

คำอธิบายผลการดำเนินงานและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินสำหรับไตรมาส 1 ปี 2557 สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2557 ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

1. บทสรุปผู้บริหาร

ภาพรวมเศรษฐกิจโลกในไตรมาส 1 ปี 2557 ที่ฟื้นตัวส่งผลให้ความต้องการเดินทางทางอากาศเพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน อุตสาหกรรมการบินมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง จะเห็นได้จากสายการบินต่างๆ ทั้งสายการบินพรีเมียมและสายการบินต้นทุนต่ำได้ขยายการผลิตเพื่อเพิ่มขีดความสามารถและส่วนแบ่งตลาด ตามข้อมูลของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ในช่วงเดือนมกราคม-มีนาคม 2557 พบว่า อัตราการเติบโตของปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) เพิ่มขึ้นจากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 5.8 ส่วนปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.6 สำหรับอุตสาหกรรมการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องเช่นกัน โดยเฉพาะจากสายการบินต้นทุนต่ำ ซึ่งมีการขยายฝูงบินและจำนวนเที่ยวบินเป็นจำนวนมาก รวมทั้งการจัดตั้งสายการบินต้นทุนต่ำใหม่ๆเพิ่มขึ้น โดยมีการขยายตัวของธุรกิจท่องเที่ยว การขยายตัวของเศรษฐกิจภูมิภาค และการเปิดเสรีการบินอาเซียนเป็นปัจจัยสนับสนุน อย่างไรก็ตาม การแข่งขันที่รุนแรงขึ้น และการปรับตัวให้เข้ากับสถานการณ์ความเปลี่ยนแปลงเป็นปัจจัยท้าทายสำคัญที่สายการบินทั่วโลกต้องเผชิญ

ในส่วนของอุตสาหกรรมการบินของไทย ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ทางการเมืองในประเทศซึ่งส่งผลกระทบต่อการขยายตัวของเศรษฐกิจในประเทศ และการประกาศใช้พระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉินในพื้นที่กรุงเทพฯ และบางส่วนของปริมณฑล ระหว่างวันที่ 22 มกราคม-18 มีนาคม 2557 ได้กระทบต่อความมั่นใจต่อความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว ทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้าออกในประเทศลดลงเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวในภูมิภาคเอเชีย

ปี 2557 บริษัทฯ ดำเนินตามแผนธุรกิจในการบริหารฝูงบินอย่างต่อเนื่อง เพื่อเสริมสร้างรายได้เปรียบในการแข่งขันในระยะยาว โดยในไตรมาสนี้ บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินใหม่รวม 3 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบ B777-300ER จำนวน 1 ลำ และเครื่องบินแบบ A320-200 จำนวน 2 ลำ และปลดระวางเครื่องบินแบบ A330-300 จำนวน 3 ลำ

อย่างไรก็ตาม ความไม่สงบทางการเมืองในกรุงเทพฯ ที่ยืดเยื้อและทวีความรุนแรงได้ส่งผลกระทบกับการดำเนินงานของบริษัทฯ ในช่วงไตรมาส 1 ซึ่งปกติเป็นฤดูกาลท่องเที่ยว กลับมีจำนวนผู้โดยสารลดลงจากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนถึงร้อยละ 15.3 เนื่องจากนักท่องเที่ยวที่ลดลงอย่างมากในเส้นทางภูมิภาคเอเชีย โดยเฉพาะในตลาดหลัก เช่น จีน ญี่ปุ่น และเกาหลี ส่งผลให้ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK) ลดลงร้อยละ 12.6 ถึงแม้ว่าบริษัทฯ ได้ปรับลดเที่ยวบินให้สอดคล้องกับปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารที่ลดลงแล้วก็ตาม โดยมีปริมาณการผลิตผู้โดยสารลดลงร้อยละ 0.6 มีผลให้อัตราการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) เหลือร้อยละ 70.1 ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนซึ่งเหลือร้อยละ 79.8 ส่งผลให้มีรายได้จากการขายหรือการให้บริการลดลงร้อยละ 11.6 อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้มีการปรับแผนธุรกิจเพื่อให้สามารถตอบสนองต่อสภาพทางการเงินในปัจจุบัน และลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการลดลงของปริมาณการเดินทางของผู้โดยสาร โดยมุ่งเน้นการหารายได้ควบคู่ไปกับการควบคุมค่าใช้จ่าย เพื่อให้บริษัทฯ มีผลการดำเนินงานด้านการเงินที่เป็นที่ยอมรับและสนับสนุนการดำเนินธุรกิจต่อไป

บริษัทฯ และบริษัทย่อย ขาดทุนก่อนอัตราแลกเปลี่ยนและภาษีเงินได้ ไม่รวมผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน จำนวน 3,287 ล้านบาท เปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนมีกำไร 4,271 ล้านบาท เมื่อรวมกับผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน 84 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 2,284 ล้านบาท และกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 990 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 5,139 ล้านบาท ทำให้ในไตรมาส 1 ปี 2557 บริษัทฯ และบริษัทย่อย ขาดทุนสุทธิ 2,619 ล้านบาท ในขณะที่ไตรมาส 1 ปี 2556 มีกำไรสุทธิ 8,295 ล้านบาท

2. คำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงานไตรมาส 1 ปี 2557

งบการเงินรวมสำหรับไตรมาส 1 ของปี 2557 ประกอบด้วยงบการเงินเฉพาะกิจการ และงบการเงินของบริษัทย่อย 5 บริษัท ได้แก่ 1) บริษัท ไทย-อะมาดิอุสเซาท์อีสต์เอเชีย จำกัด 2) บริษัท วิงสแปน เซอร์วิส จำกัด 3) บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด 4) บริษัท ทัวร์เอื้องหลวง จำกัด และ 5) บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ซึ่งจดทะเบียนจัดตั้งบริษัทเมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2556 ด้วยทุนจดทะเบียน 1,800 ล้านบาท โดยบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นร้อยละ 100 แต่ในไตรมาสนี้ยังไม่ได้เริ่มให้บริการด้วยรหัสสายการบินของตนเอง

ตารางแสดงข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ (Financial Performance) – งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มี.ค.			
	2557	2556	เปลี่ยนแปลง	
			ล้านบาท	%
รายได้จากการขายหรือการให้บริการ	49,533	56,013	-6,480	-11.6
หัก ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	51,762	51,570	+192	+0.4
กำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน	(2,229)	4,443	-6,672	-150.2
บวก รายได้อื่น	448	1,129	-681	-60.3
หัก ค่าใช้จ่ายอื่น	83	(108)	+191	+176.9
หัก ต้นทุนทางการเงิน	1,423	1,409	+14	+1.0
กำไร(ขาดทุน)ก่อนอัตราแลกเปลี่ยนฯ ภาษีเงินได้ และด้อยค่า	(3,287)	4,271	-7,558	-177.0
หัก ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน	84	2,368	-2,284	-96.5
บวก กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	990	6,129	-5,139	-83.8
กำไร(ขาดทุน)ก่อนภาษีเงินได้	(2,381)	8,032	-10,413	-129.6
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	(2,619)	8,295	-10,914	-131.6
กำไร(ขาดทุน)สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	(2,634)	8,283	-10,917	-131.8
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น (บาท)	(1.21)	3.79	-5.00	-131.9
EBITDA (ล้านบาท)	3,242	10,459	-7,217	-69.0
อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน (%)	(4.5)	7.9		-12.4
EBITDA Margin (%)	6.5	18.7		-12.2
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิต่อรายได้จากการขายหรือการให้บริการ (%)	(5.3)	14.8		-20.1

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

ไตรมาส 1 ของปี 2557 บริษัทฯ และบริษัทย่อย ขาดทุนจากการดำเนินงาน 2,229 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อนที่มีกำไร 4,443 ล้านบาท สาเหตุหลักเนื่องจากรายได้จากการขายหรือการให้บริการลดลง 6,480 ล้านบาท หรือร้อยละ 11.6 จากรายได้จากค่าโดยสารและน้ำหนักส่วนเกินลดลง 6,517 ล้านบาท หรือร้อยละ 13.7 เมื่อรวมกับรายได้ (ค่าใช้จ่าย) อื่นสุทธิ ซึ่งลดลงจากปีก่อน 872 ล้านบาท ในขณะที่มีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานใกล้เคียงกับปีก่อน เป็นผลให้บริษัทฯ ขาดทุนก่อนอัตราแลกเปลี่ยน ภาษีเงินได้ และผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบินจำนวน 3,287 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อนที่มีกำไร 4,271 ล้านบาท

ในไตรมาสนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 990 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 5,139 ล้านบาท และมีผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน 84 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 2,284 ล้านบาท เป็นผลให้บริษัทฯ และบริษัทย่อย ขาดทุนสุทธิ 2,619 ล้านบาท เปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อนที่มีกำไรสุทธิ 8,295 ล้านบาท โดยเป็นขาดทุนสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ 2,634 ล้านบาท คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้น 1.21 บาท ในขณะที่ปีก่อนมีกำไรต่อหุ้น 3.79 บาท

กำไรก่อนหักต้นทุนทางการเงิน ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) เท่ากับ 3,242 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 7,217 ล้านบาท หรือร้อยละ 69.0 โดยมี EBITDA Margin ร้อยละ 6.5 ลดลงจากปีก่อนที่เท่ากับร้อยละ 18.7

ตารางแสดงข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ (Operating Performance)

เฉพาะ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	ม.ค.-มี.ค.		อัตรา เปลี่ยนแปลง
	2557	2556	
ปริมาณการผลิตรวม (ล้านต้น-กิโลเมตร)	3,097	3,153	-1.8%
ปริมาณการขนส่งรวม (ล้านต้น-กิโลเมตร)	1,980	2,182	-9.3%
อัตราส่วนการบรรทุก (%)	63.9	69.2	-5.3
รายได้รวมทั้งระบบเฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/ต้น-กม.)	23.49	24.25	-3.1%
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	4.81	5.68	-15.3%
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร)	20,934	21,051	-0.6%
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านคน-กิโลเมตร)	14,677	16,802	-12.6%
อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (%)	70.1	79.8	-9.7
รายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/คน-ก.ม.)	2.75	2.78	-1.1%
ปริมาณการผลิตด้านพัสดุภัณฑ์ (ล้านต้น-กิโลเมตร)	1,213	1,258	-3.6%
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (ล้านต้น-กิโลเมตร)	629	641	-1.9%
อัตราส่วนการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (%)	51.9	50.9	+1.0
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง (พันกก.)	158,155	165,759	-4.6%
รายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (บาท/ต้น-กม.)	9.29	9.16	+1.4%
ชั่วโมงปฏิบัติการบิน (ชั่วโมง)	93,498	95,926	-2.5%
อัตราการใช้ประโยชน์เครื่องบินเฉลี่ย (ชั่วโมง/ลำ/วัน)	10.5	11.2	-6.2%
จำนวนเที่ยวบิน (เที่ยวบิน)	23,812	24,210	-1.6%

รายได้

ในไตรมาส 1 ปี 2557 บริษัทฯ มีรายได้ (รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ) รวม 50,971 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 12,300 ล้านบาท หรือร้อยละ 19.4 โดยมีรายละเอียดของรายได้ ดังนี้

ตารางแสดงรายได้ – งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มี.ค.					
	2557	% ของ รายได้ รวม	2556	% ของ รายได้ รวม	เปลี่ยนแปลง	
					ล้านบาท	%
รายได้จากกิจการขนส่ง						
ค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน	41,035	80.5	47,552	75.1	-6,517	-13.7
ค่าระวางขนส่งและไปรษณีย์ภัณฑ์	6,023	11.8	6,071	9.6	-48	-0.8
รวมรายได้จากกิจการขนส่ง	47,058	92.3	53,623	84.7	-6,565	-12.2
รายได้จากหน่วยธุรกิจ	1,888	3.7	1,841	2.9	+47	+2.6
รายได้จากกิจการอื่นๆ	587	1.2	549	0.9	+38	+6.9
รวมรายได้จากการขายหรือการให้บริการ	49,533	97.2	56,013	88.5	-6,480	-11.6
ดอกเบี้ยรับ	71	0.1	119	0.2	-48	-40.3
รายได้อื่น	377	0.7	712	1.1	-335	-47.1
กำไรจากการเปลี่ยนสภาพเงินลงทุน	-	-	298	0.5	-298	-100.0
รวมรายได้อื่น	448	0.8	1,129	1.8	-681	-60.3
ผลกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา ต่างประเทศ	990	2.0	6,129	9.7	-5,139	-83.8
รวมรายได้	50,971	100.0	63,271	100.0	-12,300	-19.4

รายได้จากกิจการขนส่ง ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 92.3 ของรายได้รวม มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 47,058 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาส 1 ปีก่อน 6,565 ล้านบาท หรือร้อยละ 12.2

- **รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน**

รายได้จากค่าโดยสารและค่าน้ำหนักส่วนเกิน 41,035 ล้านบาท ลดลง 6,517 ล้านบาท หรือร้อยละ 13.7 เป็นผลมาจากปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger - Kilometer : RPK) ลดลงร้อยละ 12.6 และรายได้จากผู้โดยสารเฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมชดเชยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) ลดลง 0.03 บาท หรือร้อยละ 1.1 ถึงแม้ว่าจะได้รับผลดีจากการอ่อนค่าของเงินบาททำให้รายได้ต่อหน่วยเมื่อคิดเป็นเงินบาทเพิ่มขึ้นประมาณ 0.09 บาท ก็ตาม โดยมีสาเหตุสำคัญเกิดจากการแข่งขันที่รุนแรง ประกอบกับจำนวนนักท่องเที่ยวที่ลดลงจากสถานการณ์ทางการเมืองภายในประเทศ โดยเฉพาะในประเทศจีน ญี่ปุ่น และเกาหลี ซึ่งเป็นตลาดหลักในเส้นทางภูมิภาคเอเชีย

- **รายได้ค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์**

รายได้จากค่าระวางขนส่งและค่าไปรษณีย์ภัณฑ์ 6,023 ล้านบาท ลดลง 48 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.8 เป็นผลจากปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (Revenue Freight Ton-Kilometers : RFTK) ลดลงร้อยละ 1.9 และรายได้จากพัสดุภัณฑ์เฉลี่ยต่อหน่วย (รวมค่าธรรมเนียมขดเขยค่าน้ำมันและค่าเบี้ยประกันภัย) หากไม่รวมผลจากการอ่อนค่าของเงินบาท ลดลง 0.36 บาท หรือร้อยละ 3.9 เนื่องจากการแข่งขันที่รุนแรงเพื่อช่วงชิงส่วนแบ่งการตลาด ซึ่งเป็นผลมาจากปัญหาพื้นที่ระวางบรรทุกสินค้ามีมากกว่าความต้องการขนส่งสินค้า (Supply Over Demand)

- **รายได้จากหน่วยธุรกิจ** ประกอบด้วยรายได้จากหน่วยธุรกิจการบริการภาคพื้น คริวการบิน และการบริการคลังสินค้า รวมจำนวน 1,888 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 47 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากหน่วยธุรกิจการบริการภาคพื้น และการบริการคลังสินค้ามีรายได้สูงขึ้นจากปีก่อน เนื่องจากการปรับขึ้นอัตราค่าบริการ ประกอบกับการอ่อนค่าของเงินบาทเป็นผลให้รายได้คิดเป็นเงินบาทสูงขึ้น ถึงแม้ว่าเที่ยวบินสายการบินลูกค้าจะลดลงก็ตาม อย่างไรก็ตามหน่วยธุรกิจคริวการบินมีรายได้ลดลงจากปีก่อน เนื่องจากจำนวนผู้โดยสารของสายการบินลูกค้าลดลงจากผลกระทบจากความไม่สงบทางการเมืองเช่นกัน

- **รายได้จากกิจการอื่น ๆ** มีจำนวน 587 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาส 1 ปีก่อนจำนวน 38 ล้านบาท สาเหตุหลักจากรายได้จากเครื่องฝึกบินจำลอง และรายได้จากการซ่อมบำรุงอุปกรณ์อากาศยานให้กับหน่วยงานของรัฐเพิ่มขึ้น

- **รายได้อื่น** มีจำนวน 448 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 681 ล้านบาท หรือร้อยละ 60.3 สาเหตุหลักเกิดจาก

- ดอกเบี้ยรับจำนวน 71 ล้านบาท ลดลง 48 ล้านบาท หรือร้อยละ 40.3 เนื่องจากมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเฉลี่ยต่ำกว่าช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน

- รายได้อื่น ๆ จำนวน 377 ล้านบาท ลดลง 335 ล้านบาท หรือร้อยละ 47.1 เนื่องจากปีก่อนมีรายได้ค่าปรับจากการที่ผู้ผลิตส่งมอบเครื่องบินล่าช้าจำนวน 206 ล้านบาท และมีการรับรู้ค่าธรรมเนียมสนามบินที่เรียกเก็บจากผู้โดยสาร แต่สายการบินอื่นหรือประเทศที่บริษัทฯ ขนส่งผู้โดยสารไปไม่ได้เรียกเก็บมาเกินกว่า 3 ปี จำนวน 158 ล้านบาท

- กำไรจากการเปลี่ยนสภาพเงินลงทุน ลดลง 298 ล้านบาท เนื่องจากในปีก่อนมีการบันทึกกำไรจากการแปรสภาพเงินลงทุนในบริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) จากบริษัทย่อยเป็นบริษัทร่วมจำนวน 298 ล้านบาท

- กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ 990 ล้านบาท ประกอบด้วย กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ยังไม่เกิดขึ้น (Unrealized FX Gain) 777 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการปรับยอดเงินกู้คงเหลือเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาท ณ วันสิ้นงวดแล้ว และกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นแล้ว (Realized FX Gain) 213 ล้านบาท ซึ่งส่วนหนึ่งเกิดจากการบริหารจัดการเพื่อลดผลกระทบจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน

ค่าใช้จ่าย

ในไตรมาส 1 ปี 2557 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีค่าใช้จ่ายรวม 53,352 ล้านบาท ลดลง 1,887 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.4 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ตารางแสดงค่าใช้จ่าย – งบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มี.ค.					
	2557	% ของ ค่าใช้จ่าย รวม	2556	% ของ ค่าใช้จ่าย รวม	เปลี่ยนแปลง	
					ล้านบาท	%
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน						
ค่าน้ำมันเครื่องบิน	20,742	38.9	20,314	36.8	+428	+2.1
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	7,676	14.4	8,381	15.2	-705	-8.4
ค่าบริการการบิน	5,622	10.5	5,262	9.5	+360	+6.8
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ	1,470	2.8	1,458	2.6	+12	+0.8
ค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน	3,361	6.3	3,255	5.9	+106	+3.3
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	5,106	9.6	4,779	8.7	+327	+6.8
ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่	1,418	2.6	1,044	1.9	+374	+35.8
ค่าสินค้าและวัสดุใช้ไป	2,170	4.1	2,422	4.4	-252	-10.4
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและโฆษณา	1,998	3.7	2,256	4.1	-258	-11.4
ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย	118	0.2	124	0.2	-6	-4.8
ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น	2,081	3.9	2,275	4.1	-194	-8.5
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	51,762	97.0	51,570	93.4	+192	+0.4
ผลขาดทุนจากการถือครองสินทรัพย์และเครื่องบิน	84	0.2	2,368	4.3	-2,284	-96.5
ต้นทุนทางการเงิน	1,423	2.7	1,409	2.5	+14	+1.0
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	(158)	-0.3	(349)	-0.6	+191	+54.7
ค่าใช้จ่ายอื่นๆ	241	0.4	241	0.4	-	-
รวมค่าใช้จ่าย	53,352	100.0	55,239	100.0	-1,887	-3.4

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน 51,762 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 192 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.4 โดยมีค่าใช้จ่ายที่เปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่

- ค่าน้ำมันเครื่องบินซึ่งคิดเป็นร้อยละ 38.9 ของค่าใช้จ่ายรวม เพิ่มขึ้น 428 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.1 เป็นผลจากการอ่อนค่าของเงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐทำให้ค่าน้ำมันเมื่อคิดเป็นเงินบาทเพิ่มขึ้น ถึงแม้ว่าจากทั้งราคาเฉลี่ยและปริมาณการใช้น้ำมันเครื่องบินลดลงร้อยละ 4.3 และ 3.1 ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม การดำเนินการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมันอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ ทำให้สามารถลดภาระค่าน้ำมันลงเป็นเงิน 531 ล้านบาท

- ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายบุคลากร ผลประโยชน์พนักงาน ค่าตอบแทนผู้บริหาร และค่าตอบแทนกรรมการ มีจำนวนรวม 7,676 ล้านบาท ลดลง 705 ล้านบาท หรือร้อยละ 8.4 สาเหตุหลักเนื่องจากในปีก่อนมีค่าใช้จ่ายที่ไม่มีในปีนี้ได้แก่ การจ่ายเงิน Incentive ในเดือน ก.พ.56 ประมาณ 300 ล้านบาท และมีการตั้งสำรองเงินรางวัลประจำปีประมาณ 380 ล้านบาท นอกจากนี้ ในส่วนภาษีเงินได้พนักงานต่ำกว่าปีก่อนเนื่องจากในปีนี้ได้ใช้โครงสร้างภาษีบุคคลธรรมดาใหม่ ที่มีการปรับลดอัตราภาษีบุคคลธรรมดาในการคำนวณ อย่างไรก็ตาม มีเงินเดือนพนักงานสูงขึ้นจากการปรับขึ้นเงินเดือนประจำปี และค่าจ้างแรงงานภายนอกเพิ่มขึ้นเนื่องจากนโยบายการเพิ่มค่าแรงขั้นต่ำ

- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบิน ประกอบด้วย ค่าบริการการบิน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับนักบินและลูกเรือ และค่าซ่อมแซมและซ่อมบำรุงอากาศยาน รวมจำนวน 10,453 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 478 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.8 มีสาเหตุหลักเกิดจากการอ่อนค่าของเงินบาท ทำให้ค่าใช้จ่ายที่คำนวณเป็นเงินบาทสูงขึ้น ถึงแม้ว่าปริมาณการผลิตจะลดลง

- ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย 5,106 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 327 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.8 เป็นผลมาจากการรับมอบเครื่องบินเพิ่มขึ้นในช่วงไตรมาส 1 ปี 2556 ถึงไตรมาส 1 ปี 2557 จำนวน 6 ลำ

- ค่าเช่าเครื่องบินและอะไหล่ 1,418 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 374 ล้านบาท หรือร้อยละ 35.8 เป็นผลมาจากมีเครื่องบินเช่าเพิ่มขึ้นรวม 8 ลำ

- ค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น ได้แก่ ค่าสินค้าและพัสดุใช้ไป ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและการโฆษณา ค่าใช้จ่ายด้านการประกันภัย และค่าใช้จ่ายดำเนินงานอื่น ๆ รวม 6,367 ล้านบาท ลดลง 710 ล้านบาท หรือร้อยละ 10.0 ส่วนใหญ่เป็นผลมาจากปริมาณการผลิตและปริมาณการขนส่งลดลง

ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์และเครื่องบิน รวมจำนวน 84 ล้านบาท ประกอบด้วย ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ลดลง 67 ล้านบาท และผลขาดทุนจากการด้อยค่าเครื่องบินลดลง 2,217 ล้านบาท สาเหตุหลักเนื่องจากในปีก่อนมีการบันทึกขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบิน A300-600 จำนวน 2 ลำ เป็นเงิน 75 ล้านบาท และ A340-500 จำนวน 4 ลำ เป็นเงิน 2,186 ล้านบาท ในขณะที่ปีนี้มีกำไรรับรู้ผลขาดทุนจากการด้อยค่าของเครื่องบิน A300-600 เพิ่มเติมจากที่ได้บันทึกผลขาดทุนจากการด้อยค่าไปแล้วในไตรมาส 2 ของปี 2556 จำนวน 43 ล้านบาท

ต้นทุนทางการเงิน 1,423 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 14 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.0 เป็นผลมาจากเงินกู้ยืมระยะสั้นและหนี้สินระยะยาว (หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน เงินกู้ยืมระยะยาว และหุ้นกู้) ณ สิ้นไตรมาส 1 เพิ่มขึ้นจากไตรมาส 1 ปีก่อน 25,634 ล้านบาท ประกอบกับผลจากการอ่อนค่าของเงินบาททำให้ค่าใช้จ่ายที่คำนวณเป็นเงินบาทเพิ่มขึ้น ถึงแม้ว่าอัตราดอกเบี้ยจะลดลงก็ตาม

ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม 158 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 191 ล้านบาท หรือร้อยละ 54.7 ประกอบด้วย

- บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) 16 ล้านบาท ลดลง 192 ล้านบาท
- บริษัท โรงแรมรอยัลสอยด์ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) ขาดทุน 10 ล้านบาท ลดลง 44 ล้านบาท
- บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) 80 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 23 ล้านบาท
- บริษัท ครีวการบินภูเก็ต จำกัด 42 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3 ล้านบาท
- บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด 22 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 15 ล้านบาท

- บริษัท คอนมือง อินเทอร์เน็ต เนชั่นแนล แอร์พอร์ต โฮเต็ล จำกัด 8 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4 ล้านบาท

3. ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

รายจ่ายลงทุน

ในไตรมาส 1 ปี 2557 บริษัทฯ มีรายจ่ายเพื่อการลงทุน 5,440 ล้านบาท ลดลงจากงวดเดียวกันของปี 2556 จำนวน 5,561 ล้านบาท หรือร้อยละ 50.5 โดยส่วนใหญ่เป็นการลงทุนเพื่อจัดหาเครื่องบินใหม่ 5,222 ล้านบาท ประกอบด้วยเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน B777-300ER จำนวน 1 ลำ รับมอบเมื่อวันที่ 21 มกราคม 2557 และการจ่ายเงินล่วงหน้าสำหรับเครื่องบินเป็นเงิน 1,774 ล้านบาท สำหรับเครื่องบินที่จะรับมอบระหว่างปี 2557 - 2561 และสินทรัพย์ถาวรอื่น ๆ อีกเป็นเงิน 218 ล้านบาท

ตารางแสดงรายจ่ายลงทุน

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มี.ค.	
	2557	2556
เครื่องบิน	5,222	10,612
อื่น ๆ (ที่ไม่ใช่เครื่องบิน)	218	389
รวม	5,440	11,001

การจัดหาเงินทุน

ในไตรมาส 1 ของปี 2557 บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดหาเงินทุนรวมทั้งเงินกู้ยืมระยะยาว และระยะสั้นทั้งสิ้น 14,047 ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. การจัดหาเงินกู้ระยะยาวด้วยวิธีการเช่าซื้อ โดยใช้เครื่องบินเป็นหลักทรัพย์ค้ำประกัน เป็นเงิน 108 ล้านยูโร หรือเป็นเงินประมาณ 4,847 ล้านบาท เพื่อชำระค่าเครื่องบิน B777-300ER
2. การออกหุ้นกู้ จำนวน 3,200 ล้านบาท เพื่อชำระคืนหุ้นกู้ที่ครบกำหนดไถ่ถอนในปี 2557 ชำระคืนหนี้เงินบาทตามสัญญาเงินกู้ปัจจุบัน และใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในบริษัทฯ
3. การกู้ยืมเงินระยะสั้นจากสถาบันการเงินในประเทศ จำนวน 6,000 ล้านบาท เพื่อนำมาใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในบริษัทฯ โดยได้ชำระคืนในระหว่างงวดจำนวน 2,000 ล้านบาท คงเหลือเป็นเงินกู้ยืมระยะสั้น ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557 จำนวน 4,000 ล้านบาท

โดยสรุปเงินสดสุทธิได้มาและใช้ไปในกิจกรรมต่าง ๆ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มี.ค.	
	2557	2556
เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไป)ในกิจกรรมดำเนินงาน	(2,075)	7,559
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(1,951)	(2,475)
เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไป)ในกิจกรรมจัดหาเงิน	2,225	(5,744)
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน และเงินฝากธนาคารเพิ่มขึ้น(ลดลง)	(166)	(756)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น(ลดลง)	(1,967)	(1,416)

ในไตรมาส 1 ปี 2557 เมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน บริษัทฯ มีเงินสดสุทธิจากการดำเนินงาน ลดลงจำนวน 9,634 ล้านบาท เนื่องจากผลการดำเนินงานขาดทุนในขณะที่ไตรมาสเดียวกันของปีก่อนมีกำไร ถึงแม้ว่าจะมีเงินสดสุทธิใช้ไปในการลงทุนลดลงกว่าช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนก็ตาม และมีการจัดหาเงินทุนเพิ่มเติมเพื่อนำมาใช้ในการดำเนินงานและการชำระคืนเงินกู้ที่ถึงกำหนด เป็นผลให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557 ลดลงจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 เป็นจำนวน 1,967 ล้านบาท

เครื่องบิน

ตามแผนพัฒนาฝูงบินเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในด้านการแข่งขัน การใช้เชื้อเพลิง ลดปริมาณการปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เพื่อร่วมรักษาสีสิ่งแวดล้อม ลดค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุง และการบริหารค่าใช้จ่ายในการจัดหาอุปกรณ์สนับสนุนของเครื่องบินแต่ละแบบ และค่าใช้จ่ายในการเก็บสำรองอะไหล่ โดยการจัดหาเครื่องบินและเครื่องยนต์ใหม่ในแบบเดียวกัน ซึ่งบริษัทฯ ได้กำหนดแผนการพัฒนาฝูงบิน โดยจะปลดระวางเครื่องบินเก่าควบคู่กับการจัดหาเครื่องบินใหม่ ซึ่งได้เริ่มดำเนินการมาอย่างต่อเนื่องนั้น

จากแผนการพัฒนาฝูงบินดังกล่าวทำให้ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557 บริษัทฯ มีภาระผูกพันในการจัดหาเครื่องบินใหม่ ประกอบด้วยภาระในการซื้อเครื่องบินใหม่ระหว่างปี 2557-2561 จำนวน 14 ลำ ได้แก่ เครื่องบิน A320-200 จำนวน 5 ลำ A350-900XWB จำนวน 4 ลำ และ B777-300ER จำนวน 5 ลำ รวมเป็นเงิน 43,260 ล้านบาท และมีภาระผูกพันที่ต้องจ่ายค่าเช่าเครื่องบินตามสัญญาเช่าดำเนินงานที่เช่าแล้วในปัจจุบัน 27 ลำ และยังไม่ได้รับมอบอีก 19 ลำ รวมเป็นเงิน 155,427 ล้านบาท โดยเครื่องบินเช่าดำเนินงานทั้ง 46 ลำจะหมดสัญญาเช่าในระหว่างปี 2557-2572

ในไตรมาส 1 ของปี 2557 บริษัทฯ ได้รับมอบเครื่องบินทั้งสิ้น 3 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน 1 ลำ ได้แก่ B777-300ER และเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน 2 ลำ ได้แก่ A320-200 โดยได้ปลดประจำการเครื่องบิน A330-300 จำนวน 2 ลำ (ไม่รวมเครื่องบินแอร์บัส 330-300 1 ลำ ที่ไม่ได้นับรวมเป็นเครื่องบินที่ใช้ในการดำเนินงาน ณ 31 ธันวาคม 2556 เนื่องจากจอดรอการประเมินความเสียหาย) เมื่อรวมกับเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงาน ณ 31 ธันวาคม 2556 จำนวน 100 ลำ เป็นผลให้บริษัทฯ มีเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงานจำนวน 101 ลำ เพิ่มขึ้นจากวันสิ้นงวดปี 2556 จำนวน 1 ลำ โดยมีรายละเอียดดังนี้

ประเภทเครื่องปั้น	จำนวน (ลำ)	เครื่องปั้น ที่เป็นกรรมสิทธิ์ ของบริษัทฯ	เครื่องปั้นภายใต้ สัญญาเช่าทางการเงิน (Financial Lease)	เครื่องปั้นภายใต้ สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease)	เครื่องปั้นที่ใช้ในการดำเนินงาน		
					ณ วันที่ 31 มี.ค.2557	เปลี่ยนแปลงจาก ณ วันที่ 31 ธ.ค.2556	รับมอบ(+)/ปลด(-) ภายใน เม.ย.-ธ.ค.2557
โบอิ้ง 747-400	16	14	2	-	12		
โบอิ้ง 777-300	6	6			6		
โบอิ้ง 777-200ER	6	-	6		6		
โบอิ้ง 777-200	8	6		2	8		
โบอิ้ง 737-400	9	6		3	5		-3
โบอิ้ง 777-300ER	9	-	1	8	9	+1	+2
โบอิ้ง 787-800	-						+4
แอร์บัส 340-600	6		6		6		
แอร์บัส 340-500	4	4					
แอร์บัส 330-300	27	10	15	2	24	-2 ¹⁾	-2
แอร์บัส 320-200	12	-	-	12	12 ³⁾	+2	+5
แอร์บัส 380-800	6	2	4	-	6		
แอร์บัส 300-600R	9	9	-	-	5		-5
เอทีอาร์ 72	2	2	-	-			-2
เครื่องปั้นขนส่งสินค้า โบอิ้ง 747-400	2	2			2		
รวม	122	61²⁾	34	27	101	+1	-1

หมายเหตุ : 1) ไม่รวมเครื่องปั้นแอร์บัส 330-300 1 ลำ ที่ไม่ได้นับรวมเป็นเครื่องปั้นที่ใช้ในการดำเนินงาน ณ 31 ธันวาคม 2556 เนื่องจากจอร์จการ
ประเมินความเสี่ยงหาย

2) รวมเครื่องปั้นที่ปลดระวาง 21 ลำ ที่อยู่ระหว่างรอการขาย

3) รวมเครื่องปั้นที่โอนสิทธิการเช่า 1 ลำ ไปให้ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมทั้งสิ้น 306,675 ล้านบาท ลดลงจากวันที่
31 ธันวาคม 2556 จำนวน 410 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.1 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

	งบการเงินรวม			
	31 มี.ค. 2557		31 ธ.ค. 2556	
	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	%ของ สินทรัพย์รวม
สินทรัพย์หมุนเวียน				
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	9,791	3.2	11,758	3.8
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้ขาย	8,213	2.7	7,197	2.3
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ	40,397	13.2	39,530	12.9
สินทรัพย์หมุนเวียน	58,401	19.1	58,485	19.0
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์				
เครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่จ่ายล่วงหน้า	17,311	5.6	17,986	5.8
เครื่องบิน	61,411	20.0	64,091	20.9
เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า	127,588	41.6	124,091	40.4
อุปกรณ์การบินหมุนเวียน	12,579	4.1	12,504	4.1
งานระหว่างทำ	885	0.3	1,113	0.4
ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุง	6,626	2.2	6,711	2.2
เครื่องมือ โรงซ่อม และอุปกรณ์	4,861	1.6	4,953	1.6
ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ	231,261	75.4	231,449	75.4
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	17,013	5.5	17,151	5.6
รวมสินทรัพย์	306,675	100.0	307,085	100.0

สินทรัพย์หมุนเวียนมีจำนวน 58,401 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 19.1 ของสินทรัพย์ทั้งหมด เพิ่มขึ้นจากวันที่ 31 ธันวาคม 2556 จำนวน 84 ล้านบาท โดยมีรายการที่เพิ่มขึ้นหรือลดลงอย่างมีสาระสำคัญได้แก่

- เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง 1,967 ล้านบาท สาเหตุสำคัญเป็นผลมาจากเงินสดใช้ไปในการดำเนินงานจำนวน 2,075 ล้านบาท เนื่องจากค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานสูงขึ้นมากกว่ารายได้จากการดำเนินงาน ประกอบกับเงินสดใช้ไปการลงทุนซึ่งรวมถึงการรับมอบและการจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องบินเป็นจำนวน 1,951 ล้านบาท ในขณะที่มีการจัดหาเงินทุนสุทธิเพียง 2,225 ล้านบาท
- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายเพิ่มขึ้น 1,016 ล้านบาท เป็นผลมาจากการปลดระวางเครื่องบิน A330-300 จำนวน 3 ลำเพื่อรอขายในไตรมาสนี้
- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ๆ เพิ่มขึ้น 867 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากลูกหนี้การค้าเพิ่มขึ้น 700 ล้านบาท จากยอดขายในเดือนมีนาคม 2557 ที่สูงกว่าเดือน ธันวาคม 2556 อย่างไรก็ตามบริษัทฯ มีความสามารถในการบริหารระยะเวลาเรียกเก็บหนี้จากลูกหนี้การค้าได้เร็วขึ้น โดยมีระยะเวลาการเก็บหนี้เฉลี่ยลดลงจาก 29 วัน ในไตรมาส 1 ของปี 2556 เป็น 28 วันในไตรมาส 1 ของปี 2557 ซึ่งต่ำกว่าระยะเวลาการให้สินเชื่อโดยปกติของบริษัทฯ

บริษัทฯ มียอดลูกหนี้การค้า ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557 และ 2556 แยกตามอายุหนี้ที่ค้างชำระ (Aging)

ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท	ม.ค.-มี.ค.	
	2557	2556
ระยะเวลาค้างชำระ		
ไม่เกิน 6 เดือน	14,258	13,512
เกินกว่า 6 เดือน - 1 ปี	298	358
เกินกว่า 1 ปี - 2 ปี	357	350
เกินกว่า 2 ปี	670	1,309
รวม	15,583	15,529
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(1,242)	(1,889)
ลูกหนี้การค้า - สุทธิ	14,341	13,640

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์สุทธิ มีจำนวน 231,261 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 75.4 ของสินทรัพย์ทั้งหมด ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2556 เป็นจำนวน 188 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.1 โดยมีสาเหตุหลักมาจาก

- เครื่องบินและเครื่องยนต์อะไหล่จ่ายล่วงหน้า มีจำนวน 17,311 ล้านบาท ลดลง 675 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการโอนเงินจ่ายล่วงหน้าของเครื่องบิน B777-300ER จำนวน 1 ลำ ที่ได้รับมอบแล้วไปเป็นเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงิน ถึงแม้ว่าจะมีการจะมีการจ่ายล่วงหน้าค่าเครื่องบิน B777-300ER A350-900XWB และ A320-200 เพิ่มขึ้นก็ตาม

- เครื่องบิน มีจำนวน 61,411 ล้านบาท ลดลง 2,680 ล้านบาท เป็นผลจากการคิดค่าเสื่อมราคาซึ่งเกิดขึ้นตามปกติ และการโอนเครื่องบิน A330-300 ที่ปลดระวาง จำนวน 3 ลำ ไปเป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้ขาย

- เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่า มีจำนวน 127,588 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3,497 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการรับมอบเครื่องบิน B777-300ER จำนวน 1 ลำ ถึงแม้ว่าผลจากการคิดค่าเสื่อมราคาทำให้เครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าลดลงก็ตาม

- อุปกรณ์การบินหมุนเวียน มีจำนวน 12,579 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 75 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการรับมอบอะไหล่เครื่องบินหมุนเวียนเพื่อรองรับเครื่องบินที่รับมอบเพิ่มขึ้น ถึงแม้ว่าผลจากการคิดค่าเสื่อมราคาทำให้สินทรัพย์ลดลงก็ตาม

- ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์อื่นๆ ประกอบด้วย งานระหว่างทำ ที่ดิน อาคาร และค่าปรับปรุง เครื่องมือ โรงซ่อมและอุปกรณ์ รวมจำนวน 12,372 ล้านบาท ลดลง 405 ล้านบาท สาเหตุหลักเกิดจากการโอนค่าซ่อมบำรุงใหญ่เครื่องบิน (D-Check) ที่ดำเนินการแล้วเสร็จ และค่าอุปกรณ์ภายในของที่นั่งเครื่องบินที่รับมอบ ไปเป็นเครื่องบินและเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าในไตรมาสนี้ ประกอบกับการคิดค่าเสื่อมราคาตามปกติ ถึงแม้ว่าจะมีการรับมอบสินทรัพย์เพิ่มก็ตาม

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Asset) คิดลบร้อยละ 0.3 เปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนที่เท่ากับร้อยละ 3.1 สาเหตุหลักที่ทำให้อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ในปีนี้ติดลบ เนื่องจากบริษัทฯ มีผลขาดทุนจากการดำเนินงาน

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557 หนี้สินรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย เท่ากับ 252,374 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 จำนวน 2,208 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.9 โดยมีองค์ประกอบหลักของหนี้สิน ดังนี้

	งบการเงินรวม			
	31 มี.ค. 2557		31 ธ.ค. 2556	
	ล้านบาท	%ของ หนี้สินรวม	ล้านบาท	%ของ หนี้สินรวม
หนี้สินหมุนเวียน (รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี)	82,103	32.5	82,369	32.9
หนี้สินระยะยาว				
หุ้นกู้	40,600	16.1	37,400	15.0
หนี้สินภายใต้เงื่อนไขสัญญาเช่าเครื่องบิน	64,701	25.6	63,319	25.3
เงินกู้ยืมระยะยาว	48,422	19.2	50,831	20.3
รวมหนี้สินระยะยาว	153,723	60.9	151,550	60.6
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นๆ	16,548	6.6	16,247	6.5
รวมหนี้สิน	252,374	100.0	250,166	100.0

หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 24,391 ล้านบาท) มีจำนวน 57,712 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก ณ 31 ธันวาคม 2556 จำนวน 143 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.2 สาเหตุหลักเกิดจาก

- เงินกู้ระยะสั้นจากกิจการที่เกี่ยวข้องกันเพิ่มขึ้น 4,000 ล้านบาท เป็นเงินกู้ยืมจากธนาคารออมสินเพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในบริษัทฯ
- ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายลดลง 1,235 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักเกิดจากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบินค้างจ่ายลดลงตามปริมาณการผลิตและปริมาณการขนส่งที่ลดลง
- รายรับด้านขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้ลดลง 1,200 ล้านบาท เป็นผลมาจากยอดขายที่ลดลงในไตรมาส 1 ของปี 2557 เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาส 4 ของปี 2556
- หนี้สินหมุนเวียนอื่นๆ ลดลง 1,730 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักเกิดจากค่าธรรมเนียมภาษีสนามบินที่เรียกเก็บจากผู้โดยสารเพื่อรอนำส่งให้กับสายการบินอื่นหรือประเทศอื่นต่ำกว่าปีก่อน

หนี้สินระยะยาว (รวมหนี้สินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี 24,391 ล้านบาท) ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 70.6 ของหนี้สินทั้งหมด มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 178,114 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,764 ล้านบาท ร้อยละ 1.0 เป็นผลมาจากการจัดหาเงินกู้ระยะยาวเพิ่มขึ้นจำนวน 8,047 ล้านบาท ประกอบด้วยเงินกู้ยืมระยะยาวเพื่อชำระค่าเช่าซื้อเครื่องบิน B777-300ER จำนวน 1 ลำ ประมาณ 4,847 ล้านบาท และการออกหุ้นกู้จำนวน 3,200 ล้านบาท เพื่อชำระคืนหุ้นกู้ที่ครบกำหนดไถ่ถอนในปี 2557 ชำระคืนหนี้เงินบาทตามสัญญาเงินกู้ปัจจุบัน และใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในบริษัทฯ และชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวและหุ้นกู้ที่ครบกำหนด 5,481 ล้านบาท ถึงแม้ผลจากการแข็งค่าของเงินบาท ณ 31 มีนาคม 2557 เมื่อเทียบกับ ณ สิ้นปี 2556 ทำให้หนี้สินระยะยาวเมื่อคิดเป็นเงินบาทมีจำนวนลดลง

ณ สิ้นไตรมาส 1 ของปี 2557 บริษัทฯ มีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity) เพิ่มขึ้นจาก 3.1 ณ 31 ธันวาคม 2556 เป็น 3.4 ณ สิ้นไตรมาส 1 ของปี 2557

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 54,302 ล้านบาท ลดลงจากวันที่ 31 ธันวาคม 2556 จำนวน 2,617 ล้านบาท เป็นผลมาจากผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ขาดทุน ทำให้อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity) ลดลงจากร้อยละ 11.3 ในไตรมาส 1 ปี 2556 เป็นยอดติดลบร้อยละ 4.7 ในไตรมาสนี้

4. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

ในไตรมาสที่ 2 ปี 2557 คาดว่าสถานการณ์อุตสาหกรรมการบินของไทยจะมีแนวโน้มดีขึ้น หลังจากมีการประกาศยกเลิกการประกาศใช้พระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน และหลายประเทศเริ่มลดระดับการเตือนภัยลง โดยมีเทศกาลสงกรานต์ช่วยสนับสนุน อย่างไรก็ตาม หากเสถียรภาพทางการเมืองในประเทศยังไม่แน่นอน อาจส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของนักลงทุนและนักท่องเที่ยวที่จะเดินทางเข้ามาในประเทศ ซึ่งเป็นปัจจัยที่อาจทำให้นักท่องเที่ยวลดลง ในส่วนของภาพรวมเศรษฐกิจโลก มีแนวโน้มปรับตัวดีขึ้น ทั้งในส่วนของประเทศสหรัฐฯ ยุโรป และประเทศญี่ปุ่น สำหรับประเทศจีนชะลอตัวเล็กน้อยจากการปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจของประเทศ ส่วนภาพรวมเศรษฐกิจอาเซียนปรับตัวดีขึ้นเช่นกันตามทิศทางการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก อย่างไรก็ตาม การเปลี่ยนแปลงนโยบายทางการเงินของสหรัฐฯ รวมทั้งปัญหาความขัดแย้งระหว่างประเทศ เช่น ปัญหาความขัดแย้งระหว่างยูเครนและรัสเซีย ยังเป็นสถานการณ์ที่ต้องติดตามอย่างใกล้ชิด เนื่องจากอาจส่งผลกระทบต่อความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน และราคาน้ำมัน ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้เตรียมแผนกระตุ้นตลาดและเพิ่มรายได้ในช่วงครึ่งปีหลัง โดยมีกลยุทธ์หลักคือ การปรับราคาขายให้ทันสถานการณ์การแข่งขัน บริการแบบพรีเมียม ปรับยุทธศาสตร์ในบริษัทให้มีความคล่องตัว และกำหนดตำแหน่งและแบ่งตลาดในเชิงกลยุทธ์ของการบินไทย ไทยสมายล์ และนกแอร์ที่ชัดเจนโดยร่วมมือเป็น Network มากขึ้น ทั้งนี้มีแผนจะรุกตลาดผู้โดยสารที่เดินทางต่อเครื่อง (Network) เพิ่มจากเดิมที่ขายแบบ Point to Point โดยใช้ข้อได้เปรียบที่ตั้งของไทยที่เป็นศูนย์กลางของภูมิภาคที่ช่วยลดเวลาและด้วยราคาที่ถูกลง นอกจากนี้ ยังมีแผนการบริหารงานบุคคล โดยเป็นการปรับตำแหน่งพนักงานให้เหมาะสมกับความสามารถ อายุ และจำนวนคนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพองค์กร และลดต้นทุนให้บริษัทฯ ในระยะยาว

ในไตรมาส 2 ปี 2557 นี้ บริษัทฯ มีแผนจะรับมอบเครื่องบิน B787-800 จำนวน 1 ลำ ซึ่งเป็นเครื่องบินชนิดพิเศษ มีน้ำหนักเบาและสามารถประหยัดเชื้อเพลิงมากขึ้น โดยจะนำไปบินในเส้นทางออสเตรเลีย และเส้นทางประเทศญี่ปุ่น

ในส่วนของบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด ได้รับใบอนุญาตประกอบการเดินอากาศ (AOC) จากกรมการบินพลเรือนเมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2557 โดยทำการบินภายใต้รหัสการบิน “WE” ในเส้นทางภายในประเทศ ตั้งแต่วันที่ 10 เมษายน 2557 เป็นต้นไป

5. สรุปอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		ม.ค.-มี.ค.	
		2557	2556
อัตราส่วนทางการเงิน (Liquidity Ratio)			
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	1.52	1.99
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร (Profitability Ratio)			
อัตรากำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน	ร้อยละ	(4.50)	7.93
อัตรากำไร(ขาดทุน)สุทธิ	ร้อยละ	(5.29)	14.81
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	(4.71)	11.27
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)			
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	(0.31)	3.09
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)			
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)	เท่า	3.35	2.02
อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย	เท่า	2.28	7.42

ความหมายและสูตรในการคำนวณอัตราส่วนทางการเงิน

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

EBITDA Margin = EBITDA / รายได้จากการขายและให้บริการ

อัตราส่วนสภาพคล่อง

= สินทรัพย์หมุนเวียน / หนี้สินหมุนเวียน (ไม่รวมหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี และรายรับด้านการขนส่งที่ยังไม่ถึงเป็นรายได้)

อัตรากำไรจากการดำเนินงาน (Operating Profit Margin)

= (รายได้จากการขายและให้บริการ-ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน)/รายได้จากการขายและให้บริการ

อัตรากำไรสุทธิต่อรายได้จากการขายและให้บริการ (Net Profit Margin)

= กำไรสุทธิ / รายได้จากการขายและให้บริการ

อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity)

= กำไรสุทธิ / ส่วนของผู้ถือหุ้นเฉลี่ย

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (Return on Total Asset)

= กำไรก่อนหักดอกเบี้ยและภาษี / สินทรัพย์รวมเฉลี่ย

อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Interest Bearing Debt to Equity)

= (เงินกู้ยืมระยะสั้น+หนี้สินระยะยาวรวมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี) / ส่วนของผู้ถือหุ้น

อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย

= EBITDA / ดอกเบี้ยจ่าย