทุนเพื่อชำระค่าเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน A330-300 ที่รับใหม่ โดยจัดหาเงินกู้ระยะยาวด้วยวิธีการเช่าซื้อในสกุลยูโร โดยใช้เครื่องบินเป็นหลักค้ำประกันแล้ว บริษัทฯ ยังได้จัดหาเงินทุนเพื่อชำระค่าเครื่องบิน A380-800 จำนวน 2 ลำที่จะรับมอบในไตรมาส 4 โดยการกู้เงินต่อจากกระทรวงการคลังเป็นเงิน 500 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เป็นระยะเวลา 17 ปี ซึ่งถึงแม้บริษัทฯ จะรับเงินกู้มาก่อนรับมอบเครื่องบิน ตามเงื่อนไขการเบิกเงินกู้ของกระทรวงการคลังภายในเดือนมิถุนายน 2556 ก็ตาม แต่เนื่องจากจากเงินกู้ดังกล่าวมีต้นทุนทางการเงินที่ต่ำ และอายุเงินกู้เหมาะสมกับอายุการใช้งานของเครื่องบินมากขึ้น ประกอบกับบริษัทฯ สามารถลดการระดมทุนทางการเงินได้ด้วยการนำเงินกู้ดังกล่าวไปลงทุนระยะสั้นที่มีผลตอบแทนที่น่าพอใจ ดังนั้น จึงเห็นได้ว่าการกู้เงินต่อจากกระทรวงการคลังส่งผลดีต่อบริษัทฯ ทั้งในแง่ต้นทุนและอายุเงินกู้มากกว่า นอกจากนั้น บริษัทฯ ยังได้ออกหุ้นกู้วงเงิน 5,000 ล้านบาท อายุหุ้นกู้ 5 ปี ในเดือนพฤษภาคม 2556 เพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ ลงทุนในสินทรัพย์ ชำระคืนหุ้นกู้ที่จะครบกำหนดชำระ รักษาสภาพคล่องทางการเงิน และ/หรืออาจนำไปชำระคืนเงินกู้ของบริษัทฯ ที่มีต้นทุนทางการเงินสูงกว่า ส่วนการลงทุนอื่น ๆ บริษัทฯ จ่ายจากเงินสดจากการดำเนินงานซึ่งในงวด 6 เดือนแรกปี 2556 มีจำนวนทั้งสิ้น 13,695 ล้านบาท สูงกว่าช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน 1,449 ล้านบาท เมื่อรวมทั้งเงินสดที่บริษัทฯ ได้รับคืนจากการจ่ายค่าเครื่องบินและเครื่องยนต์ล่วงหน้า การขายเครื่องบินที่ปลดระวาง 4 ลำ และการขายสินทรัพย์อื่น ๆ ที่ไม่มีความต้องการใช้งานแล้ว โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	13,695	12,246	13,583	12,165
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(5,589)	(6,482)	(5,430)	(6,900)
เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมจัดหาเงิน	7,190	(4,657)	7,325	(4,491)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนของเงินสด และเงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น(ลดลง)	(405)	(71)	(405)	(72)
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง)</b>	<b>14,891</b>	<b>1,036</b>	<b>15,073</b>	<b>702</b>

ในงวด 6 เดือนแรกของปี 2556 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 จำนวน 14,891 ล้านบาท เป็นผลมาจากเงินสดสุทธิจากการดำเนินงาน 13,695 ล้านบาท สูงกว่าช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน เงินสดสุทธิใช้ไปในการลงทุน 5,589 ล้านบาท ลดลงกว่าช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน และเงินสดสุทธิได้มาจากการจัดหาเงิน 7,190 ล้านบาท ตามรายละเอียดที่กล่าวข้างต้น ในขณะที่ปีก่อน จำนวนเงินที่ชำระหนี้สูงกว่าหนี้ใหม่

### เครื่องบิน

ในไตรมาส 2 ปี 2556 บริษัทฯ ยังคงดำเนินการตามแผนพัฒนาฝูงบิน โดยการปลดระวางเครื่องบินเก่าควบคู่กับการจัดหาเครื่องบินใหม่อย่างต่อเนื่อง ซึ่งในไตรมาสนี้ บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบิน A330-300 ภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน เพิ่ม 1 ลำในเดือนพฤษภาคม 2556 และเครื่องบิน B777-300ER ภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานเป็นเวลา 12 ปี 2 ลำในเดือนเมษายนและมิถุนายน 2556 รวมเป็นรับมอบเครื่องบินใหม่เพิ่ม 3 ลำ และได้คืนเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าเพื่อดำเนินงาน B777-300ER ที่ครบอายุสัญญา 3 ลำ และปลดระวางรอการส่งคืนเมื่อครบอายุสัญญาในเดือนกรกฎาคม 2556 อีก 1 ลำ รวมทั้งได้ปลดระวางเครื่องบินเก่าเพื่อรอการขาย 2 ลำ ได้แก่ เครื่องบิน B747-400 จำนวน 1 ลำในเดือนเมษายน 2556 และ A300-600 จำนวน 1 ลำ ในเดือนมิถุนายน 2556 เป็นผลให้บริษัทฯ มีเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงานรวม 95 ลำ

นอกจากนั้นในไตรมาสนี้ บริษัทฯ ได้ขายเครื่องบิน A300-600 ที่ปลดระวางรอการขายออกไป 2 ลำ รับคืนเครื่องบิน B737-400 จำนวน 1 ลำ และ ATR72 จำนวน 2 ลำ จากบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด เนื่องจากครบสัญญาเช่า ทำให้ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2556 บริษัทฯ มีเครื่องบินทั้งสิ้น 111 ลำ (ไม่รวมเครื่องบิน B777-300ER 1 ลำที่ปลดระวางรอส่งคืน) ประกอบด้วยเครื่องบินที่บริษัทฯ ใช้ดำเนินงาน 95 ลำ และเครื่องบินปลดระวางเพื่อรอการขาย 16 ลำ โดยมีรายละเอียดดังนี้

ประเภทเครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	เครื่องบิน ที่เป็นกรรมสิทธิ์ ของบริษัทฯ	เครื่องบินภายใต้ สัญญาเช่าทางการเงิน (Financial Lease)	เครื่องบินภายใต้ สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease)	เครื่องบิน ที่ใช้ใน การดำเนินงาน	เครื่องบิน ที่ปลดระวาง รอการขาย
โบอิง 747-400	16	14	2	-	14	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	4
โบอิง 777-300ER <sup>1)</sup>	6	-	-	6	6	-
แอร์บัส 340-600	6	-	6	-	6	-
แอร์บัส 340-500	4	1	3	-	-	4
แอร์บัส 330-300	27	10	15	2	27	-
แอร์บัส 320-200	6	-	-	6	6	-
แอร์บัส 380-800	4	-	4	-	4	-
แอร์บัส 300-600R	9	9	-	-	5	4
เอทีอาร์ 72	2	2	-	-	-	2
เครื่องบินขนส่งสินค้า โบอิง 747-400	2	2	-	-	2	-
<b>รวม</b>	<b>111</b>	<b>56</b>	<b>36</b>	<b>19</b>	<b>95</b>	<b>16</b>

หมายเหตุ : 1) ไม่รวมเครื่องบินโบอิง 777-300ER 1 ลำ ที่ปลดระวางแล้ว และอยู่ระหว่างการเตรียมส่งคืน เนื่องจากครบกำหนดอายุสัญญาเช่าในเดือนกรกฎาคม 2556

ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2556 บริษัทฯ มีสัญญาและภาระผูกพันในการจัดหาเครื่องบินใหม่ ประกอบด้วยภาระในการซื้อเครื่องบินใหม่ระหว่างปี 2556-2561 จำนวน 17 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบิน A380-800 จำนวน 2 ลำ A320-200 จำนวน 5 ลำ A350-900XWB จำนวน 4 ลำ และ B777-300ER จำนวน 6 ลำ รวมเป็นเงิน 62,576 ล้านบาท และมีภาระผูกพันที่ต้องจ่ายค่าเช่าเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงานที่เช่าแล้วในปัจจุบัน 20 ลำ และยังไม่ได้รับมอบอีก 28 ลำ รวมเป็นเงินประมาณ 150,049 ล้านบาท โดยเครื่องบินเช่าดำเนินงานทั้ง 48 ลำ จะหมดสัญญาเช่าในระหว่างปี 2556-2572

### สินทรัพย์

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2556 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมทั้งสิ้น 324,103 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2555 จำนวน 20,007 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.6 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม				งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	30 มิ.ย. 2556		31 ธ.ค. 2555		30 มิ.ย. 2556		31 ธ.ค. 2555	
	%ของ		%ของ		%ของ		%ของ	
	ล้านบาท	สินทรัพย์	ล้านบาท	สินทรัพย์	ล้านบาท	สินทรัพย์	ล้านบาท	สินทรัพย์
	รวม		รวม		รวม		รวม	
สินทรัพย์หมุนเวียน								
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	34,939	10.8	20,048	6.6	34,815	10.9	19,742	6.6
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้ขาย	7,848	2.4	7,430	2.4	7,848	2.4	7,430	2.5
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	42,111	13.0	44,133	14.5	42,355	13.2	42,185	14.1
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>	<b>84,898</b>	<b>26.2</b>	<b>71,611</b>	<b>23.5</b>	<b>85,018</b>	<b>26.5</b>	<b>69,357</b>	<b>23.2</b>
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์								
เครื่องปั้นและเครื่องยนต์อะไหล่จ่ายล่วงหน้า	16,394	5.1	17,617	5.8	16,394	5.1	17,617	5.9
เครื่องปั้น	51,631	15.9	51,661	17.0	51,631	16.1	51,661	17.3
เครื่องปั้นภายใต้สัญญาเช่า	127,825	39.4	122,707	40.4	127,825	39.9	122,707	41.0
อุปกรณ์การปั้นหมุนเวียน	12,668	3.9	12,506	4.1	12,668	4.0	12,506	4.2
งานระหว่างทำ	2,190	0.7	2,488	0.8	2,190	0.7	2,488	0.8
ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุง	6,860	2.1	7,020	2.3	6,859	2.1	7,020	2.3
เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	4,709	1.5	4,569	1.5	4,701	1.5	4,479	1.5
<b>ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ</b>	<b>222,277</b>	<b>68.6</b>	<b>218,568</b>	<b>71.9</b>	<b>222,268</b>	<b>69.4</b>	<b>218,478</b>	<b>73.0</b>
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	16,928	5.2	13,917	4.6	13,121	4.1	11,521	3.8
<b>รวมสินทรัพย์</b>	<b>324,103</b>	<b>100.0</b>	<b>304,096</b>	<b>100.0</b>	<b>320,407</b>	<b>100.0</b>	<b>299,356</b>	<b>100.0</b>

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 84,898 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 26.2 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2555 เป็นจำนวน 13,287 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลมาจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น 14,891 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นผลจากการเพิ่มขึ้นของเงินกู้ที่กู้ต่อจากกระทรวงการคลังเพื่อรอชำระค่าเครื่องปั้น A380-800 ในไตรมาส 4 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้ขายเพิ่มขึ้น 418 ล้านบาท เกิดจากการปลดระวางเครื่องปั้นเก่าเพื่อรอการขายเพิ่มขึ้น 6 ลำ จาก ณ สิ้นปี 2555 ซึ่งมีเครื่องปั้นรอการขาย 10 ลำ โดยได้ขายเครื่องปั้นที่ถือไว้ขายออกไป 4 ลำ และจากการเปรียบเทียบมูลค่าสุทธิทางบัญชีของเครื่องปั้นที่ถือไว้ขายกับมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขาย พบว่ามูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนขายของเครื่องปั้น A300-600 จำนวน 3 ลำ และ A340-500 จำนวน 4 ลำ ต่ำกว่ามูลค่าสุทธิทางบัญชีบริษัทฯ จึงบันทึกการด้อยค่าของเครื่องปั้นดังกล่าวเป็นจำนวน 3,592 ล้านบาท

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์สุทธิ มีจำนวน 222,277 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 68.6 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2555 เป็นจำนวน 3,709 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.7 ซึ่งเกิดจากการเพิ่มขึ้นของเครื่องปั้นภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน 3 ลำที่รับมอบในปี

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ มีจำนวน 16,928 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 5.2 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2555 จำนวน 3,011 ล้านบาท เป็นผลจากการแปลงสภาพบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด จากบริษัทย่อยเป็นบริษัทร่วม ทำให้เงินลงทุนในบริษัทร่วมเพิ่มขึ้นจาก 1,430 ล้านบาท เป็น 4,828 ล้านบาท และค่าความนิยมที่บันทึกไว้ในไตรมาส 1 ปี 2555 ลดลง 1,391 ล้านบาท

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) ในงวด 6 เดือนแรกของปี 2556 เท่ากับร้อยละ 0.66 ต่ำกว่าช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนที่เท่ากับร้อยละ 2.51 เป็นผลจากการรับมอบเครื่องปั้นเพิ่มมากในปี ในขณะที่ยังไม่

สามารถเพิ่มรายได้ได้ทันกับสินทรัพย์ที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับในปีก่อนบริษัทฯ มีกำไรจากการซื้อธุรกิจและงบการเงินรวมได้รวมรายได้ของบริษัท สาขาการบินนอร์คแอร์ จำกัด (มหาชน) ด้วย

### หนี้สิน

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2556 หนี้สินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย เท่ากับ 256,360 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 จำนวน 22,082 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.4 โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม				งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	30 มิ.ย. 2556		31 ธ.ค. 2555		30 มิ.ย. 2556		31 ธ.ค. 2555	
	ล้านบาท	%ของ หนี้สิน รวม	ล้านบาท	%ของ หนี้สิน รวม	ล้านบาท	%ของ หนี้สิน รวม	ล้านบาท	%ของ หนี้สิน รวม
หนี้สินหมุนเวียน (รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี)	85,002	33.2	82,683	35.3	85,282	33.2	81,632	35.0
หนี้สินระยะยาว								
หุ้นกู้	36,400	14.2	32,120	13.7	36,400	14.2	32,120	13.8
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	66,312	25.9	61,611	26.3	66,312	25.9	61,611	26.4
เงินกู้ยืมระยะยาว	51,117	19.9	41,011	17.5	51,117	19.9	41,011	17.6
รวมหนี้สินระยะยาว	153,829	60.0	134,742	57.5	153,829	60.0	134,742	57.8
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	17,529	6.8	16,853	7.2	17,500	6.8	16,738	7.2
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>256,360</b>	<b>100.0</b>	<b>234,278</b>	<b>100.0</b>	<b>256,611</b>	<b>100.0</b>	<b>233,112</b>	<b>100.0</b>

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2556 หนี้สินระยะยาว (หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน เงินกู้ยืมระยะยาว และหุ้นกู้) มีจำนวน 153,829 ล้านบาท ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 60.0 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันสิ้นงวดปี 2555 19,087 ล้านบาท ส่งผลให้อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) เพิ่มขึ้นจาก 2.27 เท่า ณ สิ้นปี 2555 เป็น 2.65 เท่า ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2556 โดยในงวด 6 เดือนแรกของปี 2556 บริษัทฯ ได้จัดหาเงินกู้ระยะยาวเพิ่มขึ้นจำนวน 32,071 ล้านบาท ดังนี้

- หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน จำนวน 11,393 ล้านบาท เพื่อชำระค่าเช่าซื้อเครื่องบิน 3 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบิน A330-300 2 ลำ ซึ่งรับมอบในไตรมาสละ 1 ลำ และเครื่องบิน A380-800 จำนวน 1 ลำ รับมอบในไตรมาส 1

- เงินกู้ยืมระยะยาว จำนวน 500 ล้านเหรียญสหรัฐ หรือประมาณ 15,678 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯ กู้ต่อจากกระทรวงการคลัง เพื่อใช้ชำระค่าเครื่องบิน A380-800 รวม 2 ลำในไตรมาส 4 ปี 2556 โดยบริษัทฯ ได้เบิกรับเงินกู้ล่วงหน้าตามเงื่อนไขการเบิกจ่ายของกระทรวงการคลัง และได้นำเงินดังกล่าวไปลงทุนระยะสั้นเพื่อลดภาระต้นทุนทางการเงินในระหว่างที่รอการชำระค่าเครื่องบิน

- หุ้นกู้ จำนวน 5,000 ล้านบาท เพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ ลงทุนในสินทรัพย์ ชำระคืนหุ้นกู้ที่จะครบกำหนดชำระ รักษาสภาพคล่องทางการเงิน และ/หรืออาจนำไปชำระคืนเงินกู้ของบริษัทฯ ที่มีต้นทุนทางการเงินสูงกว่า

หนี้สินหมุนเวียน มีจำนวนรวม 85,002 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 33.2 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันสิ้นงวดปี 2555 จำนวน 2,319 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.8 ส่วนใหญ่เนื่องจากหนี้ที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี เพิ่มขึ้น 1,807 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.5

### ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2556 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 67,743 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2555 จำนวน 2,075 ล้านบาท เป็นผลมาจากการจ่ายเงินปันผลจำนวน 1,226 ล้านบาท และผลกระทบจากการสูญเสียอำนาจควบคุมบริษัท สายการบินบีนนิกแอร์ จำกัด (มหาชน) จำนวน 721 ล้านบาท ซึ่งทำให้อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity) ของ 6 เดือนแรกลดลงจากร้อยละ 5.76 ในปี 2555 เป็นยอดติดลบร้อยละ 0.19 ในปีนี้

#### 4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

ในช่วงครึ่งปีหลัง อุตสาหกรรมการบินมีแนวโน้มที่จะขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับอัตราการฟื้นตัวของภาวะเศรษฐกิจโลก และราคาน้ำมันซึ่งคาดว่าจะไม่เปลี่ยนแปลงมากนัก ในส่วนของบริษัทฯ ยังคงต้องเผชิญกับปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงาน ได้แก่ สภาพเศรษฐกิจโลกที่ยังอยู่ในภาวะชะลอตัว ปัจจัยทางการเมืองทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ สถานการณ์ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังอยู่ในระดับสูง ซึ่งส่งผลต่อค่าเงินบาทที่ยังคงมีแรงกดดันแข็งค่าอย่างต่อเนื่อง ถึงแม้จะเริ่มปรับตัวอ่อนลงในช่วงต้นเดือนพฤษภาคม 2556 ตามการใช้มาตรการขยายปริมาณเงินในญี่ปุ่นและสหรัฐก็ตาม รวมถึงการเติบโตของสายการบินต้นทุนต่ำที่ขยายเข้ามาในอุตสาหกรรมการบินของไทยเพิ่มขึ้นมาก ล้วนเป็นปัจจัยสำคัญที่ซึ่งบริษัทฯ ต้องติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิด

บริษัทฯ ได้เตรียมปรับแผนธุรกิจเพื่อเพิ่มรายได้ โดยในครึ่งปีหลังบริษัทฯ มีแผนรับมอบเครื่องบินใหม่อีก 9 ลำ ซึ่งบริษัทฯ จะเพิ่มความถี่เที่ยวบินและขยายเส้นทางบินใหม่ๆ ไปยังตลาดที่มีศักยภาพ เช่น ญี่ปุ่น จีนและรัสเซีย และปรับจำนวนที่นั่งให้เหมาะสมกับความต้องการของตลาด โดยมุ่งเน้นตลาดญี่ปุ่นเป็นเป้าหมายแรก ซึ่งคาดว่าจะได้รับประโยชน์จากการที่รัฐบาลญี่ปุ่นยกเว้นการทำวีซ่าและค่าเงินเยนที่อ่อนตัวลง ในขณะที่ตลาดยุโรปที่เป็นตลาดหลัก ถึงแม้ว่าภาวะเศรษฐกิจโดยรวมยังชะลอตัว แต่บริษัทฯ ยังคงต้องเพิ่มบริการใหม่ๆ รวมทั้งปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการให้สอดคล้องกับสถานการณ์แข่งขันในธุรกิจการบินให้มากขึ้น ซึ่งรวมถึงการจัดขนาดของเครื่องบินให้เหมาะสมกับขนาดของตลาดเพื่อเพิ่มรายได้และลดค่าใช้จ่าย โดยให้หน่วยธุรกิจการบินไทยสมายล์เข้าไปทำตลาดแทนการบินไทยในบางเส้นทาง ตลอดจนการปรับปรุงประสิทธิภาพของการบริหารการขายในด้านต่าง ๆ อาทิ การพัฒนาการขายผ่านอินเทอร์เน็ต การเพิ่มประสิทธิภาพคอลล์เซ็นเตอร์ เป็นต้น



## 5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		ม.ค.-มิ.ย.		ม.ค.-มิ.ย.	
		2556	2555	2556	2555
<b>อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)</b>					
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	2.28	2.44	2.27	2.45
<b>อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)</b>					
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน	ร้อยละ	1.50	3.03	1.41	2.97
อัตรากำไรสุทธิ	ร้อยละ	(0.13)	3.70	(1.32)	2.23
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	(0.19)	5.76	(2.09)	3.49
<b>อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)</b>					
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	0.66	2.51	0.27	1.95
<b>อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)</b>					
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)	เท่า	2.65	2.10	2.81	2.21
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	3.86	4.56	3.82	4.48

### ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

**EBITDA** หมายถึง กำไรจากการดำเนินงานก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย

**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