

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับไตรมาส 3 ปี 2556 สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2556  
ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

## 1. บทสรุปผู้บริหาร

ภาพรวมของเศรษฐกิจโลกในไตรมาสที่ 3 ปี 2556 เริ่มฟื้นตัวเนื่องจากประเทศสหรัฐอเมริกาและสหภาพยุโรปเริ่มมีสัญญาณการฟื้นตัวที่ดีขึ้น ถึงแม้ยังคงมีความผันผวนอยู่บ้าง ส่วนประเทศญี่ปุ่นก็ปรับตัวดีขึ้นจากนโยบายการกระตุ้นเศรษฐกิจของรัฐบาล ซึ่งปัจจัยดังกล่าวส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมการบินทำให้ความต้องการเดินทางทางอากาศเพิ่มขึ้น ส่วนในด้านการขนส่งทางอากาศยังมีอัตราการเติบโตที่ต่ำ ประกอบกับปัญหาทางการเงินเมืองและความขัดแย้งต่าง ๆ ในตะวันออกกลางส่งผลให้ราคาน้ำมันดิบปรับตัวเพิ่มขึ้นบ้าง นอกจากนี้ ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนยังเป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินงาน

จากการที่บริษัทฯ ได้ทยอยรับมอบเครื่องบินใหม่ตามแผนธุรกิจระยะยาว ในการบริหารฝูงบินเพื่อเสริมสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันระยะยาว และเตรียมความพร้อมสำหรับการก้าวสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (Asean Economic Community : AEC) นั้น ในไตรมาส 3 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบิน B777-300ER อีก 2 ลำ ทำให้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารในไตรมาสนี้สูงกว่าไตรมาส 3 ปีก่อนร้อยละ 8.8 ซึ่งสูงกว่าอัตราเติบโตเฉลี่ยของทั้งอุตสาหกรรมและของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ทำให้ในระแวกสิ้นบริษัทฯ ยังไม่สามารถเพิ่มปริมาณการขนส่งผู้โดยสารได้ทันในอัตราเดียวกัน มีผลทำให้อัตราการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เฉลี่ยลดลงจากร้อยละ 76.7 ในไตรมาส 3 ปี 2555 เหลือร้อยละ 75.3 ในไตรมาสนี้ สำหรับการขนส่งสินค้าถึงแม้ในภาพรวมจะเริ่มฟื้นตัวแต่สายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกซึ่งมีส่วนแบ่งในตลาดการขนส่งสินค้ามากที่สุด ได้รับผลกระทบจากการชะลอตัวของทางอากาศค่อนข้างมาก และยังคงได้รับผลกระทบจากการชะลอตัวของเศรษฐกิจในตลาดเกิดใหม่ (Emerging Market) บางประเทศ นอกจากนี้ การที่หลายสายการบินเพิ่มปริมาณการผลิต ทำให้มีอุปทานสูงกว่าอุปสงค์ ก่อให้เกิดการแข่งขันอย่างรุนแรง ส่งผลกระทบบ้างทำให้รายได้เฉลี่ยต่อหน่วยลดลง ทั้งนี้ในส่วนของบริษัทฯ ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ลดลงจากปีก่อนร้อยละ 1.1 ซึ่งเป็นผลมาจากการลดปริมาณการผลิตของเครื่องบินขนส่งสินค้า (Freighter) ทั้งนี้ หากไม่รวม Freighter ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์จะเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.3 ในขณะที่ปริมาณการขนส่งสินค้าได้รับผลกระทบจากการแข่งขันอย่างรุนแรง ทำให้ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 9.0

ในไตรมาส 3 ปี 2556 บริษัทฯ และบริษัทย่อย ขาดทุนก่อนอัตราแลกเปลี่ยนและภาษีเงินได้ จำนวน 3,238 ล้านบาท เปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนมีกำไรก่อนอัตราแลกเปลี่ยนและภาษีเงินได้ 2,021 ล้านบาท เป็นผลจากอัตราการเพิ่มขึ้นของรายได้จากการขายและการให้บริการต่ำกว่าอัตราการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่าย เมื่อรวมกับขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจำนวน 2,890 ล้านบาท ทำให้บริษัทฯ และบริษัทย่อย ขาดทุนสุทธิ 6,182 ล้านบาท ขณะที่ไตรมาส 3 ปี 2555 มีกำไรสุทธิ 1,857 ล้านบาท

## 2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานไตรมาส 3 ปี 2556 และเก้าเดือนแรกของปี 2556

งบการเงินรวมของไตรมาส 3 ปี 2556 ไม่รวมบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) เป็นบริษัทย่อย เนื่องจากตั้งแต่วันที่ 18 มกราคม 2556 มีการแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัทชุดใหม่ ซึ่งมีจำนวนกรรมการรวมเพิ่มขึ้น ทำให้บริษัทฯ ไม่มีอำนาจควบคุมผ่านคณะกรรมการบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) นอกจากนั้น เมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2556 บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ได้เสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุน 125 ล้านหุ้น มีผลทำให้สัดส่วนการถือครองหุ้นของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ลดลงจากร้อยละ 49 เป็นร้อยละ 39.2 ดังนั้น เพื่อให้การเปรียบเทียบผลการดำเนินงานของทั้ง 2 ปีมีความชัดเจนขึ้น บริษัทฯ จึงได้จัดทำข้อมูลงบกำไรขาดทุนปี 2555 (ไม่รวมนกแอร์) เพื่อการวิเคราะห์เปรียบเทียบ ดังนี้

### ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) – งบการเงินของบริษัท และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	งบการเงินรวม						
	รวมนกแอร์				ไม่รวมนกแอร์		
	2556	2555	เปลี่ยนแปลง		2555	เปลี่ยนแปลง	
		ล้านบาท	%		ล้านบาท	%	
รายได้จากการขายหรือการให้บริการ	50,679	51,714	-1,035	-2.0	49,714	+965	+1.9
หัก ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	52,766	49,224	+3,542	+7.2	47,407	+5,359	+11.3
กำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน	(2,087)	2,490	-4,577	-183.8	2,307	-4,394	-190.5
บวก รายได้อื่น	672	717	-45	-6.3	700	-28	-4.0
หัก ค่าใช้จ่ายอื่น	162	(237)	+399	+168.4	(340)	+502	+147.6
หัก ต้นทุนทางการเงิน	1,661	1,423	+238	+16.7	1,423	+238	+16.7
<b>กำไร(ขาดทุน)ก่อนอัตราแลกเปลี่ยนฯ และภาษีเงินได้</b>	<b>(3,238)</b>	<b>2,021</b>	<b>-5,259</b>	<b>-260.2</b>	<b>1,924</b>	<b>-5,162</b>	<b>-268.3</b>
กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(2,890)	(120)	-2,770	-	(116)	-2,774	-
กำไร(ขาดทุน)ก่อนดอกเบี้ยและภาษีเงินได้	(4,467)	3,324	-7,791	-234.4	3,231	-7,698	-238.3
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	(6,182)	1,857	-8,039	-432.9	1,761	-7,943	-451.1
<b>กำไร(ขาดทุน)สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่</b>	<b>(6,195)</b>	<b>1,745</b>	<b>-7,940</b>	<b>-455.0</b>	<b>1,750</b>	<b>-7,945</b>	<b>-454.0</b>
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	(2.84)	0.80	-3.64	-455.0	0.80	-3.64	-455.0
EBITDA (ล้านบาท)	2,953	7,464	-4,511	-60.4	7,257	-4,304	-59.3
อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน (%)	(4.1)	4.8		-8.9	4.6		-8.7
EBITDA Margin (%)	5.8	14.4		-8.6	14.6		-8.8
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิต่อรายได้จากการขายหรือการให้บริการ (%)	(12.2)	3.6		-15.8	3.5		-15.7

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) – งบการเงินเฉพาะกิจการ

หน่วย : ล้านบาท	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	2556	2555	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้จากการขายหรือการให้บริการ	50,581	49,629	+952	+1.9
หัก ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	52,766	47,403	+5,363	+11.3
กำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน	(2,185)	2,226	-4,411	-198.2
บวก รายได้อื่น	834	724	+110	+15.2
หัก ค่าใช้จ่ายอื่น	341	(27)	+368	-
หัก ต้นทุนทางการเงิน	1,661	1,424	+237	+16.6
<b>กำไร(ขาดทุน)ก่อนอัตราแลกเปลี่ยนฯ และภาษีเงินได้</b>	<b>(3,353)</b>	<b>1,553</b>	<b>-4,906</b>	<b>-315.9</b>
กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(2,891)	(118)	-2,773	-
กำไร(ขาดทุน)ก่อนดอกเบี้ยและภาษีเงินได้	(4,583)	2,859	-7,442	-260.3
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	(6,275)	1,409	-7,684	-545.4
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	(2.87)	0.65	-3.52	-541.5
EBITDA (ล้านบาท)	2,854	7,175	-4,321	-60.2
อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน (%)	(4.3)	4.5		-8.8
EBITDA Margin (%)	5.6	14.5		-8.9
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิต่อรายได้จากการขายหรือการให้บริการ (%)	(12.4)	2.8		-15.2

ไตรมาส 3 ของปี 2556 บริษัทฯ และบริษัทย่อย ขาดทุนจากการดำเนินงาน 2,087 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีกำไร 2,490 ล้านบาท สาเหตุสำคัญเนื่องจากขาดทุนจากการดำเนินงานเฉพาะกิจการ จำนวน 2,185 ล้านบาท เนื่องจากรายได้จากการขายและการให้บริการเฉพาะกิจการเพิ่มขึ้นเพียง 952 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.9 สาเหตุที่รายได้เพิ่มขึ้นในอัตราค่าเป็นผลจากการแข็งค่าของเงินบาทเมื่อเทียบกับปีก่อน ทำให้รายได้ส่วนใหญ่ซึ่งเป็นเงินตราต่างประเทศเมื่อแปลงเป็นเงินบาทลดลงประมาณร้อยละ 4.3 โดยเฉพาะอย่างยิ่งเงินเยนญี่ปุ่นซึ่งเป็นหนึ่งในรายได้สกุลหลักของบริษัทฯ โดยมีรายได้จากค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกินสูงขึ้น 1,390 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.4 และรายได้จากหน่วยธุรกิจและกิจการอื่นสูงขึ้น 213 ล้านบาทหรือร้อยละ 10.5 เนื่องจากปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจากการขยายการผลิต แต่รายได้ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์ลดลง 651 ล้านบาท หรือร้อยละ 10.0 จากผลของการแข่งขันที่รุนแรง ส่วนค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเฉพาะกิจการเพิ่มขึ้นถึง 5,363 ล้านบาท หรือร้อยละ 11.3 ถึงแม้ผลจากการแข็งค่าของเงินบาทจะทำให้ค่าใช้จ่ายลดลงประมาณร้อยละ 3.3 แต่ปริมาณการผลิตรวม (ATK) ที่สูงกว่าปีก่อนร้อยละ 4.6 มีผลทำให้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่ผันแปรตามปริมาณการผลิตเพิ่มสูงขึ้น ประกอบกับการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายบุคลากรในอัตราที่สูงถึงร้อยละ 16.3 มีสาเหตุจากค่าล่วงเวลาของพนักงานและแรงงานภายนอกเพิ่มขึ้นมากเนื่องจากการขาดแคลนแรงงานภายนอก การขึ้นเงินเดือนประจำปี การสำรองเงินรางวัลประจำปี และการปรับขึ้นค่าใบอนุญาตประกอบวิชาชีพ (License) ของฝ่ายช่าง

บริษัทฯ และบริษัทย่อย ขาดทุนก่อนอัตราแลกเปลี่ยนและภาษีเงินได้ จำนวน 3,238 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีกำไร 2,021 ล้านบาท สาเหตุใหญ่เนื่องจากผลการดำเนินงานก่อนอัตราแลกเปลี่ยนและภาษีเงินได้เฉพาะกิจการ ขาดทุน 3,353 ล้านบาท เนื่องจากขาดทุนจากการดำเนินงาน 2,185 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายอื่นเพิ่มขึ้น และต้นทุนทางการเงินเพิ่มขึ้นเนื่องจากหนี้สินเพิ่มขึ้น

นอกจากนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อย ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 2,890 ล้านบาท ขาดทุนสูงขึ้นเมื่อเทียบกับไตรมาส 3 ของปีก่อน 2,770 ล้านบาท เป็นผลให้บริษัทฯ และบริษัทย่อย ขาดทุนสุทธิ 6,182 ล้านบาท ในขณะที่ไตรมาสเดียวกันของปีก่อนมีกำไร 1,857 ล้านบาท โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 6,195 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 2.84 บาท เปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันปีก่อนซึ่งมีกำไรต่อหุ้น 0.80 บาท

กำไรจากการดำเนินงานก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) เท่ากับ 2,953 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 4,511 ล้านบาท หรือร้อยละ 60.4 โดยมี EBITDA Margin ร้อยละ 5.8 ลดลงจากปีก่อนที่เท่ากับร้อยละ 14.4

#### ตารางแสดงข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ (Operating Performance) เฉพาะบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

เฉพาะ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)		ก.ค.-ก.ย.		อัตรา เปลี่ยนแปลง
		2556	2555	
ปริมาณการผลิตรวม	(ล้านต้น-กิโลเมตร)	3,177	3,036	+4.6%
ปริมาณการขนส่งรวม	(ล้านต้น-กิโลเมตร)	2,083	2,059	+1.2%
อัตราส่วนการบรรทุก	(%)	65.6	67.8	-2.2
รายได้รวมทั้งระบบเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ต้น-กม.)	22.77	23.12	-1.5%
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	5.41	5.10	+6.1%
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	21,458	19,729	+8.8%
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	16,149	15,129	+6.7%
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	75.3	76.7	-1.4
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-กม.)	2.57	2.69	-4.5%
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านต้น-กิโลเมตร)	1,246	1,260	-1.1%
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านต้น-กิโลเมตร)	603	663	-9.0%
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	48.4	52.6	-4.2
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	154,446	166,187	-7.1%
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ต้น-กม.)	9.40	9.58	-1.9%
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	95,083	90,780	+4.7%
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำ/วัน)	11.2	11.5	-2.6%
จำนวนเที่ยวบิน	(เที่ยวบิน)	23,988	22,289	+7.6%

## รายได้

ในไตรมาส 3 ปี 2556 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้รวม 51,351 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 1,080 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.1 เป็นผลมาจากไตรมาส 3 ปีก่อนได้รวมรายได้นกแอร์ โดยมีรายละเอียดของรายได้ดังนี้

	งบการเงินรวม									
	รวมนกแอร์						ไม่รวมนกแอร์			
	ก.ค.-ก.ย.				เปลี่ยนแปลง		ก.ค.-ก.ย.		เปลี่ยนแปลง	
	2556	%ของ รายได้ รวม	2555	%ของ รายได้ รวม	ล้านบาท	%	2555	%ของ รายได้ รวม	ล้านบาท	%
<b>รายได้จากกิจการขนส่ง</b>										
ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	42,455	82.7	43,092	82.2	-637	-1.5	41,065	81.5	+1,390	+3.4
ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	5,878	11.4	6,535	12.5	-657	-10.1	6,529	12.9	-651	-10.0
<b>รวมรายได้จากกิจการขนส่ง</b>	<b>48,333</b>	<b>94.1</b>	<b>49,627</b>	<b>94.7</b>	<b>-1,294</b>	<b>-2.6</b>	<b>47,594</b>	<b>94.4</b>	<b>+739</b>	<b>+1.6</b>
รายได้จากหน่วยธุรกิจ	1,775	3.5	1,568	3.0	+207	+13.2	1,568	3.1	+207	+13.2
รายได้จากกิจการอื่นๆ	571	1.1	519	1.0	+52	+10.0	552	1.1	+19	+3.4
<b>รวมรายได้จากการขายหรือการ</b>										
<b>ให้บริการ</b>	<b>50,679</b>	<b>98.7</b>	<b>51,714</b>	<b>98.7</b>	<b>-1,035</b>	<b>-2.0</b>	<b>49,714</b>	<b>98.6</b>	<b>+965</b>	<b>+1.9</b>
ดอกเบียร์รับ	171	0.3	128	0.2	+43	+33.6	118	0.2	+53	+44.9
รายได้อื่น	501	1.0	589	1.1	-88	-14.9	582	1.2	-81	-13.9
<b>รวมรายได้</b>	<b>51,351</b>	<b>100.0</b>	<b>52,431</b>	<b>100.0</b>	<b>-1,080</b>	<b>-2.1</b>	<b>50,414</b>	<b>100.0</b>	<b>+937</b>	<b>+1.9</b>

	งบการเงินเฉพาะกิจการ							
	ก.ค.-ก.ย.				เปลี่ยนแปลง			
	2556	%ของ รายได้รวม	2555	%ของ รายได้รวม	ล้านบาท	%		
<b>รายได้จากกิจการขนส่ง</b>								
ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	42,455	82.6	41,065	81.6	+1,390	+3.4		
ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	5,878	11.4	6,529	13.0	-651	-10.0		
<b>รวมรายได้จากกิจการขนส่ง</b>	<b>48,333</b>	<b>94.0</b>	<b>47,594</b>	<b>94.6</b>	<b>+739</b>	<b>+1.6</b>		
รายได้จากหน่วยธุรกิจ	1,775	3.5	1,568	3.1	+207	+13.2		
รายได้จากกิจการอื่นๆ	473	0.9	467	0.9	+6	+1.3		
<b>รวมรายได้จากการขายหรือการให้บริการ</b>								
<b>ดอกเบียร์รับ</b>	<b>170</b>	<b>0.3</b>	<b>116</b>	<b>0.2</b>	<b>+54</b>	<b>+46.6</b>		
<b>รายได้อื่น</b>	<b>664</b>	<b>1.3</b>	<b>608</b>	<b>1.2</b>	<b>+56</b>	<b>+9.2</b>		
<b>รวมรายได้</b>	<b>51,415</b>	<b>100.0</b>	<b>50,353</b>	<b>100.0</b>	<b>+1,062</b>	<b>+2.1</b>		

รายได้จากกิจการขนส่ง ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 94.1 ของรายได้รวม มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 48,333 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาส 3 ปีก่อน 1,294 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.6 โดยในไตรมาส 3 ปีก่อนได้รวมรายได้จากกิจการขนส่งของนกแอร์ ดังนั้น หากเปรียบเทียบโดยไม่รวมรายได้จากกิจการขนส่งของนกแอร์ในงบการเงินรวมปี 2555 รายได้จากกิจการขนส่งในปี 2556 จะเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 739 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.6

นอกจากนี้ จากการนำระบบงานบัญชีรายได้บัตรโดยสาร (Passenger Revenue Accounting) ใหม่มาใช้เมื่อเดือนกันยายน 2555 ทำให้การรับรู้รายได้ค่าบัตรโดยสารสามารถบันทึกแยกบัญชีรายได้และค่านายหน้า (Commission) ขณะที่ระบบงานเดิมบันทึกเป็นรายได้สุทธิ (รายได้หักค่านายหน้า) ซึ่งในไตรมาส 3 มีค่านายหน้าจำนวน 529 ล้านบาท บันทึกไว้ในรายได้ค่าโดยสาร และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา มีผลทำให้รายได้ค่าโดยสารและค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณาเพิ่มขึ้นในจำนวนที่เท่ากัน โดยไม่มีผลกับกำไรขาดทุน

- **รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน**

รายได้จากค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกิน 42,455 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,390 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.4 เป็นผลมาจาก

- ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger - Kilometer : RPK) เพิ่มขึ้นร้อยละ 6.7 ในขณะที่รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) ลดลง 0.12 บาท หรือร้อยละ 4.5 สาเหตุหลักเป็นผลมาจากการแข็งค่าเงินบาท ทำให้รายได้ต่อหน่วยเมื่อคิดเป็นเงินบาทลดลงประมาณ 0.12 บาท หรือคิดเป็นเงินประมาณ 1,900 ล้านบาท เมื่อเทียบกับอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในช่วงเวลาเดียวกับปีก่อน

- การรับรู้รายได้ค่านายหน้าการขายบัตรโดยสาร (Sales Commission) ที่จ่ายให้ตัวแทนขาย จำนวน 529 ล้านบาท

- **รายได้ค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์**

รายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์ 5,878 ล้านบาท ลดลง 651 ล้านบาท หรือร้อยละ 10.0 เป็นผลมาจากการแข่งขันอย่างรุนแรงในการแย่งส่วนแบ่งการตลาดทั้งในระหว่างขนส่งสินค้า ทั้งทางทะเล ทางบก และทางอากาศ และระหว่างสายการบิน เป็นผลให้ปริมาณการขนส่งพัสดุกิจภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) ลดลงร้อยละ 9.0 และรายได้จากพัสดุกิจภัณฑ์ต่อหน่วยโดยเฉลี่ย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยน้ำมันและค่าประกันภัย) ลดลง 0.18 บาท หรือร้อยละ 1.9 อย่างไรก็ตาม การที่รายได้ต่อหน่วยลดลง นอกจากเป็นผลมาจากการแข่งขันที่รุนแรงแล้ว ยังเป็นผลมาจากการแข็งค่าของเงินบาทด้วย

รายได้จากหน่วยธุรกิจ มีจำนวน 1,775 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาส 3 ปีก่อน 207 ล้านบาท หรือร้อยละ 13.2 เป็นผลมาจากจำนวนเที่ยวบินลูกค้าเพิ่มขึ้น ทำให้รายได้จากการให้บริการสายการบินลูกค้าเพิ่มขึ้นทุกกิจการ

รายได้จากกิจการอื่น ๆ มีจำนวน 571 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาส 3 ปีก่อนจำนวน 52 ล้านบาท หรือร้อยละ 10.0 เป็นผลมารายได้จาก การซ่อมบำรุงเครื่องบินให้สายการบินลูกค้าและหน่วยงานราชการเพิ่มสูงขึ้นจากปีก่อน

รายได้อื่น ๆ ประกอบด้วย ดอกเบี้ยรับ 171 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 43 ล้านบาท หรือร้อยละ 33.6 เป็นผลจากเงินสดเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน ในขณะที่รายได้อื่น ๆ 501 ล้านบาท ลดลง 88 ล้านบาท หรือร้อยละ 14.9 สาเหตุหลักเนื่องจากปีก่อนมีรายได้ค่าปรับส่งมอบเครื่องบินล่าช้า แต่ในไตรมาสนี้ไม่มี

## ค่าใช้จ่าย

ในไตรมาส 3 ปี 2556 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวม (รวมขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ) 57,479 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 6,949 ล้านบาท หรือร้อยละ 13.8 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม									
	รวมนอกแอร์						ไม่รวมนอกแอร์			
	ก.ค.-ก.ย.		ก.ค.-ก.ย.		เปลี่ยนแปลง		ก.ค.-ก.ย.		เปลี่ยนแปลง	
2556	%ของค่าใช้จ่าย	2555	%ของค่าใช้จ่าย	ล้านบาท	%	2555	%ของค่าใช้จ่าย	ล้านบาท	%	
<b>ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน</b>										
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	20,130	35.0	19,139	37.9	+991	+5.2	18,514	38.1	+1,616	+8.7
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	8,560	14.9	7,505	14.9	+1,055	+14.1	7,370	15.2	+1,190	+16.1
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	5,040	8.8	4,974	9.8	+66	+1.3	4,950	10.2	+90	+1.8
ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น	19,036	33.1	17,606	34.8	+1,430	+8.1	16,573	34.1	+2,463	+14.9
<b>รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน</b>	<b>52,766</b>	<b>91.8</b>	<b>49,224</b>	<b>97.4</b>	<b>+3,542</b>	<b>+7.2</b>	<b>47,407</b>	<b>97.6</b>	<b>+5,359</b>	<b>+11.3</b>
<b>ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์</b>										
สินทรัพย์	87	0.2	353	0.7	-266	-75.4	353	0.7	-266	-75.4
<b>ผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ</b>										
เงินตราต่างประเทศ	2,890	5.0	120	0.2	+2,770	-	116	0.2	+2,774	-
ต้นทุนทางการเงิน	1,661	2.9	1,423	2.8	+238	+16.7	1,423	2.9	+238	+16.7
<b>ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม</b>										
บริษัทร่วม	(179)	(0.3)	(212)	-0.4	+33	+15.6	(315)	(0.6)	+136	+43.2
ค่าใช้จ่ายอื่นๆ	254	0.4	(378)	-0.7	+632	+167.2	(378)	(0.8)	+632	+167.2
<b>รวมค่าใช้จ่าย</b>	<b>57,479</b>	<b>100.0</b>	<b>50,530</b>	<b>100.0</b>	<b>+6,949</b>	<b>+13.8</b>	<b>48,606</b>	<b>100.0</b>	<b>+8,873</b>	<b>+18.3</b>

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	ก.ค.-ก.ย.				เปลี่ยนแปลง	
	2556	%ของค่าใช้จ่าย	2555	%ของค่าใช้จ่าย	ล้านบาท	%
<b>ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน</b>						
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	20,130	34.9	18,514	37.8	+1,616	+8.7
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	8,616	15.0	7,409	15.2	+1,207	+16.3
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	5,039	8.7	4,949	10.1	+90	+1.8
ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น	18,981	32.9	16,531	33.8	+2,450	+14.8
<b>รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน</b>	<b>52,766</b>	<b>91.5</b>	<b>47,403</b>	<b>96.9</b>	<b>+5,363</b>	<b>+11.3</b>
<b>ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์</b>						
สินทรัพย์	87	0.2	353	0.7	-266	-75.4
<b>ผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ</b>						
เงินตราต่างประเทศ	2,891	5.0	118	0.2	+2,773	-
ต้นทุนทางการเงิน	1,661	2.9	1,424	2.9	+237	+16.6
ค่าใช้จ่ายอื่นๆ	254	0.4	(380)	-0.7	+634	+166.8
<b>รวมค่าใช้จ่าย</b>	<b>57,659</b>	<b>100.0</b>	<b>48,918</b>	<b>100.0</b>	<b>+8,741</b>	<b>+17.9</b>

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน 52,766 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3,542 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.2 ทั้งนี้หากเปรียบเทียบโดยไม่รวมค่าใช้จ่ายของนกแอร์ในปีก่อน ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย เพิ่มขึ้น 5,359 ล้านบาท หรือร้อยละ 11.3 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ค่าน้ำมันเครื่องบิน 20,130 ล้านบาท ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 35.0 ของค่าใช้จ่ายรวม เพิ่มขึ้น 1,616 ล้านบาท หรือร้อยละ 8.7 เนื่องจากการขยายการผลิต ทำให้ปริมาณการใช้น้ำมันเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.2 ประกอบกับราคาน้ำมันเฉลี่ยเพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 0.1 ถึงแม้ว่าผลจากการแข็งค่าของเงินบาททำให้ค่าน้ำมันเมื่อคิดเป็นเงินบาทลดลงบ้างก็ตาม นอกจากนี้ จากการดำเนินการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ ทำให้สามารถลดภาระค่าน้ำมันเป็นเงิน 531 ล้านบาท

ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายบุคลากร ผลประโยชน์พนักงาน ค่าตอบแทนผู้บริหาร และค่าตอบแทนกรรมการ มีจำนวนรวม 8,560 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,190 ล้านบาท หรือร้อยละ 16.1 สาเหตุหลักมาจากค่าล่วงเวลาของนักบินและลูกเรือ และค่าจ้างแรงงานภายนอกสูงกว่าปีก่อน ซึ่งเป็นผลจากการเพิ่มปริมาณการผลิตและผลของนโยบายเพิ่มค่าแรงขั้นต่ำ รวมทั้งการขาดแคลนแรงงานภายนอก ประกอบกับการปรับขึ้นเงินเดือนประจำปี การปรับขึ้นค่าใบอนุญาตประกอบวิชาชีพ (License) ของฝ่ายช่างให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล รวมทั้งในปีนี้เป็นบริษัทฯ ได้กระจายการตั้งสำรองเงินรางวัลประจำปีเป็นรายเดือน ในขณะที่ปีก่อนตั้งไว้ในเดือนธันวาคม 2555

ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย 5,040 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 90 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.8 เป็นผลมาจากค่าเสื่อมราคาที่นั่งเครื่องบินเพิ่มขึ้นตามโครงการปรับปรุงผลิตภัณฑ์ในห้องโดยสารเครื่องบิน B777-200 และ B747-400 ในปีนี้รวม 7 ลำ อย่างไรก็ตาม ค่าเสื่อมราคาเครื่องบินโดยรวมลดลง เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงการประมาณการอายุการใช้งานของเครื่องบินและเครื่องยนต์ จาก 15 ปี เป็น 20 ปี ทำให้ค่าเสื่อมราคาลดลงประมาณ 684 ล้านบาท ถึงแม้ว่าจะมีการรับมอบเครื่องบินใหม่เพิ่มขึ้นก็ตาม

ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น ประกอบด้วยค่าบริการการบิน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและการโฆษณา ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย และค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น ๆ รวม 19,036 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,463 ล้านบาท หรือร้อยละ 14.9 ส่วนใหญ่เป็นผลมาจากปริมาณการผลิตและปริมาณการขนส่งในไตรมาสที่สูงกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อน โดยมีค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นอย่างมีสาระสำคัญ ได้แก่

- ค่าใช้จ่ายในการขายและโฆษณาที่เพิ่มสูงขึ้นกว่าปีก่อน 843 ล้านบาท หรือร้อยละ 52.6 สาเหตุหลักเป็นผลมาจากการนำระบบงานบัญชีรายได้บัตรโดยสารใหม่มาใช้มีผลทำให้ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายเพิ่มขึ้น 529 ล้านบาท ซึ่งเป็นจำนวนที่เพิ่มขึ้นเท่ากัน ในรายได้ดังที่ได้กล่าวแล้วข้างต้น

- ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยานเพิ่มขึ้น 675 ล้านบาท หรือร้อยละ 23.7 เนื่องจากการขยายการผลิตและจำนวนเครื่องยนต์ที่ส่งซ่อมสูงกว่าปีก่อน

ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ 87 ล้านบาท ลดลง 266 ล้านบาท หรือร้อยละ 75.4 เนื่องจากในปีนี้มี การตั้งสำรองด้อยค่าของอะไหล่ที่เสียหายและไม่สามารถซ่อมแซมได้ลดลงจากปีก่อน



**ต้นทุนทางการเงิน** 1,661 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 238 ล้านบาท หรือร้อยละ 16.7 เป็นผลจากหนี้สินระยะยาว (หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน เงินกู้ยืมระยะยาว และหุ้นกู้) ณ สิ้นไตรมาส 3 ปี 2556 เพิ่มขึ้นจาก ณ สิ้นไตรมาส 3 ปีก่อน 36,743 ล้านบาท สาเหตุหลักจากการออกหุ้นกู้จำนวน 9,000 ล้านบาท และกู้ยืมเงินระยะยาวจากสถาบันการเงินในประเทศ จำนวน 200 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือประมาณ 6,368 ล้านบาท และกู้ต่อจากกระทรวงการคลังเพื่อชำระค่าเครื่องบิน A380-800 รวม 2 ลำ จำนวน 500 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือประมาณ 15,634 ล้านบาท และหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าเครื่องบินจำนวน 11,393 ล้านบาท เพื่อชำระค่าเครื่องบินที่รับมอบ 3 ลำ ในปีนี้ ถึงแม้้อัตรดอกเบี้ยเฉลี่ยไตรมาสนี้ต่ำกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อนก็ตาม

**ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม** 179 ล้านบาท ประกอบด้วยส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนบริษัทร่วม ยกเว้นบริษัท โรงแรมรอยัลล่อคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) ที่ขาดทุน ได้แก่

- บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) 96 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) รับรู้เป็นบริษัทย่อย
- บริษัท บริการเรือเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 75 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 24 ล้านบาท
- บริษัท คริวการบินภูเก็ต จำกัด 8 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนรับรู้เป็นขาดทุน 2 ล้านบาท
- บริษัท ดอนเมือง อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด 4 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3 ล้านบาท
- บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด 0.3 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนรับรู้เป็นขาดทุน 2 ล้านบาท
- บริษัท โรงแรมรอยัลล่อคิด (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) รับรู้ขาดทุน 4 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนรับรู้กำไร 164 ล้านบาท

**ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ** 2,890 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Gain) 438 ล้านบาท ซึ่งส่วนหนึ่งเกิดจากการบริหารจัดการเพื่อลดผลกระทบจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน และขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Loss) 3,328 ล้านบาท ส่วนใหญ่เกิดจากการปรับยอดเงินกู้คงเหลือเป็นเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวด

## ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย เก้าเดือนแรกของปี 2556 (1 มกราคม - 30 กันยายน 2556)

## ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) งบการเงินของบริษัท และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	งบการเงินรวม						
	รวมมกแอร์				ไม่รวมมกแอร์		
	2556	2555	เปลี่ยนแปลง		2555	เปลี่ยนแปลง	
		ล้านบาท	%		ล้านบาท	%	
รายได้จากการขายหรือการให้บริการ	153,785	153,645	+140	+0.1	148,210	+5,575	+3.8
หัก ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	154,329	148,069	+6,260	+4.2	142,890	+11,439	+8.0
กำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน	(544)	5,576	-6,120	-109.8	5,320	-5,864	-110.2
บวก รายได้อื่น	3,115	3,381	-266	-7.9	3,329	-214	-6.4
หัก ค่าย่อค่าเครื่องบิณ	3,592	181	+3,411	-	181	+3,411	-
หัก ค่าใช้จ่ายอื่น	401	238	+163	+68.5	76	+325	+427.6
หัก ต้นทุนทางการเงิน	4,593	4,341	+252	+5.8	4,341	+252	+5.8
<b>กำไร(ขาดทุน)ก่อนอัตราแลกเปลี่ยนฯ และภาษีเงินได้</b>	<b>(6,015)</b>	<b>4,197</b>	<b>-10,212</b>	<b>-243.3</b>	<b>4,051</b>	<b>-10,066</b>	<b>-248.5</b>
กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยน เงินตราต่างประเทศ	(963)	1,723	-2,686	-155.9	1,725	-2,688	-155.8
กำไร(ขาดทุน)ก่อนดอกเบี้ย และภาษีเงินได้	(2,385)	10,261	-12,646	-123.2	10,117	-12,502	-123.6
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	(6,313)	5,629	-11,942	-212.2	5,494	-11,807	-214.9
<b>กำไร(ขาดทุน)สุทธิส่วนที่เป็น ของบริษัทใหญ่</b>	<b>(6,351)</b>	<b>5,436</b>	<b>-11,787</b>	<b>-216.8</b>	<b>5,452</b>	<b>-11,803</b>	<b>-216.5</b>
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	(2.91)	2.49	-5.40	-216.9	2.50	-5.41	-216.4
EBITDA (ล้านบาท)	14,262	20,764	-6,502	-31.3	20,438	-6,176	-30.2
อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการ ดำเนินงาน (%)	(0.4)	3.6		-4.0	3.6		-4.0
EBITDA Margin (%)	9.3	13.5		-4.2	13.8		-4.5
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิต่อรายได้จาก การขายหรือการให้บริการ (%)	(4.1)	3.7		-7.8	3.7		-7.8

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) – งบการเงินเฉพาะกิจการ

หน่วย : ล้านบาท	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	2556	2555	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้จากการขายหรือการให้บริการ	153,506	147,958	+5,548	+3.7
หัก ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	154,243	142,811	+11,432	+8.0
กำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน	(737)	5,147	-5,884	-114.3
บวก รายได้อื่น	2,636	2,047	+589	+28.8
หัก ค่อยค่าเครื่องบิน	3,592	181	+3,411	-
หัก ค่าใช้จ่ายอื่น	1,095	554	+541	+97.7
หัก ต้นทุนทางการเงิน	4,593	4,342	+251	+5.8
<b>กำไร(ขาดทุน)ก่อนอัตราแลกเปลี่ยนฯ และภาษีเงินได้</b>	<b>(7,381)</b>	<b>2,117</b>	<b>-9,498</b>	<b>-448.7</b>
กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(963)	1,722	-2,685	-155.9
กำไร(ขาดทุน)ก่อนดอกเบี้ยและภาษีเงินได้	(3,751)	8,181	-11,932	-145.9
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	(7,631)	3,602	-11,233	-311.9
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	(3.50)	1.65	-5.15	-312.1
EBITDA (ล้านบาท)	14,064	20,261	-6,197	-30.6
อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน (%)	(0.5)	3.5		-4.0
EBITDA Margin (%)	9.2	13.7		-4.5
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิต่อรายได้จากการขายหรือการให้บริการ (%)	(5.0)	2.4		-7.4

- บริษัทฯ และบริษัทย่อย ขาดทุนจากการดำเนินงาน 544 ล้านบาท เปรียบเทียบกับงวดเดียวกันของปีก่อนที่มีกำไร 5,576 ล้านบาท

- รายได้จากการขายหรือการให้บริการเพิ่มขึ้นเพียง 140 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.1 เนื่องจากในปีก่อนมีรายได้ของนกแอร์รวมอยู่ หากเปรียบเทียบรายได้ให้อยู่ในฐานเดียวกัน โดยไม่รวมรายได้ปี 2555 ของนกแอร์ และคำนวณหน้าที่บันทึกในปี 2556 จำนวน 1,643 ล้านบาท รายได้จากการขายหรือการให้บริการเพิ่มขึ้น 3,932 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.7 เนื่องจากค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกินเพิ่มขึ้น 5,628 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.7 ในขณะที่รายได้ค่าระวางขนส่งลดลง 2,150 ล้านบาท หรือร้อยละ 11.1

- ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มขึ้น 6,260 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.2 หากเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายให้อยู่ในฐานเดียวกัน โดยไม่รวมค่าใช้จ่ายของนกแอร์และคำนวณหน้าที่บันทึกในปี 2556 ในจำนวนที่เท่ากับรายได้แล้ว ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มขึ้น 9,796 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.9 ซึ่งยังต่ำกว่าปริมาณการผลิตที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.5 เป็นผลจากราคาเฉลี่ยน้ำมันเครื่องบินลดลงและการเปลี่ยนแปลงนโยบายค่าเสื่อมราคาเครื่องบิน ถึงแม้ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานสูงขึ้นจากปีก่อนมาก

- รายได้และค่าใช้จ่ายอื่น ในปี 2556 มีกำไรจากการเปลี่ยนสัดส่วนเงินลงทุนที่นกแอร์เพิ่มทุน 722 ล้านบาท กำไรจากการเปลี่ยนสภาพเงินลงทุน 298 ล้านบาท และผลขาดทุนจากการค่อยค่าเครื่องบินรอการขาย 3,592 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีกำไรจากการซื้อธุรกิจ 1,584 ล้านบาท

- ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 963 ล้านบาท ในขณะที่ปีก่อนมีกำไร 1,723 ล้านบาท
- ขาดทุนสุทธิ 6,313 ล้านบาท เปรียบเทียบกับปีก่อนซึ่งมีกำไร 5,629 ล้านบาท โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 6,351 ล้านบาท
- ขาดทุนต่อหุ้น 2.91 บาท เปรียบเทียบกับปีก่อนซึ่งมีกำไร 2.49 บาท
- กำไรจากการดำเนินงานก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) เท่ากับ 14,262 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 6,502 ล้านบาท หรือร้อยละ 31.3
- EBITDA Margin ร้อยละ 9.3 ลดลงจากปีก่อนที่เท่ากับร้อยละ 13.5

### ตารางแสดงข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ (Operating Performance)

เฉพาะ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)		ม.ค.-ก.ย.		อัตราเปลี่ยนแปลง
		2556	2555	
ปริมาณการผลิตรวม	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	9,411	8,882	+6.0%
ปริมาณการขนส่งรวม	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	6,239	6,081	+2.6%
อัตราส่วนการบรรทุก	(%)	66.3	68.5	-2.2
รายได้รวมทั้งระบบเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-กม.)	23.10	23.27	-0.7%
จำนวนผู้โดยสาร	(ล้านคน)	16.20	15.12	+7.1%
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร	(ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	63,415	58,458	+8.5%
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	(ล้านคน-กิโลเมตร)	47,683	44,836	+6.3%
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร	(%)	75.2	76.7	-1.5
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/คน-ก.ม.)	2.65	2.69	-1.5%
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	3,704	3,621	+2.3%
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(ล้านตัน-กิโลเมตร)	1,865	1,960	-4.8%
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์	(%)	50.3	54.1	-3.8
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง	(พันกก.)	479,310	501,947	-4.5%
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย	(บาท/ตัน-กม.)	9.23	9.89	-6.7%
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน	(ชั่วโมง)	284,018	269,054	+5.6%
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย	(ชั่วโมง/ลำวัน)	11.1	11.5	-3.5%
จำนวนเที่ยวบิน	(เที่ยวบิน)	72,124	66,507	+8.4%

### 3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

#### รายจ่ายลงทุน

ในไตรมาส 3 ปี 2556 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 3,195 ล้านบาท ลดลงจากงวดเดียวกันของปี 2555 จำนวน 8,774 ล้านบาท เนื่องจากในไตรมาสเดียวกันของปีก่อนมีการรับมอบเครื่องบินใหม่ 2 ลำ ในขณะที่ไตรมาสนี้ไม่มีเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงินที่รับมอบใหม่ ทั้งนี้ รายจ่ายลงทุนส่วนใหญ่ในไตรมาส 3 ปี 2556 เป็นการจ่ายเงินล่วงหน้าสำหรับเครื่องบินและเครื่องยนต์ใหม่สำหรับเครื่องบินที่จะรับมอบระหว่างปี 2556 - 2561 รวมเป็นเงิน 2,856

ล้านบาท และยังมีการลงทุนในการจัดหาอุปกรณ์การบินสำหรับทั้งเครื่องบินในฝูงบินปัจจุบันและเครื่องบินที่จัดหาใหม่และการปรับปรุงที่นั่งเครื่องบินรวมเป็นเงิน 154 ล้านบาท และสินทรัพย์ถาวรอื่น ๆ อีกเป็นเงิน 184 ล้านบาท และเมื่อรวมกับรายจ่ายลงทุนในงวด 6 เดือนแรกซึ่งมีจำนวน 16,881 ล้านบาท ทำให้งวด 9 เดือนแรกปี 2556 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุนรวม 20,076 ล้านบาท

#### ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-ก.ย.	
	2556	2555
เครื่องบิน	19,299	21,009
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	777	639
<b>รวม</b>	<b>20,076</b>	<b>21,648</b>

ในไตรมาสนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดหาเงินทุนตามแผนการจัดหาเงินทุนของบริษัทฯ เพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียน ลงทุนในสินทรัพย์ต่าง ๆ และชำระคืนเงินกู้ที่มีต้นทุนสูงกว่าเพื่อลดภาระต้นทุนทางการเงิน โดยบริษัทฯ ได้ออกหุ้นกู้จำนวน 4,000 ล้านบาท อายุหุ้นกู้ 5-10 ปี และกู้ยืมเงินระยะยาวจากสถาบันการเงินในประเทศ จำนวน 200 ล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ หรือประมาณ 6,368 ล้านบาท ในเดือนสิงหาคม 2556 โดยเงินทุนส่วนหนึ่งบริษัทฯ ได้เตรียมไว้สำหรับการชำระคืนเงินกู้คงค้างเพื่อลดภาระผูกพันตามสัญญาเช่าทางการเงินสำหรับเครื่องบินแอร์บัส A340-500 จำนวน 3 ลำในเดือนตุลาคม 2556 โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2556	2555	2556	2555
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	17,765	20,718	17,680	20,163
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(8,594)	(10,200)	(8,436)	(10,184)
เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมจัดหาเงิน	6,275	(8,894)	6,410	(8,702)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยนของเงินสด และเงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น(ลดลง)	(172)	(53)	(172)	(52)
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น</b>	<b>15,274</b>	<b>1,571</b>	<b>15,482</b>	<b>1,225</b>

ในงวด 9 เดือนแรกของปี 2556 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นจาก 31 ธันวาคม 2555 จำนวน 15,274 ล้านบาท ประกอบด้วยเงินสดสุทธิจากการดำเนินงาน 17,765 ล้านบาท ต่ำกว่าช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน 2,953 ล้านบาท เงินสดสุทธิใช้ไปในการลงทุน 8,594 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน 1,606 ล้านบาท แต่มีเงินสดสุทธิได้มาจากการจัดหาเงิน 6,275 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน 15,169 ล้านบาท เนื่องจากการกู้เงินใหม่มากกว่าการจ่ายคืนเงินกู้

#### เครื่องบิน

ในไตรมาส 3 ปี 2556 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบิน B777-300ER ภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานเป็นเวลา 12 ปี 2 ลำ ในเดือนกรกฎาคมและสิงหาคม 2556 และได้ปลดประจำการเครื่องบิน A330-300 จำนวน 1 ลำ ที่ได้รับความเสียหายจากการไถลออกนอกทางวิ่งขณะทำการลงจอด ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เมื่อวันที่ 8 กันยายน 2556

(รายละเอียดเพิ่มเติมในหมายเหตุประกอบงบข้อ 5.29.2) เมื่อรวมกับเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2556 จำนวน 95 ลำ เป็นผลให้บริษัทฯ มีเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงานรวม 96 ลำ ซึ่งประกอบด้วยเครื่องบินที่เป็นกรรมสิทธิ์ของบริษัทฯ 42 ลำ เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Financial Lease) 33 ลำ และเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) 21 ลำ และมีเครื่องบินปลดระวางเพื่อรอการขาย 16 ลำ รวมเป็นเครื่องบินทั้งสิ้น 113 ลำ (รวมเครื่องบิน 330-300 ที่จ่อรอการประเมินความเสียหาย) โดยมีรายละเอียดดังนี้

ประเภทเครื่องบิน	จำนวน (ลำ)	เครื่องบินที่เป็นกรรมสิทธิ์ของบริษัทฯ	เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Financial Lease)	เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease)	เครื่องบินที่ใช้ใน การดำเนินงาน	เครื่องบินที่ปลดระวางรอการขาย
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	8	-	-	8	8	-
แอร์บัส 340-600	6	-	6	-	6	-
แอร์บัส 340-500	4	1	3	-	-	4
แอร์บัส 330-300	27	10	15	2	26 <sup>1)</sup>	-
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>113</b>	<b>56</b>	<b>36</b>	<b>21</b>	<b>96</b>	<b>16</b>

หมายเหตุ : 1) ไม่รวมเครื่องบินแอร์บัส 330-300 1 ลำ ที่จ่อรอการประเมินความเสียหาย

ณ สิ้นเดือนกันยายน 2556 บริษัทฯ มีสัญญาและภาระผูกพันในการจัดหาเครื่องบินใหม่ ประกอบด้วยภาระในการซื้อเครื่องบินใหม่ระหว่างปี 2556-2561 จำนวน 17 ลำ ได้แก่ เครื่องบิน A380-800 จำนวน 2 ลำ A320-200 จำนวน 5 ลำ A350-900XWB จำนวน 4 ลำ และ B777-300ER จำนวน 6 ลำ รวมเป็นเงิน 61,164 ล้านบาท และมีภาระผูกพันที่ต้องจ่ายค่าเช่าเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงานที่เช่าแล้วในปัจจุบัน 21 ลำ และยังไม่ได้รับมอบอีก 26 ลำ รวมเป็นเงินประมาณ 153,301 ล้านบาท โดยเครื่องบินเช่าดำเนินงานทั้ง 47 ลำ จะหมดสัญญาเช่าในระหว่างปี 2556-2572

## สินทรัพย์

ณ วันที่ 30 กันยายน 2556 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมทั้งสิ้น 324,518 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2555 จำนวน 20,422 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.7 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม				งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	30 ก.ย. 2556		31 ธ.ค. 2555		30 ก.ย. 2556		31 ธ.ค. 2555	
	%ของ		%ของ		%ของ		%ของ	
	ล้านบาท	สินทรัพย์	ล้านบาท	สินทรัพย์	ล้านบาท	สินทรัพย์	ล้านบาท	สินทรัพย์
รวม		รวม		รวม		รวม		
สินทรัพย์หมุนเวียน								
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	35,322	10.9	20,048	6.6	35,224	11.0	19,742	6.6
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้ขาย	7,836	2.4	7,430	2.4	7,836	2.5	7,430	2.5
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	43,151	13.3	44,133	14.5	43,382	13.5	42,185	14.1
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>	<b>86,309</b>	<b>26.6</b>	<b>71,611</b>	<b>23.5</b>	<b>86,442</b>	<b>27.0</b>	<b>69,357</b>	<b>23.2</b>
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์								
เครื่องบินและเครื่องขนต่อะไหลจ่ายล่วงหน้า	19,351	5.9	17,617	5.8	19,351	6.0	17,617	5.9
เครื่องบิน	49,744	15.3	51,661	17.0	49,744	15.5	51,661	17.3
เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า	126,207	38.9	122,707	40.4	126,208	39.3	122,707	41.0
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	12,511	3.9	12,506	4.1	12,511	3.9	12,506	4.2
งานระหว่างทำ	1,811	0.5	2,488	0.8	1,811	0.6	2,488	0.8
ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุง	6,775	2.1	7,020	2.3	6,774	2.1	7,020	2.3
เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	4,769	1.5	4,569	1.5	4,761	1.5	4,479	1.5
<b>ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ</b>	<b>221,168</b>	<b>68.1</b>	<b>218,568</b>	<b>71.9</b>	<b>221,160</b>	<b>68.9</b>	<b>218,478</b>	<b>73.0</b>
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	17,041	5.3	13,917	4.6	13,223	4.1	11,521	3.8
<b>รวมสินทรัพย์</b>	<b>324,518</b>	<b>100.0</b>	<b>304,096</b>	<b>100.0</b>	<b>320,825</b>	<b>100.0</b>	<b>299,356</b>	<b>100.0</b>

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 86,309 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 26.6 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2555 เป็นจำนวน 14,698 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลมาจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น 15,274 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นผลจากการเพิ่มขึ้นของเงินกู้ที่กู้ต่อจากกระทรวงการคลังตั้งแต่ไตรมาส 2 เพื่อชำระค่าเครื่องบิน A380-800 จำนวน 2 ลำที่จะรับมอบในไตรมาส 4 เนื่องจากเงินกู้ดังกล่าวมีต้นทุนทางการเงินที่ต่ำ และอายุเงินกู้เหมาะสมกับอายุการใช้งานของเครื่องบิน ซึ่งถึงแม้บริษัทฯ จะรับเงินกู้อีกมาล่วงหน้า แต่บริษัทฯ สามารถลดภาระต้นทุนทางการเงินได้ด้วยการนำเงินกู้ดังกล่าวไปลงทุนระยะสั้นที่มีผลตอบแทนที่คุ้มค่า

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์สุทธิ มีจำนวน 221,168 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 68.1 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2555 เป็นจำนวน 2,600 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.2 ซึ่งเกิดจากการเพิ่มขึ้นของเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน 3 ลำที่รับมอบในปี

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ มีจำนวน 17,041 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 5.3 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2555 จำนวน 3,124 ล้านบาท เป็นผลจากการแปลงสภาพบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) จากบริษัทย่อยเป็นบริษัทร่วม ทำให้เงินลงทุนในบริษัทร่วมเพิ่มขึ้นจาก 1,430 ล้านบาท เป็น 4,840 ล้านบาท และค่าความนิยมที่บันทึกไว้ในไตรมาส 1 ปี 2555 ลดลง 1,391 ล้านบาท

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) ในงวด 9 เดือนแรกของปี 2556 คิดลบร้อยละ 0.76 เปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนที่เท่ากับร้อยละ 3.62 สาเหตุหลักที่ทำให้อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ในปีนี้ติดลบ เนื่องจากบริษัทฯ บันทึกขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน A300-600 จำนวน 3 ลำ และ A340-500 จำนวน 4 ลำ เป็นเงิน 3,592 ล้านบาท ทั้งนี้หากไม่รวมรายการขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบิน อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์จะเท่ากับร้อยละ 0.38 ซึ่งยังต่ำกว่าปีก่อน เนื่องจากการรับมอบเครื่องบินจำนวนมากในปีนี ในขณะที่ในระยะสั้นยังไม่สามารถเพิ่มรายได้ได้ทันกับสินทรัพย์ที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับในปีก่อนบริษัทฯ มีกำไรจากการซื้อธุรกิจและงบการเงินรวมได้รวมรายได้ของบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) ด้วย

### หนี้สิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2556 หนี้สินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย เท่ากับ 262,957 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 จำนวน 28,679 ล้านบาท หรือร้อยละ 12.2 โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม				งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	30 ก.ย. 2556		31 ธ.ค. 2555		30 ก.ย. 2556		31 ธ.ค. 2555	
	ล้านบาท	%ของ หนี้สิน รวม	ล้านบาท	%ของ หนี้สิน รวม	ล้านบาท	%ของ หนี้สิน รวม	ล้านบาท	%ของ หนี้สิน รวม
หนี้สินหมุนเวียน	89,123	33.9	82,683	35.3	89,502	34.0	81,632	35.0
(รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี)								
หนี้สินระยะยาว								
หุ้นกู้	40,400	15.3	32,120	13.7	40,400	15.3	32,120	13.8
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	63,070	24.0	61,611	26.3	63,070	24.0	61,611	26.4
เงินกู้ยืมระยะยาว	52,499	20.0	41,011	17.5	52,499	19.9	41,011	17.6
รวมหนี้สินระยะยาว	155,969	59.3	134,742	57.5	155,969	59.2	134,742	57.8
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	17,865	6.8	16,853	7.2	17,834	6.8	16,738	7.2
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>262,957</b>	<b>100.0</b>	<b>234,278</b>	<b>100.0</b>	<b>263,305</b>	<b>100.0</b>	<b>233,112</b>	<b>100.0</b>

ณ วันที่ 30 กันยายน 2556 หนี้สินระยะยาว (หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน เงินกู้ยืมระยะยาว และหุ้นกู้) มีจำนวน 155,969 ล้านบาท ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 59.3 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันสิ้นงวดปี 2555 21,227 ล้านบาท ส่งผลให้อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) เพิ่มขึ้นจาก 2.27 เท่า ณ สิ้นปี 2555 เป็น 2.98 เท่า ณ สิ้นเดือนกันยายน 2556 โดยในงวด 9 เดือนแรกของปี 2556 บริษัทฯ ได้จัดหาเงินกู้ระยะยาวเพิ่มขึ้นจำนวน 42,395 ล้านบาท ดังนี้

- หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน จำนวน 11,393 ล้านบาท เพื่อชำระค่าเช่าซื้อเครื่องบิน 3 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบิน A330-300 2 ลำ และเครื่องบิน A380-800 จำนวน 1 ลำ ซึ่งรับมอบในเดือนมกราคม เมษายน และมิถุนายน 2556 ตามลำดับ

- เงินกู้ยืมระยะยาว จำนวน 500 ล้านเหรียญสหรัฐ หรือประมาณ 15,634 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯ กู้ต่อจากกระทรวงการคลัง เพื่อใช้ชำระค่าเครื่องบิน A380-800 รวม 2 ลำในเดือนตุลาคมและพฤศจิกายน 2556 โดยบริษัทฯ ได้เบิกรับเงินกู้ล่วงหน้าตามเงื่อนไขการเบิกจ่ายของกระทรวงการคลัง และได้นำเงินดังกล่าวไปลงทุนระยะสั้นเพื่อลดภาระต้นทุนทางการเงินในระหว่างที่รอการชำระค่าเครื่องบิน



- หุ้นกู้ จำนวน 9,000 ล้านบาท และเงินกู้ยืมระยะยาว จำนวน 200 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือประมาณ 6,368 ล้านบาท เพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ ลงทุนในสินทรัพย์ และ/หรืออาจนำไปชำระคืนเงินกู้ของบริษัทที่มีต้นทุนทางการเงินสูงกว่า

หนี้สินหมุนเวียน มีจำนวนรวม 89,123 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 33.9 ของหนี้สินทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันสิ้นงวดปี 2555 จำนวน 6,440 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.8 ส่วนใหญ่เนื่องจากเจ้าหนี้การค้าเพิ่มขึ้น 1,375 ล้านบาท หรือร้อยละ 29.7 เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นตามปริมาณการผลิตที่เพิ่มขึ้น และหนี้ที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี เพิ่มขึ้น 3,576 ล้านบาท

#### ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 30 กันยายน 2556 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 61,561 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2555 จำนวน 8,257 ล้านบาท เป็นผลมาจากผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ขาดทุน นอกจากนั้น ในปีนี้บริษัทฯ ได้จ่ายเงินปันผลจำนวน 1,226 ล้านบาท และมีผลกระทบจากการสูญเสียอำนาจควบคุมบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) จำนวน 721 ล้านบาท ซึ่งทำให้อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity) ของ 9 เดือนแรก ลดลงจากร้อยละ 8.48 ในงวด 9 เดือนแรกของปี 2555 เป็นยอดติดลบร้อยละ 9.66 ในปีนี้

#### 4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

ในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปีเป็นช่วงฤดูกาลท่องเที่ยว ซึ่งคาดการณ์ว่าในปีนี้มีนักท่องเที่ยวต่างประเทศเดินทางมาประเทศไทยเพิ่มขึ้น แต่จากการที่ประเทศจีนออกกฎหมายการท่องเที่ยวฉบับใหม่ซึ่งมีผลบังคับตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2556 ส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวจีนที่เพิ่มขึ้นในเดือนตุลาคม 2556 ลดลงมากเมื่อเทียบกับ 9 เดือนแรกของปี 2556 นอกจากนั้นเสถียรภาพทางการเมืองในประเทศที่ยังไม่แน่นอน อาจส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของนักลงทุนและนักท่องเที่ยวที่จะเดินทางเข้ามาในประเทศไทย จึงเป็นปัจจัยที่อาจทำให้นักท่องเที่ยวลดลง นอกจากนี้ความไม่แน่นอนของนโยบายทางเศรษฐกิจของประเทศต่างๆ โดยเฉพาะประเทศจีน และประเทศสหรัฐ ในขณะที่การขนส่งสินค้าทางอากาศยังขึ้นอยู่กับสถานะเศรษฐกิจของโลก ซึ่งคาดว่าดีขึ้นแต่น่าจะมีอัตราเติบโตที่ต่ำกว่าการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน ต้นทุนการผลิตที่สูงขึ้น และการแข่งขันในธุรกิจการบินที่ทวีความรุนแรงขึ้น โดยเฉพาะในตลาดเป้าหมาย เช่น ตลาดอาเซียน ก็เป็นปัจจัยเสี่ยงที่บริษัทฯ ต้องติดตามอย่างใกล้ชิด

ในไตรมาสที่ 4 บริษัทฯ มีแผนจะรับมอบเครื่องบินแอร์บัส A380-800 จำนวน 2 ลำ โดยใช้เงินกู้ต่อจากกระทรวงการคลังที่บริษัทฯ ได้เบิกรับแล้ว และรับมอบเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าจำนวน 5 ลำ ได้แก่ เครื่องบินโบอิง B777-300ER 1 ลำ และเครื่องบินแอร์บัส A320-200 จำนวน 4 ลำ และจากการปรับโครงสร้างฝ่ายการพาณิชย์ บริษัทฯ คาดว่าจะสามารถทำให้การบริหารจัดการการขายและการทำการตลาดของบริษัทฯ มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น สามารถแข่งขันได้ สามารถสร้างรายได้และผลกำไรให้กับบริษัทฯ ได้ในระยะยาว โดยกลยุทธ์การขายจะมุ่งเน้นการบรรลุเป้าหมายรายได้เป็นสำคัญ และมีแผนปรับโครงสร้างองค์กรโดยเฉพาะในเรื่องของการประชาสัมพันธ์ให้เข้าถึงกลุ่มลูกค้ามากขึ้น เน้นเรื่องกำหนดราคาตัวโดยสารให้สอดคล้องกับตลาด รวมถึงการจัดแคมเปญใหม่เพื่อตอบสนองลูกค้า ในขณะที่เดียวกันมาตรการลดค่าใช้จ่ายยังคงต้องดำเนินการอย่างเข้มงวดต่อไป

ในส่วนของการบินไทยสมายล์ ได้เปิดจุดบินใหม่ไปยังเมืองฉงชิ่ง และฉางซา ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน เมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2556 เพื่อเสริมสร้างความแข็งแกร่งในการเชื่อมต่อเส้นทางบินให้การบินไทยกับตลาดในยุโรปหรืออื่นๆ นอกจากนั้น เมื่อวันที่ 24 กันยายน 2556 คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติให้จัดตั้งบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด เป็นบริษัทย่อยที่การบินไทยถือหุ้นร้อยละ 100 ซึ่งได้จดทะเบียนจัดตั้งบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2556 เพื่อรองรับการแยกตัวของหน่วยธุรกิจการบินไทยสมายล์ ให้มีความคล่องตัวสามารถสนองความต้องการของลูกค้าได้ครอบคลุมกลุ่มลูกค้า (Segment) มากขึ้น

## 5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		ม.ค.-ก.ย.	ม.ค.-ก.ย.	ม.ค.-ก.ย.	ม.ค.-ก.ย.
		2556	2555	2556	2555
<b>อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)</b>					
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	2.22	2.25	2.21	2.22
<b>อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)</b>					
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน	ร้อยละ	(0.35)	3.63	(0.48)	3.48
อัตรากำไรสุทธิ	ร้อยละ	(4.10)	3.66	(4.97)	2.43
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	(9.66)	8.48	(12.33)	5.66
<b>อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)</b>					
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	(0.76)	3.62	(1.21)	2.92
<b>อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)</b>					
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)	เท่า	2.98	2.12	3.19	2.24
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	3.11	4.78	3.06	4.67

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